



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Instituto de Economia

O TRATO ÀS MARGENS DO PACTO

Fernão Pompêo de Camargo Neto

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP para obtenção do título de Doutor em Ciências Econômicas – área de concentração: Política Econômica, sob a orientação do Prof. Dr. José Ricardo Barbosa Gonçalves.

*Este exemplar corresponde ao original da tese defendida por **Fernão Pompeo de Camargo Neto** em 22/02/2001 e orientada pelo **Prof. Dr. José Ricardo Barbosa Gonçalves**.*

CPG, 22/02/2002

Campinas, 2002

IADE	BC
AMADA	11/11/01 Camp P
	147
EX	
O BC/	01737
	16-86-05
<input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>
	11.00
	10-2-05

d. 339274

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO INSTITUTO DE ECONOMIA

C14t

Camargo Neto, Fernão Pompeo de.

O trato as margens do pacto / Fernão Pompeo de Camargo Neto. -- Campinas, SP : [s.n.], 2001.

Orientador: Jose Ricardo Barbosa Gonçalves.

Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas.
Instituto de Economia.

1. Escravidão. 2. Escravos – Trafico. 3. Mercantilismo. 4. Brasil – Historia – Periodo Colonial. I. Gonçalves, Jose Ricardo Barbosa. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

Dedico esta tese:

A meu orientador,

Prof. José Ricardo Barbosa Gonçalves, pela integridade acadêmica, competência e dedicação que demonstrou na orientação desta tese, usando todo o seu grande tirocínio para desencravá-la.

Aos professores, funcionários e colegas com os quais tive a honra de conviver enquanto cursava as disciplinas de pós-graduação no Instituto de Economia da UNICAMP.

Ao Vasco,

Meu concunhado, pelo paciente auxílio que me deu no sentido de buscar superar as minhas limitações quando diante de um microcomputador.

À memória de

Luiz Antonio, meu pai, que despertou em mim o gosto pelo estudo da História.

À Dulce, minha mãe,

Com todo o meu amor e carinho.

À Beth,

Pela cumplicidade que sempre marcou nossa convivência, com muito carinho, apresento minha eterna admiração e meu amor.

A meus filhos,

Ana Carla e Fernão, pela paciência que tiveram comigo, durante muitos momentos de férias e de divertimentos dos quais não pude compartilhar.

A meus irmãos,

Dulce Maria e Marcelo, a meus cunhados e concunhados, bem como a todos os meus sobrinhos.

A meus colegas e alunos da PUC-Campinas.

Campinas, Fevereiro de 2002.

SUMÁRIO

Resumo dos Capítulos	ix
Introdução	1
Capítulo 1 - O Brasil no Contexto do Antigo Sistema Colonial	3
1.1 O Mercantilismo e o Pacto Colonial	3
1.2 Portugal e Brasil nos quadros do Antigo Sistema Colonial	8
1.3 Portugal, no meio de Grandes Adversidades, Reassume sua Autonomia	20
Capítulo 2 - A crescente abertura, por parte dos “brasileiros”, de circuitos comerciais e de outras fontes de acumulação de capitais mercantis, aproveitando-se das brechas existentes no “pacto colonial”	25
2.1 O Progressivo Choque de Interesses entre a Burguesia Comercial Radicada nas Principais Cidades Portuárias da Colônia e a sua Congênere Portuguesa como Cenário da Ascensão de Pombal	27
2.2 O Formidável poder de compra criado pela descoberta do ouro e a dinamização das atividades produtivas na Colônia	38
2.3 O Contrabando e outras formas de Burla ao Controle Comercial Metropolitano	48
2.4 O Tráfico de Escravos como base da diversificação produtiva da Colônia	51
2.5 A Sociedade e a produção Coloniais na visão dos coevos	57
Capítulo 3 - O Tráfico de Escravos	67
3.1 A Forma pela qual o Escravo era produzido como mercadoria na Costa da Mina	78
3.2 Institucionalização progressiva do tráfico direto de Escravos entre a Bahia e a Costa da Mina	82
Capítulo 4 - A longa marcha sem retorno rumo ao Sol-Poente	91
4.1 Ajustes e desajustes produzidos pelo tráfico Atlântico na estrutura demográfica das sociedades africanas	94
4.2 A Revolução nos costumes que adveio conjuntamente com a crescente militarização das operações do tráfico	94
4.3 O crescimento da exportação angolana de cativos	96
4.4 A longa caminhada rumo aos portos	97
4.5 Algumas considerações sobre a demografia angolana	98
4.6 Algumas considerações sobre a rede hidrográfica e o litoral de Angola	100
4.7 O povo angolano	103
4.8 Os Jagas se instalam no território situado na confluência entre o Cuango e o Lui	117
4.9 Uma herança política originada nas fimbrias da floresta	118
4.10 Os grandes centros regionais de comércio de escravos	120

4.11 Tabela de valores relativos e outros apontamentos feitos por Filippo Pigafeta	125
4.12 A organização dos setores comercial e de transportes do tráfico africano	126
4.13 A diáspora comercial, pouco a pouco, se impõe como sistema de comércio.....	127
4.14 O crédito como base da estrutura comercial	129
4.15 Estratégias de transporte e de comercialização	140
4.16 A diáspora comercial estende sua rede.....	151
4.17 A evolução dos setores comercial e de transportes africanos no decurso do século XVIII	159
4.18 A guerra sem tréguas por escravos que era travada ao longo das rotas comerciais	162
4.19 A precariedade do confinamento dos escravos nos sórdidos barracões de Luanda e de Benguela	170
4.20 As influências do tráfico angolano sobre a economia do Rio de Janeiro, ao longo do século XVIII	182
4.21 Estratégias comerciais dos traficantes brasileiros para manterem e ampliarem sua hegemonia no mercado angolano	191
4.22 As artimanhas para venda de escravos de qualidade inferior	192
4.23 O plantel global de escravos no Brasil por volta de 1800.....	195
4.24 Os ganhos proporcionados pelo tráfico	196
4.25 A venda de escravos pelos traficantes cariocas no Estuário do Prata	197

Capítulo 5 - O Tráfico de Escravos e seus múltiplos encadeamentos como principal fonte de acumulação Capitalista Mercantil Residente na Colônia..... 199

5.1 Os encadeamentos para trás.....	202
5.1.1 A produção dos gêneros que eram trocados por negros nos portos africanos.....	202
5.1.2 A produção de gêneros alimentícios a serem consumidos, durante a viagem de volta aos portos do Brasil, pela tripulação e pelos escravos trazidos da África	205
5.1.3 O desenvolvimento de uma indústria de construção naval, que produzia, entre muitas outras, as embarcações que eram usadas no tráfico.....	206
5.1.4 A armação dos navios e a contratação da tripulação	217
5.1.5 O financiamento da viagem, através do Capital Mercantil da burguesia comercial residente	218
5.1.6 O seguro das embarcações e/ou das cargas por elas transportadas	219
5.1.7 O controle dos comerciantes cariocas sobre a etapa africana do tráfico angolano através de adiantamentos e endividamentos	221
5.2 Os encadeamentos que ocorriam durante o tráfico	222
5.2.1 A navegação oceânica e o comércio que ela ensejava	222
5.2.2 O contrabando envolvendo tecidos e outras mercadorias européias, platinas e asiáticas.....	226
5.2.3 A aquisição, concomitantemente ao tráfico, de commodities africano, como o Marfim, o Ouro, a Cera de Abelhas, o Ébano, etc.	233
5.2.4 O contrabando de Ouro e Diamantes e a evasão fiscal	233
5.3 Encadeamentos para a frente.....	234

5.3.1 A distribuição a crédito dos escravos pelo interior da colônia	234
5.3.2 O emprego dos escravos, durante o seu transporte, via Comboios, como uma mercadoria que transporta outras mercadorias.....	235
5.3.3 A maquiagem do escravo para prepará-lo para a venda.....	237
5.3.4 O contrabando de escravos, especialmente em troca de Moedas e barras de Prata, nas colônias espanholas situadas no Estuário do Prata.....	239
Capítulo 6 - A tendência à exacerbação da mercantilização	241
Bibliografia	259
TABELAS	
Tabela 1 - Importações brasileiras de escravos segundo sua origem (1701-1810)	73
Tabela 2 - Número de navios baianos envolvidos no tráfico da Costa da Mina e no de angola (1681-1710).....	81
GRÁFICOS	
Gráfico 1 - Número de navios envolvidos no tráfico no período 1736 a 1808, agrupados por quinquênios (Tentativa de Cálculo).....	223

RESUMO DOS CAPÍTULOS

Capítulo 1 - O Brasil no contexto do Antigo Sistema Colonial

Mostra este capítulo uma retrospectiva histórica de como Portugal, dominando pioneiramente o mar oceano, a partir do século XV, veio a responder, até ser absorvido durante um interregno de sessenta anos pelo império espanhol, pela constituição de um sistema comercial e político que lhe possibilitou formar um verdadeiro império transatlântico, envolvendo a participação de seus redutos situados nos três continentes banhados pelo Atlântico, entre os quais o açúcar funcionou como um elo de importância crucial. É apresentado, ainda, no capítulo, o arcabouço teórico e interpretativo que permite entender o contexto do Antigo Sistema Colonial, dentro do qual o mercantilismo, enquanto ideologia principal, foi posto em prática pelas nações que passaram a deter a hegemonia comercial e política do mundo da Idade Moderna. Mostra, ele, também, a enorme importância que teve na formação e na evolução desse sistema, o tráfico transatlântico de escravos, do qual Portugal foi o precursor. Estende-se essa análise até o momento em que Portugal, ao assinar com a Inglaterra o Tratado de Methuen, em 1703, transforma-se, com a continuidade do mesmo, possibilitada pelo afluxo de ouro brasileiro que passou desde então a receber em quantidades crescentes, numa dependência agrícola da Inglaterra.

Capítulo 2 - A crescente abertura, por parte dos "brasileiros", de circuitos comerciais autônomos e de outras fontes de capitais mercantis aproveitando-se das brechas existentes no "pacto colonial".

É, inicialmente, feita uma avaliação, num cenário de grande expansão do Mercantilismo e das práticas a ele inerentes, da situação da parte que sobrou para Portugal, após a Restauração, do seu outrora extenso e rico império colonial, bem como da fragilidade desse país, em termos de capacidade bélica, de autonomia política e de suas condições econômicas. Em seguida, é desenvolvida uma avaliação das condições nas quais se amalgamou a sociedade no Brasil colonial, bem como do conflito de interesses nascente, mas que assumia proporções cada vez maiores, entre uma classe de colonos possuidores de terra "que se identificava com o Brasil, de preferência a Portugal" e a burguesia comercial portuguesa, não só a metropolitana, mas mesmo a parcela desta aqui residente.

Em seguida, é feita uma análise das transformações de natureza econômica, social e política que têm lugar na colônia, após a descoberta das minas das Geraes, a partir das profundas alterações estruturais ocorridas na economia colonial decorrentes dos efeitos dinâmicos, no que tange ao desenvolvimento do mercado interno, que, escapando ao controle exercido pela metrópole, veio a acarretar a enorme massa de poder de compra liberada pelo ouro, que provocou uma cada vez maior expansão e diversificação das atividades produtivas nela praticadas.

São apresentados, também neste capítulo, comentários sobre a importância do tráfico de africanos na organização produtiva da colônia, tanto no ponto-de-vista de autores coevos - que nos mostram em detalhes o meio ambiente, a sociedade e a vida econômica do Brasil-colônia, especialmente a partir do último quartel do século XVIII - quanto de autores que escreveram sobre esse assunto ao longo da presente segunda metade do século XX, que ora está terminando.

Capítulo 3 - A forma pela qual o escravo era produzido como mercadoria na Costa da Mina

Neste capítulo, teceremos considerações a respeito do comércio direto que faziam nos portos africanos, os comerciantes das principais praças portuárias do Brasil-colônia, contornando os meandros estabelecidos pelo "pacto colonial", cuja fórmula clássica para o comércio colonial era a do comércio triangular. O conteúdo deste capítulo está fundamentalmente apoiado em informações constantes da importante obra de Pierre Verger, intitulada Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, o qual, laboriosa e pacientemente, recolheu em seu livro um volume incrível de informações, obtidas através de pesquisas diretas que fez em inúmeros arquivos europeus, brasileiros e africanos. Comentários de autores diversos a respeito de situações, povos, pessoas, costumes, etc., que avalizam ou complementam as informações passadas por Verger ao longo de sua obra, entremeiam, através de notas-de-rodapé, todo o texto.

Capítulo 4 - O "trato dos viventes" tal e qual era praticado em Angola

A análise que será feita, em boa parte deste capítulo, apoiar-se-á, fundamentalmente no amplo estudo desenvolvido por Joseph C. Miller, em seu livro *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade*, que é um dos textos mais ricos a que tive acesso, a respeito das práticas e costumes vinculados em distintas paisagens regionais e momentos históricos ao tráfico de escravos

que teve lugar em Angola. Ao longo de todo o trecho do capítulo em que o texto acima citado de Miller é a fonte principal usada para os comentários feitos, estão colocadas uma série de notas-de-rodapé, citando autores coevos ou atuais como contraponto ou como apoio às análises desenvolvidas por ele.

Capítulo 5 - O tráfico de escravos e seus múltiplos encadeamentos como principal fonte de acumulação capitalista mercantil na colônia

Este capítulo se compõe especialmente de unia grande série de casos demonstrativos de atividades ancilares do tráfico de escravos que estão a ele encadeadas para a frente, para trás e enquanto o mesmo se acha em processo, constantes de fontes diversas, algumas coetâneas (com destaque das fontes oficiais) e outras atuais.

INTRODUÇÃO

O objetivo principal que buscamos alcançar através da elaboração deste trabalho é o de podermos caracterizar, com a maior fidelidade possível, os atos e os fatos que marcaram o processo através do qual o Brasil evoluiu, desde a confirmação de sua existência, em 1500, até o término do período colonial, quando passou, no final do primeiro quartel do século XIX, após ter tido sua independência reconhecida por Portugal e pela Inglaterra, a constar do rol dos países independentes.

É na condição de colônia – encaixada dentro do quadro estrutural típico do “Antigo Sistema Colonial”, tal e qual veio a ser este caracterizado, enquanto referencial analítico, especialmente por Caio Prado Júnior e por Fernando Novais – que o Brasil vai atravessar os seus dois primeiros séculos de existência.

Todavia, no lusco-fusco do século XVII e no dealbar do XVIII, com a descoberta das minas, na acidentada região que veio a ser posteriormente conhecida como o “altiplano das Geraes”, o formidável poder de compra liberado pela posse do ouro lá produzido desencadeou um processo gerador de poderosos efeitos dinâmicos, em termos de desenvolvimento interno, que veio a provocar significativas mudanças estruturais no seio da economia colonial, proporcionando, nos poros da colônia, às margens do controle metropolitano, crescente expansão e diversificação de atividades produtivas.

Nesse contexto, em que as populações das áreas mineradoras, dado o alto poder de compra que o ouro lhes permitiu deterem, mostravam-se ávidas de bens e serviços de consumo – estimulando a produção e a circulação de gêneros alimentícios e de outras mercadorias, bem como a prestação de serviços diversos –, criaram-se as condições requeridas para que circuitos comerciais, que implicavam uma crescente divisão e especialização do trabalho em todo o território colonial, fossem sendo criados e amplificados. Deste processo resultou o desenvolvimento de formas de acumulação de capital mercantil internalizadas no Brasil-colônia, que, em especial na segunda metade do século XVIII, tornaram-no cada vez mais imune às pressões metropolitanas tendentes à preservação de seu monopólio comercial.

Dentre todas as atividades encetadas e desenvolvidas pelos colonos em detrimento do “exclusivo metropolitano”, o tráfico de escravos africanos apresentava-se como aquela que maior amplitude viria a ganhar como fonte de acumulação, especialmente em função dos múltiplos encadeamentos, para a frente e para trás, de que ele é gerador.

Neste sentido, a internalização do tráfico negreiro, ao promover e intensificar as oportunidades que abriu à acumulação de capitais mercantis fortemente enraizados na Colônia, veio a desencadear forte conflito de interesses entre os mercadores portugueses radicados no Brasil e a burguesia e a Coroa metropolitanas, fato que contribuiu decisivamente para a corrosão paulatina das bases em que se assentava o regime colonial que oprimia os colonos brasileiros.

As principais hipóteses que nortearam o presente trabalho foram:

A existência de circuitos comerciais, desenvolvidos especialmente em função dos efeitos dinâmicos irradiados das regiões mineiras, propiciou as condições para que se processasse, ao longo do século XVIII, significativa acumulação de capitais mercantis por parte de comerciantes portugueses estabelecidos nos principais portos do Brasil-colônia;

Entre as atividades desenvolvidas pelos negociantes aqui instalados, às margens do pacto colonial, destacou-se o tráfico de escravos pelos desdobramentos que ocasionou em termos de atividades a ele encadeadas, dentro e fora da colônia, e pelo montante de recursos por ele direta e/ou indiretamente mobilizados; e

O processo de expansão da esfera de mercantilização interna – caracterizado pelo surgimento do capital mercantil e usuário residente – apresentou-se, diante da lógica que norteava o sistema colonial, como algo fortemente contraditório, gerando profundas divisões entre os interesses dos comerciantes aqui radicados e os dos da metrópole, e trazendo no seu seio, segundo Pierre Verger (1987:12), “os primeiros germes da independência do Brasil”, culminando este processo pela emancipação deste do domínio português em 1822.

O corpo deste trabalho de tese é composto dos seguintes capítulos:

CAPÍTULO 1

O BRASIL NO CONTEXTO DO ANTIGO SISTEMA COLONIAL

1.1 O MERCANTILISMO E O PACTO COLONIAL

Para que se possa compreender a lógica do processo que marcou a expansão comercial da Europa moderna e, também, a da competição travada pelas diferentes potências européias no processo de montagem de seus respectivos sistemas coloniais – que se caracteriza na busca, por cada uma delas, do máximo domínio possível de entrepostos comerciais e de mercados coloniais, no sentido de ampliar e resguardar os espaços de valorização de seus capitais mercantis – ter-se-á que entender o contexto dentro do qual floresceu o Mercantilismo.

Para Carl A. Hanson: “O termo *Mercantilismo* denota os princípios do sistema mercantilista, algumas vezes compreendido como a identificação da riqueza com o dinheiro; mas, mais corretamente, na crença de que o bem-estar econômico do Estado só pode ser assegurado pela regulamentação governamental de natureza nacionalista.” Hanson complementa dizendo que “a frase ‘regulamentação governamental de caráter nacionalista’ é [naquele contexto] sugestiva, pois denota as inúmeráveis cláusulas e disposições legislativas e reguladoras que encheram a era mercantilista (1500-1800)”. Acresce ele, também, que, “num sentido restrito, o Mercantilismo pode até ser encarado como uma coleção de proscições legais e incentivos destinados a melhorar as suas respectivas posições econômicas relativas face aos outros países concorrentes.” (HANSON, 1986:127).

Carl Hanson destaca, no sentido de melhor caracterizar no que consistiu o Mercantilismo (ou Capitalismo comercial), quatro proposições que, no seu modo de entender, os mercantilistas, em geral – independentemente do período, do país e da sua forma de inserção social, em particular –, subscreveriam: “(1) a riqueza é um meio absolutamente essencial ao poder, seja para segurança, seja para agressão; (2) o poder é essencial ou valioso como meio de aquisição ou de retenção de riqueza; (3) a riqueza e o poder representam cada um dos limites básicos da política nacional; e (4) existe uma harmonia a longo prazo entre estes extremos, apesar de, em

circunstâncias particulares, poder ser necessário fazer sacrifícios econômicos no interesse da segurança militar e também da prosperidade a longo prazo.” (HANSON, 1986:129).

Considera, ainda, Hanson que Portugal foi pioneiro no estabelecimento de três princípios de colonização: “1º As colônias eram para ser exploradas em benefício (...) [da metrópole]; 2º Todo o comércio deveria ser regulado, de modo a que a metrópole tivesse um excesso de exportações sobre as importações; e 3º A riqueza nacional devia ser medida pelo montante de metal precioso que um estado possuísse dentro das suas fronteiras e, como consequência, (...) todos os metais preciosos deviam ser acumulados a todo custo.” (HANSON, 1986:129).

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, pois, através da política mercantilista, que implica a adoção de um conjunto de medidas reguladoras do sistema econômico, visando a ampliação da capacidade de enriquecimento da burguesia mercantil e o seu fortalecimento no seio da sociedade europeia, em paralelo com as crescentes centralização e ampliação do poder do Estado.

Para Weber, Mercantilismo significa a incorporação pela política do interesse pelo lucro capitalista, passando o Estado a agir, especialmente em suas relações com o exterior – aonde gostaria de ver o seu poderio fortalecido – “como se estivesse única e exclusivamente integrado por empresários capitalistas”, tendo como princípio “comprar o mais barato possível e vender o mais caro que se pudesse” (WEBER, 1985:163).

Para Fernando Novais, 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”¹ (NOVAIS, 1976:51).

¹ É bastante elucidativo a esse respeito o capítulo “Sentido da Colonização” (1963:13-26) do livro *Formação do Brasil Contemporâneo* (publicado pela primeira vez em 1942), de Caio Prado Júnior, cuja interpretação relativa às características do Sistema Colonial é precursora e influenciadora de outras posteriores, inclusive a do próprio Novais.

Na medida em que a metrópole reservava a si o monopólio do comércio colonial – ou “exclusivo” metropolitano – criava ela as condições necessárias à existência simultânea, tendo em conta a atuação de seus comerciantes nos mercados coloniais, de uma situação de oligopsônio (pois os mercadores da metrópole detinham a exclusividade da compra dos produtos coloniais) e de outra de oligopólio, uma vez que esses mercadores detinham, também, o privilégio do controle do suprimento das mercadorias que atendiam 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 por seus comerciantes. Ao mesmo tempo, ao garantir a existência de um sólido corpo de comerciantes, o Estado toma decisões políticas 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 europeia tornou-se possível uma vez que se assentou sobre as interações entre Estado centralizado e Sistema Colonial.

Pelo exposto, a economia colonial, ao complementar – à medida que se diferenciava qualitativamente a sua produção – a economia da metrópole, tornava a esta mais fácil a adoção dos preceitos mercantilistas e se constituía, concomitantemente, num fator de fortalecimento do Estado e de desenvolvimento burguês. O fato de manterem colônias possibilitou aos Estados organizados em bases mercantilistas o domínio sobre a geração de produtos complementares aos que produziam, o que lhes proporcionou maior autonomia frente aos demais, permitindo-lhes vantagens na competição pelo domínio e controle de mercados, dos quais procuraram extrair cada vez maiores excedentes em sua balança de comércio, preferencialmente sob a forma de *bullión*.² Este fato justificava a feroz disputa mantida pelas potências marítimas da época no processo de partilha do mundo ultramarino. Empenhava-se, então, cada uma das principais nações europeias, em confronto com as demais, em procurar canalizar, para dentro de suas fronteiras, os estímulos ao seu próprio desenvolvimento econômico originários da exploração da periferia colonial, o que se constituiu em um pré-requisito para o desenvolvimento das suas forças produtivas. Desse modo, promoveu o sistema colonial, a um só tempo, a acumulação de capitais e a garantia do suprimento, a preços convenientes, de produtos primários para os comerciantes da Metrópole,

² Trata-se o **bullión** de riqueza, obtida através de uma balança de comércio favorável, acumulada especialmente sob a forma de barras ou moedas de ouro e de prata.

bem como a existência de mercados consumidores coloniais exclusivos para os produtos manufaturados e serviços que esta produzia.

No caso específico de Portugal, o fato de que ele não tenha acompanhado o desenvolvimento capitalista das outras nações européias que procuraram fortalecer a sua produção industrial, as suas práticas mercantilistas não ofereceram alternativas melhores que as de transformar todos os portos lusitanos, mundo afora, em entrepostos obrigatórios em que se fazia as trocas com os portos existentes nos domínios das outras potências mercantilistas, nos quais todas as transações comerciais eram pesadamente taxadas, o que – conjuntamente com as despesas de comercialização, como as com carga, descarga, armazenamento, e fretes – onerava pesadamente as suas exportações e as de suas colônias, reduzindo assim as possibilidades de que estas pudessem apresentar competitividade comercial expressiva. Em paralelo, o encarecimento relativo das importações feitas pelos portugueses tornava mais precária qualquer possibilidade de que fosse nossa metrópole bem sucedida em seus negócios com as demais nações européias, as quais caminhavam celeremente no sentido de virem a se tornar capitalistas (AGUIAR, 1960:45-46 – vol. 1).

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 deveria ser baseada numa produção ajustada aos interesses monopolistas dos comerciantes metropolitanos. A produção colonial visava atender, portanto, às necessidades da procura européia, não havendo, assim, qualquer interesse em que fosse produzida nas colônias qualquer coisa que pudesse ser produzida pela metrópole.

Foi este, basicamente, o motivo de se ter orientado para a faixa intertropical a colonização agrícola dos séculos XVI e seguintes, uma vez que as condições geográficas típicas da zona tropical eram propícias ao desenvolvimento de uma produção agrícola distinta daquela que condizia com as condições características do clima europeu. Ocorreu, portanto, uma especialização da economia colonial, aproveitando-se da tipicidade do seu clima tropical, para a produção de alguns poucos produtos complementares daqueles que já eram produzidos na Europa. Assim, pode-se perceber, o caráter “monocultor” da economia colonial achava-se perfeitamente enquadrado no espírito da colonização empreendida na época mercantilista.

Nas palavras de Fernando Novais, “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 disponíveis 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...” (NOVAIS, 1976:58).

A produção colonial deveria se subordinar, todavia, ao sentido geral do sistema colonial, ou seja, deveria ser organizada de forma a assegurar a mais ampla margem de lucratividade possível aos empresários da metrópole (colonizar para o capitalismo). Para isto, havia a necessidade de que a produção, nas colônias, fosse estruturada de forma a garantir o regular fornecimento dos produtos que sustentavam os circuitos comerciais que as vinculavam 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 neles geralmente existente. A facilidade de acesso à terra estimularia os trabalhadores livres a, alternativamente a se submeterem ao regime de trabalho assalariado, avançarem, através da ampliação da fronteira agrícola aberta, no sentido de se apossarem de glebas, das quais, no mínimo, pudessem retirar o necessário à sua subsistência.

Neste caso, se não fosse coercitivo o trabalho, não haveria condições de se poder garantir aos comerciantes da metrópole um suprimento regular de produtos coloniais (alimentos, matérias primas e, ocasionalmente, metais preciosos). Desta forma, revelavam-se como elementos fundamentais para a estruturação da produção colonial a concentração da posse da terra, o que se deu por meio da institucionalização do latifúndio, e a adoção de formas compulsórias de trabalho, dentre as quais, na colonização americana, a escravidão veio a se constituir no regime preponderante.

Todos os argumentos desenvolvidos nesta análise não poderiam passar despercebidos aos olhos aguçados de Marx, que os sintetiza nos seguintes termos: “O sistema colonial fez prosperar o comércio e a navegação. As sociedades dotadas de monopólio (...) eram poderosas alavancas de concentração de capital. As colônias asseguravam mercado às manufaturas em expansão e, graças

ao monopólio, uma acumulação acelerada. As riquezas apresadas fora da Europa pela pilhagem, escravização e massacre refluíam para a metrópole onde se transformavam em capital. A Holanda que, pela primeira vez, desenvolveu plenamente o sistema colonial, atingira, em 1648, o apogeu de sua grandeza comercial. Tinha então ‘a posse quase exclusiva do comércio das Índias Orientais e do intercâmbio entre o sudoeste e o nordeste da Europa. Sua indústria de pesca, a marinha e as manufaturas ultrapassavam as de qualquer outro país. Os capitalistas da república holandesa eram talvez superiores aos de toda a Europa reunidos’.” (MARX, 1980:871-872).

É nesse contexto que vai ocorrer o desenvolvimento de um destacado setor do comércio colonial, que se revelou extremamente expressivo como fonte de acumulação capitalista mercantil, uma das formas primitivas de acumulação: o tráfico de escravos africanos³, cujo controle implicou 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 tornou o meio, *par excellence*, de assegurar participação destacada na partilha da massa global de lucros gerada no âmbito do sistema colonial.

Assim considerando, pode-se afirmar, usando 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.” (NOVAIS, 1979:62-63).

³ 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 (1979:105): “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”. Luiz Felipe de Alencastro, em sua tese de livre-docência (1994:132), bate na mesma tecla quando afirma: “Se evidencia o corolário político dos inconvenientes econômicos do tráfico de ameríndios. *A contrario*, se confirmam as vantagens da apropriação secundária de escravos (pelo comércio, como na África) e as desvantagens da apropriação primária (pela guerra, como no caso dos ameríndios do Brasil). Evoluindo fora das redes de comércio, as expedições preadoras escapam ao controle metropolitano. Sua existência era potencialmente perigosa para o domínio colonial.” Em contrapartida, Ciro Flamarion S. Cardoso, afirma, *tout court*, que **o tráfico teria surgido para alimentar um sistema escravista preexistente**, cujo contingente de trabalhadores-forçados

Nos termos apontados, o Brasil, como colônia, se constituía meramente num objeto de exploração de sua metrópole, que, para garantir a continuidade dessa situação, vinha seguindo, desde meados do século XVII, como o faziam as demais potências européias, o sistema do “pacto colonial”, que foi, pela primeira vez, formalmente expresso em 1651 no “Ato de Navegação”, decretado por Cromwell, na Inglaterra.⁴

Todavia, apesar de todo o empenho com que as autoridades portuguesas tentaram fazer prevalecer as disposições inerentes ao “pacto colonial”, desde meados do século XVII passou o corpo de comerciantes radicado no Brasil-colônia a buscar, como será visto mais à frente, meios para se aproveitar das brechas deixadas pela Coroa portuguesa nos controles que exercia sobre as atividades produtivas desenvolvidas pelos colonos.

1.2 PORTUGAL E BRASIL NOS QUADROS DO ANTIGO SISTEMA COLONIAL

Para que se possa ter uma visão da forma pela qual estavam posicionados Portugal e o Brasil nos quadros do Antigo Sistema Colonial, são apresentados nas páginas que vêm em seguida – procurando observar, sempre que possível for, uma certa seqüência cronológica – alguns acontecimentos e procedimentos elucidativos dos comportamentos e das armas empregadas, pelos lusitanos, para a sustentação da hegemonia que mantinham sobre seus domínios de ultramar, no quadro da acicatada concorrência que havia entre as potências européias, em que estas buscavam garantir, cada qual delas para si, uma maior fatia na partilha do mundo colonial. São, em contrapartida, também apresentadas as formas pelas quais logrou a burguesia do Brasil-colônia atenuar em grande parte – até mesmo revertendo, algumas vezes, a situação a seu favor – os esquemas lusitanos de exploração colonial, passando, inclusive, em muitas ocasiões, a apresentar, especialmente em razão da importância do tabaco e da cachaça como “moedas” para a compra de cativos nos viveiros de escravos africanos, completo domínio do tráfico que era feito em certas regiões da costa africana.

Já na primeira etapa das navegações henriquinas se fazia presente o regime de monopólio de comércio. Logo após ter sido ultrapassado, pela primeira vez, o cabo do Bojador, abrindo-se a rota marítima que dava acesso às riquezas da Guiné, o rei de Portugal proibiu, em 1443, a arribada de qualquer embarcação às terras descobertas, a não ser com a expressa autorização do

vinha sendo principalmente suprido, na sua fase inicial, que se estendeu até aproximadamente 1620, através da escravização de indígenas (CARDOSO, 1982:18).

⁴ Na realidade, o “pacto colonial”, de orientação mercantilista, já era praticado por Portugal desde os primórdios da

infante D. Henrique. A exploração do ultramar foi considerada, desde o princípio do século XV, como patrimônio régio, podendo a Coroa arrendar ou conceder direitos relativos à exploração de feitorias, de arrecadação tributária ou de monopólio de certos produtos.

Desde os primórdios de sua experiência colonial, quando ocupou e colonizou as ilhas do Atlântico no século XV, serviu-se Portugal do trabalho escravo⁵, drenado em profusão, desde então, de algumas dessas próprias ilhas ou dos vários *enclaves* portugueses existentes no continente africano, cujo domínio lhe era assegurado, de forma exclusiva, pelos termos do Tratado de Alcáçovas (1479).

A partir do reinado de Dom João II, passou a ser exclusividade do Estado real a exploração direta do comércio ultramarino. Sob o comando de Dom Manuel I, se desloca o grande comércio do Oriente do Mediterrâneo para o Atlântico, em função da conquista dos mercados do oceano Índico e da organização da rota do Cabo. O Estado estabelece tratados com potentados locais, garante militarmente a posse portuguesa de *enclaves* comerciais e negocia a exploração do comércio com empresas particulares.

A colonização do Brasil, ao longo dos séculos XVI e XVII, se deu praticamente nesses mesmos moldes. Não tinham os colonizadores grande interesse em penetrar pelo sertão e conhecer terras além daquelas do litoral, das quais a comunicação com o Reino era mais fácil. Eram os portugueses, segundo Frei Vicente do Salvador, grandes conquistadores de terras de que não se aproveitavam, contentando-se “de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos” (SALVADOR, 1954:46), e isso não se aplicava somente ao Brasil, pois foi esta a prática adotada pelos portugueses na lida com todas as feitorias africanas e asiáticas que implantaram e exploraram no decurso dos séculos XV e XVI e em parte do XVII⁶. Pode-se dizer que, “mesmo em seus melhores momentos, a obra realizada no Brasil pelos portugueses teve um caráter mais acentuado de feitorização do que de colonização” (HOLANDA, 1986:73-74).

colonização do Brasil, no início do século XVI, sem que ele estivesse, formalmente, ordenado em doutrina.

⁵ Desde o século XIV, em 1345, já promoviam os portugueses razias contra os guanchos nas ilhas Canárias, segundo foi relatado por D. Afonso IV ao Papa Clemente VI. Também espanhóis e franceses preavam escravos no arquipélago canarino, mesmo depois dele ter sido conquistado definitivamente pela Espanha (TAUNAY, 1941:11).

⁶ O padre Monclaro, no fim do século XVI, ao constatar que todas as povoações muçulmanas estabelecidas na costa do Índico, em território banto, estavam ou em ilhas ou na costa bem junto ao mar, afirmou: “Parece que tiveram o mesmo modo de conquista naquela terra que nós na Índia, senhoreando somente a faldra do mar”, reeditando a afirmação feita pelo frei Vicente do Salvador relativamente à forma de colonização praticada pelos portugueses no Brasil, em que eles “caranguejavam” pela costa (SILVA, 1992:326).

Na fase inicial do processo de colonização, tolerou-se que fossem efetivados no Brasil investimentos não portugueses e, excetuando-se certos monopólios reais, como o do pau-brasil e o do sal, comerciantes estrangeiros católicos, residentes ou não em Portugal, podiam obter privilégios semelhante aos dos lusitanos no comércio, podendo inclusive usar seus próprios navios, desde que empregassem tripulação portuguesa. Todavia, em 1571, o rei Dom Sebastião limitou aos navios portugueses o frete e o transporte de mercadorias para o Brasil e os demais portos do ultramar. É somente após 1580, durante o período de domínio espanhol, que se define de fato o “exclusivo colonial”, através de diversas medidas da Coroa, sendo a partir de 1605 proibidas quaisquer transações estrangeiras com as colônias. Estipulou-se, então, um prazo de um ano para que todos os estrangeiros residentes no Brasil regressassem ao Reino (ALENCASTRO, 1992:146). Esse procedimento dos portugueses, atraindo capitalistas estrangeiros para, em seguida, quando a atividade desenvolvida estivesse florescente, colocar em vigor o “exclusivo colonial”, não foi aplicado somente no Brasil. Era uma prática corrente da Coroa portuguesa, que foi inclusive aplicada na colonização das ilhas do Atlântico. A esse respeito, comenta Fernando Novais: “Percebe-se pois a política seguida astutamente pela Coroa portuguesa: liberdade de comércio na fase inicial, para estimular a vinda de recursos e capitais para a instalação da produção colonial; enquadramento no sistema exclusivista quando a economia periférica entrava em funcionamento.” (NOVAIS, 1986:46).

Analisando o procedimento acima descrito e outros que vieram a ser adotados em sua esteira – como a edição de leis tolhendo a liberdade dos colonos e os submetendo à autoridade de governadores gerais com amplos poderes –, que tinham por missão restabelecer o sentido da colonização, Luiz Felipe de Alencastro afirma: “É o processo de colonização dos colonos. A Coroa aprende a fazer os rios coloniais correrem para o mar metropolitano; os colonos compreendem que o aprendizado da colonização deve coincidir com o aprendizado do mercado, o qual será, primeiro e sobretudo, o mercado do Reino. Só assim podem se coordenar e se completar a dominação colonial e a exploração colonial.” (ALENCASTRO, 1992:146).

Todavia, a precocidade de Portugal na implantação das bases de uma ampla “área imperial de mercado”, impediu que ele lograsse mantê-la, por exigüidade dos meios que tinha e por não dispor da força necessária para a unificação e a conservação desse espaço transcontinental de que havia se apropriado.

A este respeito, comenta Fernando Novais (1979:174-175): “Piratas, corsários, entrelopes, contrabandistas são personagens que acompanham desde o início a história da expansão europeia da Época Moderna. No caso luso-brasileiro, entretanto, isto é, no que respeita às relações Portugal-Brasil no contexto do Antigo Sistema colonial, tal competição se apresenta desde cedo como um problema, dada a desproporção entre o centro dominante e a área de dominação.”

Despojado, durante as seis décadas em que esteve incorporado ao império espanhol (1580-1640), por outras potências europeias então mais poderosas, de parte significativa dos territórios, populações e zonas de comércio que conquistara, Portugal, no entanto, “caindo escada acima no sistema colonial”, vai implantar, no Atlântico Sul, “uma forma mais avançada de exploração colonial”. Ao organizar em sua colônia americana uma economia de produção baseada no trabalho escravo, inaugura ele uma nova etapa da exploração colonial que lhe renderá melhores resultados que sua experiência asiática (ALENCASTRO, 1992:151).

A Coroa, ao fazer do tráfico negreiro⁷ o elemento reprodutor da produção colonial – em cujo âmbito eram equacionados os problemas inerentes ao exercício do poder imperial nos domínios de ultramar e a organização do intercâmbio com suas colônias –, passa a dispor, através dele, de “um instrumento crucial na elaboração do edifício colonial português no Atlântico”, que “transcende o quadro econômico para incorporar-se ao arsenal político metropolitano” (ALENCASTRO, 1992:150).

O sucesso do sistema transatlântico português, que conjugava a pilhagem das populações africanas e o desenvolvimento de uma agricultura escravista no Brasil, tornou-se evidente, vindo a estimular as demais potências marítimas europeias a adotarem, nos séculos XVII e XVIII, sistemas análogos para o desenvolvimento da produção agrícola tropical no Caribe (ALENCASTRO, 1992:151), e também na região que hoje se constitui no sudeste dos Estados Unidos. Esta ânsia por elas manifestada de reproduzir a experiência de colonização desenvolvida por Portugal no litoral do nordeste brasileiro se deveu ao fato de que, pela excelência de seus solos, pelo domínio da mais avançada tecnologia de moagem e pelas íntimas relações de comércio que mantinha com os holandeses, o Brasil, no segundo quartel do século XVII,

⁷ Para Ciro Flamarion S. Cardoso, o tráfico negreiro – uma das atividades mais rentáveis do período colonial –, que implicou a transferência da África para a América, durante cerca de três séculos, de significativas quantidades de escravos vindos de distintas partes da África, pertencentes a povos bastante heterogêneos no tocante ao seu grau de evolução social e econômica, constituiu-se num fenômeno novo e único na história, em virtude de seu caráter maciço e contínuo.” (CARDOSO, 1975:76).

dominava amplamente a produção de açúcar do mundo ocidental. Assim, “o que havia sido estabelecido de forma marginal e com pouco interesse da Coroa começava (...) a assumir papel cada vez mais central no vasto império português – o açúcar funcionava como elo crucial unindo Portugal, África e Brasil.” (KLEIN, 1987:54).

Múltiplos eram os interesses portugueses envolvidos no tráfico negreiro – causa e não consequência da escravidão africana colonial⁸ –, o qual “pouco a pouco sincroniza diversas engrenagens do sistema colonial” (ALENCASTRO, 1992:155). Luiz Felipe de Alencastro (1992:155-161) aponta-nos algumas formas através das quais eles se manifestavam:

O poder de comandar a reprodução do ciclo produtivo escravista na sua colônia americana representava para a metrópole uma importante prerrogativa, que foi usada de tal forma que, durante três séculos, permitiu a existência de uma complementaridade econômica jungindo os domínios portugueses em Angola ao Brasil, o que tornava remota a possibilidade da ocorrência de um processo de desenvolvimento divergente e concorrencial entre os territórios tropicais dominados por Portugal em cada uma das margens do Atlântico Sul, uma vez que o algodão tinha a sua produção para exportação barrada em razão das condições peculiares do percurso marítimo que teria que seguir para chegar ao mercado português, passando antes pelo Brasil, o que encareceria sobremaneira o frete, inviabilizando, pois, a produção em Angola desta mercadoria. Também com referência à produção do açúcar, Angola enfrentou seriíssimos *handicaps*, decorrentes, especialmente, da escassez de lenha e da má qualidade da cana aclimatada à região. Assim sendo, o que se viu foi as fazendas dos colonos angolanos limitarem-se à produção de milho e mandioca, que eram vendidos para as populações nativas vizinhas e, ocasionalmente, para traficantes condutores de levadas de cativos que precisavam ser alimentados para conseguirem vencer as enormes distâncias que, geralmente, os separavam dos portos em que seriam embarcados para a América. Dentro da boa lógica da divisão internacional do trabalho, aproveitando-se as vantagens comparativas apresentadas pelos domínios portugueses de cada uma das margens do Atlântico-sul, ficou claramente delineado o caráter de complementaridade e não de concorrência que deveria ser a marca dominante da colonização portuguesa na região, cabendo ao Brasil a produção do açúcar, do tabaco, do algodão, do café e de outros produtos com

⁸ Fernando Novais, em “Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial” - p. 105, como já foi atrás citado, afirma que “é a partir do **tráfico negreiro** que se pode entender a **escravidão africana colonial**, e não o contrário”. No mesmo sentido, aponta Luiz Felipe de Alencastro (1992:162) que o “trato de africanos atingia um volume importante e, sobretudo, um forte grau de integração com o mercado atlântico, antes de estar conectado à agricultura

características similares, enquanto a África portuguesa seria responsável, através dos escravos que estava incumbida de fornecer, pela reprodução da forma típica de sistema produtivo que existia no Brasil-colônia (ALENCASTRO, 1992:156).

São criadas novas fontes de renda para a Coroa, para a administração colonial e para o clero, uma vez que constituem-se em fontes de renda, para a Coroa e para a administração colonial, os direitos de saída pagos nos portos africanos, os direitos de entrada pagos nos portos coloniais, os *donativos*, os *subsídios*, as *preferências*, as *alcavalas*⁹ e outras taxas sucessivamente agregadas ao preço dos escravos.

Ao clero cabiam as taxas correspondentes ao batismo obrigatório de cada escravo nos portos de tráfico. A cerimônia do batismo era, geralmente, realizada de forma coletiva, com grande economia de escala¹⁰.

Boxer, a esse respeito, descreve a forma pela qual, no dia do embarque, em cerimônia que não era demorada, os padres, imbuídos de todo o seu zelo apostólico, “sacramentavam” a aventura atlântica a que seria lançada toda uma legião de desventurados: “A cada escravo, quando chegada a sua vez, dizia o padre: seu nome é Pedro, o seu é João, o seu é Francisco, e assim por diante, dando a cada qual um pedaço de papel com o nome por escrito, e pondo-lhes na língua uma pitada de sal, antes de aspergir com um hissope água benta em toda a multidão. Então, um intérprete negro a eles se dirigia com essas palavras: ‘Olhai, sois já filhos de Deus; estais a caminho de terras espanholas (ou portuguesas), onde ireis aprender as coisas da fé. Esquecei tudo que se relacione com o lugar de onde viestes, deixai de comer cães, ratos, ou cavalos. Agora podeis ir, e sede felizes.’” (BOXER, 1973:243).

Pelo batismo era paga uma taxa de 300 réis *per capita*, e o mesmo se constituía para os mancípios, ou pelo menos para uma boa parte deles, em uma experiência deveras dolorosa, uma

brasileira”.

⁹ As alcavalas eram impostos cobrados sobre a venda de bens de primeira necessidade.

¹⁰ Sobre essa cerimônia, Luiz Edmundo, em *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*, faz as seguintes observações: “Curioso: os desgraçados que, no porão das naus morriam aos lotes, sem uma gota de remédio, sem um pedaço de broa, a maior, na hora da ração e até sem um pouco de ar para os seus pulmões exaustos, eram assistidos por um capelão que dizia missa, confessava-os na hora da morte, lançando a bênção sobre as águas do oceano que se fechavam sobre os corpos dos infelizes, repasto e aprazimento dos tubarões que, segundo reza a tradição, faziam a ronda das naus a esperar pela hora do banquete. A solicitude da Igreja, nesse particular, tinha outros aparatos enternecedores. A famosa cadeira onde o bispo de Loanda se sentava para abençoar a mercadoria viva, a fim de que essa chegasse ao seu destino o menos avariada possível, era toda de mármore, certamente oferta piedosa de algum negreiro avisado, que com o vulto e a qualidade da matéria ofertada, contava valorizar o gesto magnânimo do sacerdote de Deus, tão mal ouvido dos céus, na hora de conservar, com a vida do negro, o lucro do negreiro.”

vez que, logo que eram batizados no porto de embarque, uma pequena cruz era gravada, nos dois lados do peito de cada um deles, com um ferro em brasa (CONRAD, 1985:51).

Entretanto, não foi somente através da arrecadação de taxas de batismo que o clero da época procurou se locupletar com a escravidão¹¹, valendo-se o mesmo, para alcançar este seu desiderato, inclusive da sonegação fiscal. Isto pode ser verificado através de um alvará cuja publicação foi determinada por Dom João V, em 1714, no qual ele estabelecia, preocupado com a evasão fiscal que vinha ocorrendo, que os sacerdotes que embarcassem peças de escravos dos ditos Reinos [Angola, Congo e Loango] para alguma parte pagassem os direitos que deles devessem, de acordo com o regimento e as provisões reais¹².

Aliás, o próprio D. João V, em 29 de abril de 1719, preocupado com a salvação das almas dos escravos angolanos embarcados para o Brasil, em correspondência enviada ao governador e capitão-general da Capitania de Pernambuco, Manoel de Souza Tavares, parecia não botar muita fé no zelo apostólico de que se achavam imbuídas as autoridades religiosas da Igreja angolana, quando mandou escrever que: “...sendo informado da ommissão, com que o Cabbido Sede vacante e Bispo do Reyno de Angolla procedem em nam procurarem que os Escravos, que se ham de embarcar para o Brazil sejam primeiro instruidos na Doutrina Christãa, e Baptizados para se evitar o perigo de poderem morrer na viagem com a perda infallivel de sua salvação. Fuy servido encomendar ao Reverendo Bispo d’essa Capitania, que tanto que chegarem Navios com Escravos a esse Porto mande saber os que vem doentes, e faça com que se lhe acuda promptamente aos que nan vierem baptizados, para que nan fallessão sem baptismo, e que recomende aos Parochos das freguezias da Sua Diocezi examinem os Escravos, que tem cada um dos moradores, e se alguns estam por baptizar e cathequizar, e achando alguns sem este Requerimento fação lista assignada por cada um d’elles, e a remetão ao Ouvidor Geral da Commarca, a que pertencer a tal freguezia, ao qual Ordeno execute com todo o rigor contra os Senhores de taes Escravos a Ordenação do Livro 5º tit. 99, tendo entendido que não o fazendo

(EDMUNDO, 1951:524).

¹¹ Basil Davidson aponta que: “por volta do fim do século XVII, todas as ordens missionárias que trabalhavam em Angola eram, em alguma medida, mantidas pela escravidão: ou seja, pelas rendas que derivavam do tráfico de uma maneira ou de outra. Na ocasião, a Coroa lhes dava privilégios especiais. Ao estabelecer uma junta das missões em Luanda, em 1693, a Coroa lhe destina, para se sustentar, o direito a 700 escravos, às taxas correntes. Em seguida, o esforço missionário assume maiores proporções e outros tirarão proveito do mesmo. (...) Em 1800, após estar o esforço missionário universalmente subvencionado pelo produto da escravatura, um governador fez observar que: ‘nós pretendemos trazer todos os negros da Angola para o seio da Santa Madre [a Igreja] ao mesmo tempo que nós favorecemos e mantemos o tráfico, dois fins contraditórios entre eles.’ (DAVIDSON, 1972:95).

assim, me darey por muito mal servido, de que vos avizo, para que saibaes as ordens, que fui servido passar sobre este particular, e ponhaes todo o cuidado e vigillancia na observancia d’ellas, dando-me conta todos os annos do que em negocio de tanto porte se executa, para cujo effeito fareis com que esta se registre nos Livros da Secretaria d’esse Governo.”¹³

Foi, talvez, diante deste tipo de preocupação com a salvação dos mancípios, que teria dito Luís dos Santos Vilhena (sob o pseudônimo de Amador Veríssimo de Aleteya), na sua terceira carta a Filopono: “Não faltará quem nos diga que por zelo da Santa Religião é que vamos arrancar do gentilismo aquela multidão de gente, que introduzimos no grêmio da Igreja¹⁴; e assim despojamos o diabo da posse em que estava deles; eu porém digo, que mais triunfante fica o diabo, levando maus cristãos, do que levando bons gentios, e muito mais sendo aquela conversão toda constrangida, involuntária toda; produção só do medo, e filha só da condescendência; todos os dias mo está mostrando a experiência, que daqueles corações se não arrancam os costumes, e cerimônias, que aquela gente bebeu no leite, o que viram exercitar a seus pais, parentes, e todos os seus naturais; ela nos mostra freqüentemente, que entre mil negros haverá um que voluntário exercite os verdadeiros atos de cristão, quando involuntário, por hábito antigo, e radicado na sua alma, deixa bem ver sua crença gentílica.” (VILHENA, 1969:135).

¹² Documentos Históricos, v.LXXVIII, p. 321-322.

¹³ Anais da Biblioteca Nacional, v.31 (1909:213-214).

¹⁴ O bispo mazombo, que foi Bispo Titular d’Elvas e Inquisidor Geral, José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, nascido, em 1742, na vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes, na capitania da Paraíba do Sul, faz, em nota de rodapé (COUTINHO, 1966:255-256) de seu ensaio intitulado *Análise sobre a justiça do comércio do resgate de escravos da costa da África* (1966:231-307), uma observação a respeito da posição daqueles que consideravam ser contra o direito natural, e portanto injusto, o resgate de almas para o cristianismo – que se promovia, via tráfico de escravos, nos portos africanos – um inflamado discurso, pleno de sofismas e de considerações falaciosas, e, até mesmo, de uma forte dose de cinismo. Entre as muitas idéias que externou nesse ensaio, estão as seguintes: “Esses moralistas revolucionários que dizem que o comércio do resgate dos escravos da costa da África é contra o direito natural, que se não deve obedecer a lei contra o direito natural, e que, em consequência, se resista aos soberanos que mandam ou aprovam tal comércio, que se faça uma carnagem, qual a que se fez na ilha de São Domingos, contra os que não queriam ser republicanos, etc. Eu desejaria que me dissessem se a sua moral é mais santa, mais pura e mais sublime do que a dos apóstolos nossos mestres [que, segundo ele, nunca haviam afirmado que a escravidão era injusta ou que fosse contra o direito natural], e se eles estão autorizados, e por quem, para suscitarem semelhantes carnagens sem alguma esperança de melhorar a sorte dos negros da costa da África, nem de os tirar da barbaridade em que eles se acham? (...) Eu desejaria mais, que eles me dissessem se o grêmio da Igreja, para a qual entram estes escravos resgatados, não entra por alguma coisa no cálculo da sua moral, ou se é mais moral e mais conforme o cristianismo deixá-los antes morrer no paganismo ou na idolatria do que na nossa santa religião? Os mesmos pontífices permitiram aos senhores reis destes reinos de Portugal o comércio do resgate dos escravos da costa da África por ser este o meio que se tinha descoberto não só para introduzir a nossa santa religião entre aqueles bárbaros, mas também para se ganharem para a religião muitos daqueles bárbaros que, aliás morrendo entre eles, seriam perdidos. (...) Finalmente, a moral e a religião de tais moralistas se fazem bastantemente suspeitas de que ou eles não conhecem o fundo da sua religião, ou são revolucionários que, com a capa da religião querem fazer o mesmo que outros fizeram com a capa do direito natural e da humanidade.”

4. Contornava-se, provisoriamente, os conflitos de interesse entre os jesuítas – que eram partidários da introdução do tráfico negreiro como uma forma de poupar os ameríndios da servidão que lhes era imposta pelos colonos – e a administração real, uma vez que o “conflito entre o produtivismo mercantil dos colonos e a evangelização ou, melhor, a exploração caritativa¹⁵ dos ameríndios exercida pelo clero, será apaziguado pelo tráfico negreiro” (ALENCASTRO, 1992:158).

5. Foram propiciadas condições que aceleraram a acumulação de capitais mercantis por parte dos negociantes portugueses, que podiam, assim, combinar, na América, as vantagens decorrentes de uma situação de oligopsônio (na compra do açúcar e de outros produtos coloniais) com as vantagens próprias de uma situação de oligopólio (na venda de escravos e de outros produtos africanos), e, na África, as correspondentes a uma situação de oligopsônio (na compra de escravos e de outros produtos africanos) com as inerentes à situação de oligopólio (na venda dos produtos metropolitanos ou coloniais em troca de escravos).

Além do mais, os comerciantes metropolitanos passaram a adotar a prática de estabelecerem condições que facilitavam, na colônia, através do crédito, a venda de escravos aos fazendeiros, para, através do endividamento destes, poderem garantir contratualmente vantagens em termos de acesso aos produtos agrícolas coloniais que os mesmos viessem a produzir, uma vez que, devido à escassez de numerário existente na colônia, o pagamento do débito contraído para comprar escravos teria que ser feito em açúcar ou em outros produtos coloniais de exportação, com preços que, se conveniente fosse aos comerciantes, poderiam ser preestabelecidos nos termos de confissão de dívida. O mesmo acontecia com relação ao abastecimento do mercado africano, que era feito contra pagamentos futuros a serem feitos em escravos, ou, até mesmo, se isto interessasse aos traficantes, em outros produtos locais, como, por exemplo, em tecidos manufaturados na Senegâmbia e no Níger, que eram usados no Brasil para vestir os escravos (ALENCASTRO, 1992:159).

6. Houve uma dinamização do comércio externo da colônia, tendo em vista que a “nível macroeconômico, o comércio de africanos amplia a demanda das zonas agro-pecuárias, ao mesmo tempo que acentua a permeabilidade da economia brasileira: o tráfico negreiro será um instrumento privilegiado de desencravamento da produção colonial. As conseqüências são

¹⁵ Expressão atribuída por Alencastro a Claude Meillassoux.

também relevantes a nível microeconômico. Dado que os lucros potenciais das fazendas e engenhos servem de garantia para a compra de novos fatores de produção (escravos), o excedente é, dessa forma, investido produtivamente. Desde logo as unidades coloniais incorporam um mecanismo apto a garantir o crescimento regular da produção. Ao mesmo tempo, fica assegurada a transferência da renda do setor produtivo para o setor mercantil, fator crucial para a exploração colonial” (ALENCASTRO, 1992:159).

7. Os produtores coloniais usufruem de diversas vantagens decorrentes do emprego de escravos africanos, pois com o tráfico logrou-se atenuar a falta de braços para a lavoura, a qual, em determinadas fases da vida colonial, levou os produtores brasileiros ao desespero.

Além disso, dada a grande amplitude dos investimentos requeridos pelo negócio e as dimensões do mercado africano, a oferta de escravos negros apresentava maior regularidade e flexibilidade que a de escravos indígenas.

Por outro lado, antes de chegarem ao Brasil, haviam os escravos sido submetidos, ainda em solo africano, a um processo seletivo que implicava a eliminação dos fisicamente mais débeis e de menor iniciativa, que ocorria através de um conjunto de peripécias pelas quais passavam os escravos, desde a sua captura no interior do continente até o término da longa travessia do oceano, entre as quais estavam incluídas as longas marchas que eles tinham que enfrentar no sertão africano, ajoujados uns aos outros, e as sucessivas vendas de que eram objeto até o momento de seu embarque, além da duríssima experiência por eles vivida nos porões dos tumbeiros.

Outra sensível vantagem apresentada pelos escravos africanos era o fato de serem bem menos vulneráveis, do que eram os ameríndios, aos choques microbiano, bacteriano e viral que atingiram as Américas após o seu descobrimento, uma vez que os africanos eram, desde longínquos séculos, assolados – o que lhes produzia relativa imunidade – pelas mesmas epidemias que vitimavam os europeus. Assim, as doenças que se revelaram epidêmicas para os índios tinham, para os africanos, um caráter endêmico (ALENCASTRO, 1992:160-161).

Além dessas vantagens já referidas, Alencastro, em sua tese de livre-docência, apresenta mais uma, que é decorrente do fato de que o escravo retirado de seu *habitat* e do meio social em que vive passa a sofrer um processo de dessocialização, que o transforma de fato num “fator

polivalente de produção”, o que aliás já havia sido captado por Jacob Gorender, segundo o qual “os africanos chegaram ao Brasil destribalizados, arrancados do meio social originário e convertidos à força em indivíduos dessocializados” (GORENDER, 1980:133). Conforme Alencastro, esta conclusão demonstrou-se válida em um grande número de estudos dos sistemas de cativeiro efetuados por historiadores e antropólogos, ao longo da história e em distintos continentes. Concluem eles que isto se deve ao fato de ser o escravo um forasteiro na região para aonde é levado, podendo, em decorrência deste fato, “ser desenraizado e também reduzido de pessoa a coisa que pode ser possuída”. Na África, o grau de dessocialização do cativo, conforme Alencastro, é uma variável importante na determinação do preço do mesmo. À medida que os escravos fossem se distanciando do seu torrão natal – e quanto mais discrepantes fossem as condições ambientes que viessem a encontrar no local para o qual tivessem sido conduzidos, relativamente àquelas às quais desde o seu nascimento haviam se acostumado – menos estímulos encontrariam para fugir e, conseqüentemente, maior poderia vir a ser o seu preço. Este teria sido o motivo pelo qual os negros quilombolas nascidos em Palmares, com idade acima de 12 anos, quando capturados pelos paulistas de Domingos Jorge Velho, não eram por estes vendidos em ambientes ecológicos semelhantes a aqueles em que viviam desde o seu nascimento, sendo, por isso, reservados para venda no Rio de Janeiro ou no estuário do Rio da Prata. O africano, uma vez “tragado pelo circuito atlântico”, se via envolvido “numa espiral mercantil” que, numa sucessão de permutas, ia tornando-o cada vez mais despersonalizado e dessocializado (ALENCASTRO, 1994:57-58).

Já no início do século XVII, quando aqui estive, Francisco Pyrard, natural de Laval, percebeu e manifestou-se sobre a vantagem que tinham os senhores de escravos em decorrência do fato da desterritorialização do trabalhador escravo, o qual, fora do seu *habitat* natural, se via como um peixe fora d’água, desconhecendo o meio ambiente que teria que enfrentar, em termos da determinação das espécies de plantas e de animais de que pudesse se alimentar, da forma como deles poderia se apoderar, de como achar água, de aonde se esconder, e, ademais, de como conviver com autóctones que lhes eram hostis. Tudo isso representava um desestímulo à fuga dos africanos, que, além de enfrentarem a desvantagem, pela inadaptação ao meio físico, que tinham ao fugir pela mata relativamente aos capitães-do-mato nativos, ainda recebiam o confronto com os habitantes naturais da terra. Assim se expressou a esse respeito o aventureiro de Laval, quando por aqui passou: “...a coisa que os portugueses fazem mais estimação no Brasil são os escravos da costa de África e das Índias orientais, porque não se atrevem a fugir nem a escapar-se, porque

a gente da terra os apanharia e os comeria, o que não farão aos da própria terra que, além disso, não são tão aptos para o trabalho como os outros.” (PYRARD, 1944:234–vol.2).

1.3 PORTUGAL, NO MEIO DE GRANDES ADVERSIDADES, REASSUME SUA AUTONOMIA

A partir da Restauração, em 1640, quando o Duque de Bragança assumiu o trono português, se inicia um período, que durou cerca de três décadas, em que a debilidade econômica de Portugal, que saiu exaurido do domínio espanhol e com sua esquadra esvaçada e bastante reduzida, levou-o a fazer uma série de concessões à Inglaterra, à França, e mesmo à Holanda – então estabelecida no Nordeste do Brasil e em antigas possessões portuguesas na África em que era feito o resgate de escravos –, com a qual Portugal havia assinado, já em junho de 1641, um tratado que estabelecia um período de dez anos de trégua. Esta era a forma que encontrara Portugal para poder suportar a pressão espanhola¹⁶, para procurar manter o que ainda pudesse de seus outrora muito vastos domínios coloniais e para tentar garantir a continuidade da existência do seu exclusivo metropolitano.

Através do tratado de junho de 1641, as Províncias Unidas dos Países Baixos, ao acordarem com o estabelecimento de um período de dez anos de tréguas, além de manterem os seus domínios no Brasil e em Malaca, conseguiram o privilégio de poder, através de seus cidadãos, abastecer as frotas de Portugal que partiam para suas colônias. Esta mesma regalia foi exigida pelos ingleses, que competiam com os holandeses pela hegemonia marítima. Todavia, ela não constou do tratado que eles vieram, através de Charles Stuart (Carlos I), a assinar com os lusitanos em janeiro de 1642, em razão dos subterfúgios praticados pelos negociadores portugueses, que conseguiram postergar essa medida para julho de 1654, quando Cromwell – que, para conquistar a supremacia marítima, decretara em 1651 o Ato de Navegação – impôs a Portugal condições bastante descaracterizadoras da sua política de monopólio comercial, obrigando-o, por exemplo, a comprar seus navios exclusivamente na Inglaterra, a abrir aos ingleses o direito de navegarem à Índia e às possessões africanas, a fixar definitivamente em 23% os direitos de importação a serem pagos sobre importações de mercadorias inglesas, e, além disso, a permitir que navios ingleses velejassem para o Brasil quando incorporados à frota

¹⁶ Afirma, sobre isto, Antonio Sérgio: “Todos os países estrangeiros consideravam Dom João IV um monarca temporário, até que a Espanha, desopressa de outros trabalhos, pudesse distrair de alguns pontos as forças suficientes para o esmagar.” (SÉRGIO, 1985:111).

portuguesa, dando-lhes, ainda, em caso de necessidade, o direito de arribarem para reparos aos portos brasileiros (LEITE, 1963:17-18).

Por ocasião do casamento da infanta Catarina, filha de D. João IV, com o rei Carlos II da Inglaterra, em 1661, novo tratado foi assinado entre os portugueses e os ingleses, sendo feitas pelos primeiros aos segundos, novamente, amplas concessões. Os portugueses transferiram para os ingleses, como dote, além de Tanger e da ilha e do porto de Bombaim, uma polpuda quantia em dinheiro, grande parte da qual fornecida pelos habitantes do Brasil. Conseguiu, ainda, a Inglaterra outras vantagens, como a permissão de residência dos seus súditos nas cidades portuárias da Índia, sem qualquer limitação em termos de tempo e de número e, também, nos portos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, estando, entretanto, esta última concessão limitada a quatro famílias para cada um desses portos (LEITE, 1963:18).

No próprio ano de 1661, através do tratado de Haia, conseguiu Portugal que a Holanda desistisse dos direitos que julgava ter sobre o Brasil, entregando, para tanto, aos batavos, suas ricas possessões de Malaca, das Molucas e do Ceilão, das quais já se achavam os holandeses de posse desde que haviam entrado em guerra com os portugueses. Além disso, Portugal indenizou, com a quantia de 4.000.000 de cruzados (dos quais 1.920.000 cruzados foram pagos pelos habitantes do Brasil), à Companhia das Índias Ocidentais, pelos prejuízos que ela havia sofrido ao ser expulsa do Brasil. Ficou, ainda, assegurada aos navios holandeses, desde que pagassem os mesmos direitos que os portugueses, permissão para se incorporarem às frotas de comércio rumo ao Brasil, bem como o direito de arribarem, emergencialmente, em portos brasileiros (LEITE, 1963:18-19).

Ainda no ano de 1661, assinou Portugal um tratado de paz com a França, através do qual eram concedidas aos navios franceses as mesmas regalias de que já gozavam, nos portos do Brasil, os navios ingleses e holandeses. O direito de arribada, de que já haviam se beneficiado Holanda e Inglaterra, se estendeu, a partir de então, também à França. Ao ser este direito concedido a nações cujos envolvimento no comércio mundial e capacidade de transporte e bélica eram muito mais desenvolvidos que os que tinha Portugal, escancarou-se o mercado do Brasil-colônia à sanha de acumulação de lucros comerciais daquelas três nações, que passaram a se utilizar amplamente de práticas comerciais clandestinas, que contaram com todo o incentivo e cooperação não só dos senhores territoriais como dos comerciantes portugueses residentes na

colônia, e, até mesmo, das próprias autoridades que aqui estavam para o resguardo dos interesses da Coroa metropolitana e das classes dominantes lusitanas. O contrabando passa, então, a ser a principal arma empregada pelas duas classes mais importantes do Brasil para escapar do rígido regime de monopólio comercial que bloqueava a sua livre expansão econômica. (LEITE, 1963:215-216).

A respeito das reações dos conselheiros do Conselho Ultramarino Português – através da resposta que foi por este dada a uma consulta que lhes foi apresentada em 1676 – diante das amplas concessões feitas nesses tratados às potências navais hegemônicas, comenta Fernando Novais: “A importância da preservação do exclusivo era porém de tal ordem, que a audácia dos conselheiros chegava a tanger a heresia: havia por toda a forma que descumprir os acordos, pois ‘conservar a saúde das repúblicas é lei dos príncipes, que precede a todas as humanas porque com prejuízo da própria conservação nenhum preceito obriga, nem ainda os de Deus [!], e seria imprudência e ainda escrúpulo, que pela observância de um capítulo de paz ou de um contrato, que é o mesmo, houvéssemos de pôr a evidente ruína nossa conservação e o nosso remédio...’ pelo que ‘pareceu ao Conselho que Vossa Alteza deve ser servido mandar proibir o comércio aos navios estrangeiros que forem aos portos do Brasil, e que quiserem comerciar ainda a troco de dinheiro e pagando todos os direitos pertencentes à Fazenda Real’”. Representava, pois, “a colônia a ‘conservação’ e o ‘remédio’ de Portugal, que se arruinaria sem ela.” (NOVAIS, 1979:176).

Para complicar ainda mais a situação, com a queda substancial da produção açucareira de Pernambuco, ocorrida a partir de meados da década dos 40 do século XVII, os holandeses, para poderem continuar a suprir com o açúcar americano as suas refinarias de Amsterdã, passaram a fornecer escravos e os mais modernos equipamentos de moagem para colonos franceses e ingleses do Caribe, transportando, ainda, o açúcar por estes produzido para abastecer o mercado europeu. Ainda na década dos 40, aproveitando a experiência que haviam adquirido em Pernambuco, agricultores holandeses se dirigiram a Barbados, Martinica e Guadalupe, onde introduziram modernas técnicas de moagem e de produção do açúcar. Os traficantes holandeses, em paralelo, vendiam escravos a crédito para os agricultores locais (KLEIN, 1987:72).

Alice Piffer Canabrava confirma que a introdução de métodos mais aperfeiçoados de cultivo da cana e de preparo do açúcar, nas Antilhas Inglesas, “foi obra de vigorosa iniciativa

particular, graças ao concurso de holandeses e portugueses procedentes de Pernambuco” (CANABRAVA, 1981:36). Observa a mesma autora que, após a derrota dos holandeses no Brasil, uma nova corrente transmissora da técnica secularmente acumulada pelos portugueses foi transferida para as ilhas caribenhas. Entretanto, pelo que ela observou, essa transferência de informações e de técnicas foi menos importante que a que havia sido processada anteriormente através dos negociantes holandeses. Ao que tudo indica, antes da transferência dos imigrantes judeus que para lá saíram do Brasil, a manufatura do açúcar branco já era conhecida nas ilhas francesas do Caribe. Entretanto, “o pulo do gato” no que se refere ao embranquecimento do açúcar foi difundido por todas as possessões francesas do mar das Caraíbas através dos judeus portugueses e dos holandeses emigrados, que para lá fugiram às pressas por ocasião da retomada de Pernambuco pelos portugueses (CANABRAVA, 1981:41). A partir de então, nada mais havia que pudesse diferenciar, do ponto de vista técnico, o açúcar produzido pelos portugueses no Brasil daquele que passou a ser produzido nas Antilhas. O que efetivamente passou a contar, desde então, como um diferenciador em termos de competitividade, era a capacidade de comercialização, o que os comerciantes europeus que operavam nas Antilhas tinham de sobra.

Na década de 30 do século XVII, o Brasil respondia por 80% do açúcar vendido no mercado londrino. Na década dos 90, a participação do açúcar brasileiro naquele mercado se viu reduzida a apenas 10%. A França, que fora até 1690 grande consumidora do açúcar brasileiro, impôs barreiras tarifárias que acabaram expulsando o produto brasileiro do seu mercado. No século XVIII, só os melhores produtores do Brasil ainda conseguiam vender açúcar no Norte da Europa, ficando o mercado para o açúcar dos produtores brasileiros restrito ao Sul europeu – mercado este que eles acabariam perdendo para os produtores das Índias Ocidentais francesas – e ao Mediterrâneo (KLEIN, 1987:73).

No século XVIII, o controle a nível mundial das atividades ligadas ao refino do açúcar cada vez mais se desviava dos circuitos comerciais freqüentados pelos portugueses. Hamburgo era, em 1750, o maior centro de refinação do açúcar, contando então com cerca de 350 refinarias. Em 1753, Londres já tinha 80 refinarias, Bristol tinha 20, sem se levar em conta outros centros de refinamentos menores da Inglaterra. Era para o mercado inglês que Portugal reexportava a parcela maior da produção açucareira do Brasil, durante a vigência do monopólio concedido à Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (RIBEIRO JÚNIOR, 1976:136).

CAPÍTULO 2

A CRESCENTE ABERTURA, POR PARTE DOS “BRASILEIROS”, DE CIRCUITOS COMERCIAIS E DE OUTRAS FONTES DE ACUMULAÇÃO DE CAPITAIS MERCANTIS, APROVEITANDO-SE DAS BRECHAS EXISTENTES NO “PACTO COLONIAL”

No seio da infrene disputa travada entre as potências européias – em que cada qual delas aspirava abocanhar o maior naco possível do mundo ultramarino –, Portugal, ao final de seis décadas de submissão à Coroa espanhola, vê-se, por ocasião da Restauração, financeiramente exaurido e com sua armada esfrangalhada, juntando os cacos que lhe haviam sobrado do seu outrora extenso e rico império colonial.

Os holandeses, entretanto, haviam despojado os portugueses de parte substancial de suas feitorias africanas e asiáticas, assenhoreando-se da hegemonia política e comercial no Atlântico-Sul – corredor de acesso às riquezas orientais, dominado pelos lusos anteriormente à sua sujeição à Coroa espanhola –, ao ocuparem importantes regiões produtoras de açúcar do Nordeste brasileiro e possessões portuguesas da África, nas quais se processava a reprodução da força de trabalho empregada na produção açucareira do Brasil.

Em concomitância com os holandeses, outras nações tomaram de assalto os empórios lusitanos no Oriente. Em 1622, com ajuda persa, os ingleses expulsaram de Ormuz os portugueses. Também os dinamarqueses construíram, no período, feitorias na Arábia, no Malabar e em Macau.

Este procedimento dos países acima mencionados – de se apropriarem de quinhões do império comercial e colonial lusitano – não era nada inusitado, uma vez que era prática corrente no processo de concorrência intermetropolitana, no qual pugnava cada qual das potências mercantilistas européias pela ampliação do número de circuitos mercantis e de feitorias sob seu controle. No cenário do mercado mundial – com as oportunidades de expansão horizontal comprometidas e com os mercados coloniais dominados por potências detentoras de seu próprio elenco de colônias – a forma mais adequada de garantir a reprodução ampliada das oportunidades

de ganho mercantil era lutar pela conquista dos circuitos já existentes, exacerbando-se, assim, a disputa pela preponderância nos campos da dominação política, da hegemonia militar e da prevalência econômica que se travava entre as principais nações européias (SANTOS, 1986:68).

Nesse contexto, pois, por se configurar a guerra, muitas vezes, como um empreendimento rendoso, a busca da expansão territorial e mercantil se dava, quando não pela via política, pela via militar. Assim, “as investidas mercantilistas das grandes potências abriam, afinal, os largos horizontes da especulação ao tímido espírito do cristão medieval.” (DIAS, 1976b:89).

O movimento expansionista encetado por Portugal promoveu sensíveis mudanças nas perspectivas mundiais, pois ele, ao se estabelecer pioneiramente como potência colonial, impondo a presença ativa européia na África, na Ásia e na América, abriu para a Europa os ilimitados horizontes daqueles outros três continentes. Aos mitos de riquezas infindáveis que haviam estimulado uma onírica atração pelo distante Oriente, contrapuseram os navegadores portugueses a realidade, bastante mais próxima, da abundante produção aurífera da África e da América, bem como a estruturação de um novo modo de produção que se tornou viável a partir da abertura do tráfico atlântico de escravos e que foi por este alimentado.

Em meados do século XVII, recém-egressos de sessenta anos de submissão aos espanhóis, a cujo domínio ainda não haviam fugido por completo, viam-se os portugueses, cuja capacidade bélica era então bastante frágil, expostos a uma perspectiva eminente de se verem reincorporados ao império espanhol ou ao risco de terem o que lhes sobrara dos amplos domínios que haviam conquistado tomado de assalto pelas principais nações mercantilistas, que se apresentavam crescentemente poderosas. No sentido de poder adiar o assalto por parte das potências retardatárias, e para ganhar fôlego ante a forte pressão que sofria da parte dos espanhóis, generosas concessões – que desviavam do erário português rendas tributárias que virtualmente lhe caberiam – foram feitas à Holanda, à França e, em especial, à Inglaterra, através de diversos tratados que com elas assinou Portugal *aux lendemains* da Restauração. Este era, entretanto, o preço que tinha que pagar Portugal para manter sua autonomia nacional e para conservar-se como potência colonial.

Nesse contexto, apresentava-se o Brasil como a “tábua de salvação” dos portugueses¹⁷.

¹⁷ Segundo Antonio Sérgio (1985:113), “a base da Economia Portuguesa, nesta época, foi o Brasil”.

2.1 O PROGRESSIVO CHOQUE DE INTERESSES ENTRE A BURGUESIA COMERCIAL RADICADA NAS PRINCIPAIS CIDADES PORTUÁRIAS DA COLÔNIA E A SUA CONGÊNERE PORTUGUESA COMO CENÁRIO DA ASCENÇÃO DE POMBAL

A partir do término das guerras com a Holanda pelas reconquistas de Pernambuco e de Angola, promovidas basicamente a partir do Brasil – com o envolvimento de tropas compostas por portugueses aqui radicados, por filhos de portugueses nascidos no Brasil e, ainda, por negros, mulatos e índios¹⁸ – começam a ser notadas, na colônia, progressivas disparidades entre os interesses dos comerciantes nela radicados e os dos membros da burguesia comercial portuguesa (PRADO JR., 1969:32). A reação que se fez sentir no nordeste do território da Colônia, num momento em que se chegou a pensar em comprar a paz com os batavos através da entrega aos mesmos de Pernambuco e de Angola, foi das mais significativas. O mundo todo boquiaberto assistiu a mais poderosa marinha então existente e os experientes generais a serviço da Companhia das Índias Ocidentais serem derrotados por um punhado de brancos, negros e índios que se uniram na defesa da terra em que viviam, os quais, finalmente auxiliados pelo rei de Portugal, conseguiram, em 1654, expulsar o inimigo (LACOMBE, 1951:20). Apesar de toda a bravura demonstrada, espremia-se, entretantes, a classe comerciante sediada no Brasil na estreiteza do regime de exploração colonial (PRADO JR., 1969:32).

As disparidades de interesses – por parte dos diversos tipos de atores postados no cenário econômico, social e político da Colônia – acentuaram-se à medida que a risonha perspectiva de prosperidade ilimitada foi despertada pela descoberta de minas de ouro, no ocaso dos anos seiscentos. Essa perspectiva de prosperidade se confrontava com o incômodo obstáculo – a embargar os passos da formação de uma acumulação capitalista residente – da opressão colonial por parte da Metrópole. A situação no Reino era então – ao esvaecer-se o sonho da apropriação das riquezas das Índias – gravíssima, chegando o descalabro ao ponto de, em vários momentos, faltarem recursos para adquirir no Oriente a pimenta, fonte ainda de parte substancial dos rendimentos da Coroa. Recorreu-se, então, a expedientes de todo tipo. Narra-nos, a propósito, Caio Prado Júnior: “Fraudam-se os credores: quando falta o crédito, apossa-se o erário de fundos alheios depositados em suas mãos – heranças e outros; quando não recorre a empréstimos forçados. Era o desastre mais completo. Desfazia-se o império colonial lusitano e o Reino ia

¹⁸ Comenta a respeito José Honório Rodrigues (1964:22): “Lá e aqui negros e mulatos governavam a guerra contra os holandeses e até com índios os enfrentavam”.

perdendo a principal base da sua economia. Da África só lhe vinham então os proventos do tráfico de escravos, insuficientes, está visto, para alimentar por si só a economia portuguesa. Restava o Brasil, cujas riquezas de país novo e vigoroso se desdobravam não só em possibilidades imediatas, mas em promessas seguras para o futuro.” (PRADO JR., 1969:33).

Assim, ao mesmo tempo que a burguesia mercantil instalada na colônia, diante do grau de evolução econômica a que esta chegara, se conscientizava da estreiteza do seu estatuto colonial, passou a Metrópole a ver o Brasil como a base colonial única para comportar sua atividade mercantil, descarregando sobre ele todo o ônus de seu parasitismo. Multiplicaram-se, então, as restrições comerciais, procurando-se tolher por todos os meios o desenvolvimento do Brasil-colônia. Portugal atirava-se sobre sua principal colônia “num verdadeiro saque organizado” (PRADO JR., 1969:33-36).

Todavia, com a evolução da economia colonial, cuja riqueza aumentava, apareceu, ao lado da produção agrícola, até então dominante, uma economia mobiliária, compreendendo o comércio e o crédito. Surgiu, então, uma rica classe de negociantes, que, através de um processo rápido de enriquecimento, começou a fazer frente à nobreza dos proprietários rurais, que eram, até então, a única classe abastada – e, por isto, de prestígio – existente na Colônia. É por obra desses comerciantes que as cidades portuárias, onde eles se fixaram, vêm a se transformar em centros ricos e populosos. Recife, que antes da ocupação dos holandeses era um amontoado de choças habitadas quase que exclusivamente por pescadores, após ter sido remodelada por Nassau que lá fixou a sede de seu governo, vem a ofuscar Olinda, que era a cidade da nobreza açucareira. Por ocasião da expulsão dos batavos, contava Recife com cerca de 1.600 fogos e 15.000 almas; e, no final do século XVII, já havia dobrado a sua população, “quase toda de mercadores” (PRADO JR., 1969:33-36).

Era a burguesia mercantil colonial quase inteiramente constituída de naturais do Reino. Na segunda metade do século XVII, devido à depressão econômica que ocorria na Metrópole, afluiu ao Brasil uma intensa corrente imigratória, cuja dimensão chegou a alarmar a Coroa portuguesa, diante da perspectiva de despovoamento do Reino. É ao comércio, atividade desprezada pelos agricultores abastados, que vão se dedicar esses imigrantes. Mais tarde, muitos deles foram atraídos pelas minas, não manifestando significativo interesse pela lavoura. Essa classe emergente vem a estabelecer um verdadeiro monopólio – que se estende até o final do período colonial e, mesmo, adentra pelo Império – das posições mercantis existentes, não dando

oportunidade sequer para que os brasileiros natos pudessem vir a ser caixeiros, porque isso poderia abrir-lhes a perspectiva de chegarem algum dia a ser negociantes (PRADO JR., 1969:37-38).

Entretanto, apesar da escalada da burguesia comercial no sentido de procurar garantir o seu controle sobre as mais promissoras perspectivas de negócios existentes na Colônia, havia certas situações da vida social brasileira que, ainda no século XVII, já se achavam de certa forma consolidadas, estabelecendo o surgimento de uma classe distinta de colonos “que se identificava com o Brasil, de preferência a Portugal”. Apoiada no caráter basicamente rural da população e no sistema de milícia implantado no Brasil, “essa classe de colonos tinha criado uma aristocracia que se baseava, economicamente, na terra e, legalmente, no direito ao voto nas eleições para as câmaras”. Diante das pretensões desta aristocracia colonial, que foram, gradativamente se explicitando, à medida que esta, “ciosa de sua posição, (...) forçou novas incursões nas atividades comerciais e mecânicas¹⁹, resultando daí a formação de uma classe portuguesa que alimentava antipatia pelo aristocrata brasileiro”. Este antagonismo foi se reforçando com o tempo e desponta, por ocasião dos acontecimentos que tiveram lugar a partir de 1821, como um fator decisivo na definição dos rumos da nação, que então já começava a ganhar traços mais indelévels (CAPISTRANO DE ABREU, 1982:91-92).

Papel significativo na administração municipal das cidades coloniais era exercido pelas câmaras municipais, geralmente compostas de três membros – um juiz e dois vereadores – aos quais cabia a designação dos funcionários municipais, a imposição e a fiscalização de medidas de natureza fiscal, a fixação de taxas e a fiscalização do seu efetivo pagamento, o policiamento da cidade e das pequenas povoações, além de zelarem pelo abastecimento de água e pelas boas condições higiênicas municipais, dentre outras medidas de caráter local. Com base no esforço desenvolvido pelas suas respectivas câmaras municipais, os cidadãos de São Luiz do Maranhão, de Salvador, do Rio de Janeiro e de São Paulo “passaram a gozar dos privilégios concedidos à cidade do Porto”, transformando-se em cidades de segunda categoria, o que, dentro do império português, significava desfrutar, na época, de uma posição de relativo destaque, uma vez que apenas Lisboa e Goa gozavam dos privilégios da primeira categoria. Para poderem ser eleitos, os

¹⁹ Uma classificação social dos colonos, independente da posição civil, é apresentada por Capistrano de Abreu (1982:91-92), compreendendo: 1. classe mais baixa, englobando os escravos, os índios, os negros libertos e seus descendentes; 2. os portugueses de nascimento ou origem, sem terras, mas livres, os agentes, mecânicos, capatazes, contra-mestres ou operários; 3. os proprietários rurais, pequenos fazendeiros e criadores de gado; e, no topo da

membros da câmara precisavam constar de uma lista de “homens bons”, que era revista todos os anos, e na qual somente “pessoas limpas e de geração verdadeira” poderiam constar (MANCHESTER, 1967:36-38).

No campo do ensino, eram imensos os bloqueios que se antepunham a quaisquer pretensões que pudessem ter os colonos no sentido de alavancarem a sua mobilidade social, uma vez que a Coroa não mantinha escolas públicas no Brasil, estando as perspectivas educacionais existentes todas sob o controle dos jesuítas. Na capitania de Minas, somente em 1772, através de lei de 6 de novembro, foram criadas as três primeiras escolas de “ler, escrever e contar”, em Mariana, Vila Rica e São João del Rei (REIS, 1964:62-63). Durante cerca de um século não dispôs a Capitania de escolas públicas, nem sequer para o ensino mais rudimentar, e somente a partir de 1776 é que foi estabelecido um novo imposto para criá-las, num simulacro de interesse pela educação dos colonos, sem que quaisquer efeitos práticos redundassem, todavia, do mesmo. Decorre disso que o acesso à instrução era, no final do século XVIII, um privilégio reservado a poucos, e, mesmo assim, desde que corresse às expensas do beneficiado (REIS, 1964:63).

Foi nesse contexto que se amalgamou a sociedade colonial. No sentido de descrever esse mesmo processo, Katia Mattoso procura traçar um perfil da Bahia-colonial da primeira metade do século XVIII, cujo porto era, então, “o centro incontestável do comércio do Atlântico-Sul” (MATTOSO, 1983:8). A cidade de Salvador – que “foi sobretudo o centro em que se reuniam as principais riquezas de toda a colônia” – tinha, na época, uma tríplice vocação: a do exercício da função de sede administrativa e religiosa colonial; a relativa à sua função como porto de exportação e de importação por onde circulavam as mercadorias as mais variadas; e, por fim, a de centro redistribuidor de mercadorias, procedentes da Europa, da África e da Ásia, para atender as necessidades das diversas regiões da colônia (MATTOSO, 1983:9).

Reportando o que sucedia naquela cidade, tece a autora inúmeras considerações sobre a procedência e a mobilidade sociais dos diversos atores que, nos idos do século XVIII, desfilavam pelo cenário econômico colonial: de um lado postavam-se os grandes proprietários rurais dedicados à produção do açúcar, proprietários rurais de todos os portos com fazendas produtoras de tabaco e de gêneros de subsistência, trabalhadores agrícolas, lavradores, meeiros e escravos

dedicados às lides rurais; e, d'outro lado, achava-se disposta uma numerosa população urbana irresistivelmente vocacionada ao comércio.

Segundo suas palavras, “‘Fazer negócio’, comerciar, comprar, vender, revender, redistribuir, tal foi desde os começos a vocação de todos os habitantes de Salvador quer fossem livres ou escravos, desembargadores da Relação ou simples aprendizes de algum ofício, viúvas desprovidas ou jovens representantes de profissões liberais. Salvador alimentava vários tipos de comerciantes: exportadores e importadores, lojistas vendeiros ou taverneiros, ambulantes de miudezas, de frutas e legumes, de comidas prontas. A qualidade de ‘mercador’ era atribuída pelos contemporâneos a todos os comerciantes, exceto os mais humildes, isto é, os que não possuíam casa própria. O qualificativo ‘homem de negócio’ é o apanágio dos que praticavam o comércio transatlântico ou que redistribuíam mercadorias pela Colônia. Esses negociantes eram com freqüência donos de trapiches e de armazéns, investiam em bens imobiliários e na compra de navios. Arrendavam taxas e contratos de monopólios: o azeite doce, o vinho e o sal, auferindo, nos anos mais favoráveis, lucros consideráveis a quem arriscou a contratação. Frequentemente esses negociantes emprestavam a juros e às vezes possuíam lojas de varejo, geridas por um caixeiro de confiança. Por outro lado, eram homens que tinham bastante peso para serem os porta-vozes da comunidade mercantil junto à administração portuguesa e junto aos senhores de engenho, cujas filhas, irmãs ou viúvas desposavam.” (MATTOSO, 1983:15-16).

Parcela considerável dos negociantes que se radicavam na Bahia eram portugueses, que lá chegavam solteiros, disputando os corações das moçoilas casadouras, filhas de comerciantes ou de lavradores abastados, também de origem portuguesa, conquistando, assim, passaporte para integrarem um “mundo mercantil” que, a despeito da vigência do estatuto colonial, tinha poder suficiente para manter parte substancial do comércio baiano à margem do comércio triangular praticado pelos comerciantes metropolitanos. Mantinham os negociantes soteropolitanos, desde o final do século XVII, relações diretas com a costa da África ocidental, trocando tabaco por escravos. Trocavam, também, em Portugal, açúcar, tabaco de primeira qualidade e couros por gêneros alimentícios e manufaturados, redistribuindo essas mercadorias para as zonas de mineração e para outras partes do Brasil. Puderam eles, assim, acumular grandes riquezas, como atestam “os grandes armazéns e trapiches, os imponentes sobrados de vários andares e de linhas

harmoniosas, os dourados de suas Igrejas barrocas que davam à capital portuguesa do Novo Mundo seu aspecto de cidade ativa e de centro abastado”²⁰ (MATTOSO, 1983:16-17).

No começo do século XVIII, cerca de 70% dos senhores de engenho do Recôncavo baiano eram portugueses ou filhos de portugueses, constituindo-se numa camada social em constante renovação, como resultado dos casamentos de suas filhas com comerciantes portugueses ou filhos destes, ou, então, com servidores civis e militares, que pela lei deviam permanecer por curto período na colônia, o que na prática não acontecia, uma vez que alguns dos mais poderosos comerciantes portugueses estabelecidos na praça soteropolitana, não raro, criavam os estímulos necessários para casar suas filhas “com tal desembargador da Relação ou com tal outro oficial graduado, que então abandonavam Lisboa e a mãe pátria para ficar na Bahia.” (MATTOSO, 1983:9).

Para poderem arcar com os pesados investimentos requeridos por um engenho, os grandes proprietários rurais, carentes de recursos, recorriam, com frequência, a empréstimos junto aos ricos comerciantes ou às instituições leigas e religiosas da cidade (MATTOSO, 1983:11). Assim sendo, quando, por circunstâncias diversas, alguns desses senhores de engenho viam-se sem condições financeiras para quitarem os compromissos que haviam assumido, ficavam à mercê do onzenário ou da instituição a quem deviam, vendo-se constrangidos, em função disso, a sofrer o embargo de seus bens ou a ter que recorrer ao auxílio financeiro de parentes ou amigos para conseguir escapar à rapina dos seus credores.

Paralelamente, afastados de Salvador, proprietários rurais, dois terços dos quais com propriedades de menos de 500 ha., achavam-se estabelecidos, desde meados do século XVII, na região que ficava além da confluência dos rios Jacuípe e Paraguassu, vivendo, todavia, em

²⁰ Uma interessante relação dos comerciantes, onzenários e traficantes soteropolitanos é apresentada pelo coevo José Antonio Caldas, num apêndice de sua “Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu Descobrimento até o Presente Anno de 1759”, publicado, pela primeira vez, na Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, de nº 57 (1931), p. 5-444. O autor em referência, num apêndice que apresenta às páginas de números 316 a 321, aponta cinco relações de negociantes de meados do século XVIII (comerciantes com grande cabedal, comerciantes de menor importância que os primeiros, porém com cabedais significativos; comerciantes estabelecidos em Salvador com o “status” de “homens de negócio”; “homens de negócio” detentores de “maior inteligência nos preceitos mercantis” e de maior “capacidade para freqüentar o comércio”; e, finalmente, uma relação de todos os homens de negócio, mercadores, traficantes e todas as demais pessoas que “vivem de algum gênero de negócio”, com declaração “das partes para onde o freqüentam”), sendo que os comerciantes Joaquim Ignacio da Crus, Luis Coelho Ferreira, Frutuoso Vicente Viana e Domingos Ribeiro Guimarães têm seus nomes constando em quatro das cinco relações, Outros comerciantes constam de duas ou três relações. Na quinta relação estão relacionados todos os comerciantes constantes das quatro anteriores e outros mais de menor expressão, num total de 121 nomes.

permanente contato com o porto da cidade. Produziam eles tabaco e gêneros de subsistência (mandioca, milho, feijão) além de criarem gado.

O tabaco, moeda de troca por escravos africanos, tinha como produto de exportação quase tanta importância quanto o açúcar. As culturas de subsistência e a pecuária, apesar de nunca conseguirem produzir o suficiente para o abastecimento da cidade, contribuíam para o equilíbrio econômico da região. Conforme Kátia Mattoso, no início do século XVIII, na região de Cachoeira, havia 2.000 lavradores de tabaco. Em 1788, só no distrito de Cachoeira, eles já eram 8.000, boa parte deles trabalhando em regime de parceria em terras alheias. Dentre os que lavravam suas próprias terras, uma vasta maioria era formada por portugueses ou filhos de portugueses, vinculados por laços de parentesco com outros proprietários rurais ou com comerciantes, magistrados, militares, padres e artesãos bem sucedidos (MATTOSO, 1983:13).

Especialmente após 1670, com as sucessivas crises da economia açucareira, os senhores de engenho passaram a aceitar em suas terras, para dividir riscos, lavradores de partido²¹, ou buscaram diversificar suas atividades, cultivando tabaco, criando gado no sertão, arrendando contratos de monopólio ou participando em sociedades de comércio ou de navegação (MATTOSO, 1983:14-15).

O fato de que muitos senhores de engenho situados ao sul do Recôncavo baiano não eram auto-suficientes na produção dos alimentos que consumiam, e da existência, também, de um amplo mercado para alimentos em Salvador e seus entornos, estimulou o desenvolvimento de uma agricultura em pequena escala, que se organizou em bases mercantis no sentido de complementar o seu abastecimento. Assim centros de pequenos e médios produtores agrícolas, detentores de plantéis que oscilavam entre um e dez escravos e cujas famílias muitas vezes se envolviam no esforço produtivo, passaram a produzir alimentos em Maragogipe, em Jaguaripe e, posteriormente, em Nazaré das Farinhas. Além disso, em engenhos cujos senhores permitiam a seus escravos cultivarem suas próprias roças, uma parcela da produção era negociada em

²¹ Importante estudo a respeito foi feito por Stuart B. Schwartz (*Free labor in a slave economy: the lavradores de cana of colonial Bahia*), em que ele analisa, entre outras coisas, o relacionamento dos senhores de engenho com os diferentes tipos de lavradores de cana que existiam em função de sua vinculação com a terra que cultivavam: o grupo privilegiado dos proprietários de terras desoneradas e os lavradores com cana “cativa”, que podem ser subdivididos em lavradores de partido (à meia, à terça, à quarta, etc...), arrendatários, e proprietários com obrigações (SCHWARTZ, 1973:154-155).

mercados locais, possibilitando a inserção dos próprios cativos, na qualidade de produtores e/ou consumidores, em segmentos monetarizados de mercado (SCHWARTZ, 1988:205-206).

Em 1798, segundo os Mapas das rendas da Bahia existentes na Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, o porto de Salvador foi responsável pela exportação de um considerável volume de produtos regionais, como pode ser constatado na relação apresentada a seguir, com os respectivos valores de exportação: açúcar (1.646:576\$640), aguardente de cana (280\$000), algodão (148:427\$400), arroz (1:568\$000), cacau (44\$000), couros em cabelo (47:258\$000), café (1:758\$600), cordas de piaçava (32\$000), drogas diversas (10:000\$000), estopa da terra (33\$000), farinha de mandioca (80\$000), goma (1:000\$000), ipecacuanha (580\$000), madeiras diversas (776\$320), mel de engenho (280\$000), moedas (100:000\$000), solas (58:742\$000), tabaco (668:863\$000) e taboados (1:838\$750), montando tudo num valor de 2.688:137\$710. No final do século XVIII, atuavam na praça de Salvador 164 comerciantes de *grosso trato*, com suas casas e sobrados situados na cidade-baixa, na Praia, um bairro “fervilhante” que se estendia da Preguiça ao Mercado do Ouro (TAVARES, 1981:103).

Além dos comerciantes detentores de significativos cabedais, aponta Katia Mattoso a existência em Salvador de uma classe intermediária, bastante numerosa, de homens livres e libertos, que se dedicava a múltiplas ocupações: mascates que percorriam o interior, vendedores ambulantes urbanos, praticantes de ofícios diversos (barbeiro-sangrador, músico, piloto de navio, bordadeira, costureira, etc.) e artesãos (alfaiates, sapateiros, tanoeiros, caldeireiros, marceneiros, pedreiros, etc...). Algumas dessas ocupações, como os ofícios artesanais e o pequeno comércio, poderiam ser propiciadoras aos homens de cor – livres, libertos e mesmo escravos – de “boas oportunidades de ascensão social” (MATTOSO, 1983:18-20).

Entretanto, paralelamente a esses contingentes relativamente significativos de livres, libertos e escravos que poderiam vislumbrar algumas oportunidades de evolução na escala social, havia, na Bahia, uma multidão de pessoas livres que viviam na dependência de grandes proprietários fundiários, que constituíam uma classe de trabalhadores rurais pobres que viviam à sombra dos engenhos, aos quais, ocasionalmente, prestavam serviços. Outros havia, pequenos produtores agrícolas, que produziam o suficiente para garantir a sua subsistência ou que viviam de expedientes. Esta população, que era formada em grande parte por pardos livres, que eram resultantes “de duzentos anos de alforrias e miscigenação”, passa a representar “um novo fator nos cálculos políticos e sociais” (SCHWARTZ, 1988:352).

Ao temor que havia, na sociedade baiana, da eclosão de agitações ou rebeliões escravas, os senhores de engenho e os comerciantes adicionaram mais um motivo de preocupação, que era resultante da constante expansão da população de cor livre, em boa parte constituída pelo campesinato rural. As classes proprietárias se sentiam cada vez mais temerosas de virem a perder “o controle da ‘mulatada’ ”. Queixas eram registradas contra ciganos e vagabundos e, muitas vezes, o serviço militar servia de instrumento de controle desse “problema social” (SCHWARTZ, 1988:352). Conforme observa Stuart Schwartz, Luís dos Santos Vilhena, em sua *Recopilação de notícias soteropolitanas e brasílicas*, apesar das mostras que dá de intolerância racial, “foi inteligente o bastante para perceber que o problema não era simplesmente de raça”, ao escrever, antecipando-se bastante a Marx: “A sociedade política compõe-se de proprietários e dos que não o são; aqueles são infinitamente menores em número do que estes; o que é sabido. Pretende o proprietário comprar pelo menor preço possível o único [bem] do não proprietário, ou jornaleiro, como é o seu trabalho; ele, porém, se esforça pelo vender pelo mais que pode, e neste litígio sucumbe de ordinário o contendor mais débil, apesar de em maior número.” (VILHENA, 1969:919).

Também no interior dos engenhos, oportunidades se abriam para libertos e escravos, uma vez que certas tarefas, a princípio executadas por brancos livres – como, por exemplo, as de feitor e de mestre de açúcar –, passaram, com o correr do tempo, a ser desenvolvidas por libertos e mesmo por escravos²². Além disso, a maioria das atividades artesanais indispensáveis para o bom funcionamento do engenho eram, já a partir do início do século XVII, exercidas por “negros, certamente escravos, porém capazes de ganhar algum dinheiro para si mesmos.”²³ (MATTOSO, 1983:10).

Voltemos, todavia, à análise do comportamento metropolitano relativamente ao Brasil.

²² Stuart B. Schwartz, em *The plantations of St. Benedict: the benedictine sugar mills of colonial Brazil*, indica que um certo número de propriedades beneditinas eram administradas por gerentes-escravos aos quais se dava grande autonomia administrativa. Cita ele o caso especial do escravo mulato chamado Nicolau, ao qual essa ordem religiosa, em função de suas valiosas qualificações, dava muitos privilégios de um homem livre, mas não o libertava. Esse escravo pôde comprar a liberdade de sua esposa e a de seu filho e, ainda, ele próprio, possuir dois escravos (SCHWARTZ, 1982:20).

²³ O jesuíta João António Andreoni, que escreveu sobre a produção colonial sob o cognome de André João Antonil, tece as seguintes considerações a respeito da necessidade que tem o senhor de engenho de escravos de vários ofícios para poder tocar a produção de sua propriedade: “Servem ao senhor do engenho, em vários ofícios, além dos escravos de enxada e fouce que têm nas fazendas e na moenda, e fora os mulatos e mulatas, negros e negras da casa, ou ocupados em outras partes, barqueiros, canoeiros, calafates, carapinas, carreiros, oleiros, vaqueiros, pastores e pescadores. Tem mais, cada senhor destes, necessariamente, um mestre de açúcar, um banqueiro e um contrabanqueiro, um purgador, um caixeiro no engenho e outro na cidade, feitores nos partidos e roças, um feitor-mor do engenho, e para o espiritual um sacerdote seu capelão, e cada qual desses oficiais tem soldada.” (ANDREONI, 1967:139-149).

Além das já mencionadas iniciativas de espoliação colonial empreendidas no sentido de se poder melhor usufruir as possibilidades comerciais da colônia, montou a metrópole um sistema de companhias de comércio privilegiadas, inspiradas nas mantidas pelos holandeses. Todavia, não se restringiu a isso a atuação portuguesa no sentido de explorar o Brasil, uma vez que, no dizer de Caio Prado Júnior (1969:35), “não passava ano em que não se inventasse uma forma de sugar a colônia, tolhendo-lhe por todos os meios o livre desenvolvimento”.

A oposição exercida às companhias de comércio pombalinas, “tendia a se transformar, por parte dos colonos, numa crítica e mesmo oposição ao próprio pacto colonial”, e, além do mais, “na resistência ao exclusivo das companhias começa a se descortinar uma fissura entre os interesses dos próprios mercadores estabelecidos na colônia e os interesses mais estritos da metrópole” (NOVAIS, 1979:191). Foi, fora de qualquer dúvida, a partir do espírito de iniciativa e da capacidade competitiva demonstrados, na conquista e no controle dos mercados de tráfico africanos, pelos comerciantes radicados nas principais praças portuárias do Brasil-colônia – os quais constituíam a nossa burguesia mercantil colonial – que se “corroeu pouco a pouco o arcabouço do regime colonial que nos oprimia.” (LEITE, 1963:216).

Os negociantes reinóis estabelecidos no Brasil representavam a opressão da Coroa lusitana, e eram, em função disso, hostilizados. Essa situação se agravou ao longo da primeira metade do século XVIII, quando, com a absorção pelas minas de grande parte dos fatores de produção disponíveis, e, em decorrência do aumento da demanda por bens e serviços resultante da expansão demográfica acontecida nas regiões mineiras, ocorreu um sensível encarecimento de todos os gêneros necessários ao abastecimento da colônia, ao mesmo tempo em que se fez sentir uma forte presença de monopólios reais e se intensificou a concorrência, na disputa pelos mercados de produtos tropicais, com outras economias coloniais. Em consequência disso, nos idos do século XVIII, se viram arruinados muitos lavradores, cujos haveres eram penhorados como garantia de suas dívidas, das quais eram credores os comerciantes e seus comissários ou os banqueiros. Torna-se, assim, patente a incompatibilidade entre os interesses dos residentes no Brasil – especialmente os dos proprietários rurais, que constituíam a aristocracia fundiária colonial, mais diretamente afetados pelo ônus da opressão exercida pela metrópole – e os da burguesia mercantil metropolitana (PRADO JR., 1969:38-39).

Foi no contexto da existência, no Brasil-colônia, dessa rivalidade entre os colonos e os reinóis que, em 1750, assume o trono português Dom José, encontrando Lisboa transformada num simples entreposto comercial inglês e a indústria e a agricultura nacionais inoperantes. Contra essa situação insurgiu-se, todavia, seu primeiro-ministro, Sebastião José de Carvalho e Melo – futuro Marquês de Pombal –, que tenta liberar Portugal do domínio econômico da Inglaterra.

Deu Pombal especial atenção às possessões ultramarinas, cuja função primordial, enquanto colônias, era a de serem úteis à sua metrópole. Nesse tocante, seguia Portugal, como o faziam as demais potências européias, o sistema do “pacto colonial”, originado no “Ato de Navegação”, decretado por Cromwell, na Inglaterra, em 1651.

O “pacto colonial”, de orientação mercantilista, era praticado por Portugal sem que sua adoção fosse ordenada em doutrina, o que só vai ser esboçado, em 31 de Janeiro de 1776, através de uma nota – escrita por Pombal, admirador incondicional desse sistema – endereçada ao embaixador da França em Lisboa, em que o primeiro-ministro português enumera os princípios do “pacto colonial”, que, na sua forma de ver, eram, nas palavras de Marcello Caetano (*apud* COUTO, 1971:22):

“1º- As colônias devem estar debaixo da imediata dependência e proteção dos fundadores;

2º- o comércio e a agricultura delas devem ser exclusivos dos mesmos fundadores;

3º- aos fundadores pertencem também privativamente ‘os úteis provenientes da agricultura, comércio e navegação’ das colônias;

4º- para que prestem a utilidade desejada, as colônias não podem ter o necessário para subsistir por si, sem dependência da metrópole;

5º- quando entretêm algum comércio com estrangeiros, tudo o que importa esse comércio clandestino e essas mercadorias introduzidas é um verdadeiro furto que se faz à respectiva metrópole e um furto punível pela lei dos respectivos soberanos ... ;

6º- portanto, não atentam contra a liberdade do comércio as potências que o restringem nas colônias a favor de seus vassallos e todo o governo que por indiferença tolere nos seus portos

a contravenção dos cinco princípios anteriores pratica ‘uma política destrutiva do comércio e da riqueza da sua nação.’” (*apud* COUTO, 1971:22).

2.2 O FORMIDÁVEL PODER DE COMPRA CRIADO PELA DESCOBERTA DO OURO E A DINAMIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS NA COLÔNIA

Apesar das severas medidas de controle impostas pelo “pacto colonial” – que representava um colossal obstáculo às pretensões de autonomia por parte das colônias –, desde meados do século XVII, a burguesia mercantil radicada no Brasil-colônia, no seu anseio de encontrar espaços para a valorização de seus capitais, procurou, com empenho crescente, aproveitar-se das brechas deixadas pela Coroa portuguesa nos termos que regulavam esse *constructo* institucional.

Infiltrando-se pelas fendas existentes no “pacto colonial”, passaram os negociantes estabelecidos no Brasil-colônia a desenvolver uma série de atividades à margem dos controles metropolitanos, que implicaram o estabelecimento de circuitos comerciais – alguns deles de grande alcance e expressão – internos e externos.

Especialmente após a descoberta das minas, “o poder dinamizador do ouro abriu espaço para o capital mercantil nativo, (...), o que permitiu a drenagem de parte do excedente para os circuitos coloniais, fazendo avançar a divisão social do trabalho na Colônia através da especialização de produções regionais. O exclusivo metropolitano não conseguiu barrar o surgimento de circuitos internos de mercadorias e até mesmo os incentivou, na medida em que eles favoreciam o aumento da extração do produto áureo e representavam novas fontes de taxaço para a Coroa.” (SANTOS, 1986:75-76).

Dessa forma, paradoxalmente, à medida que as barreiras impostas ao comércio pela metrópole se tornavam mais rígidas, ocorreu uma relativização desses mesmos bloqueios, como decorrência, em grande parte, das peculiaridades que apresentava o ouro como gênero colonial (SANTOS, 1986:76).

Um portentoso mercado, ávido de mercadorias e serviços os mais diversos, surge, assim, inopinadamente, no cenário colonial, a partir do extraordinário poder aquisitivo criado pelo ouro descoberto. Esta capacidade de compra intrinsecamente existente no novo produto colonial polarizou e estimulou o desenvolvimento de circuitos comerciais voltados à produção e à

circulação de gêneros alimentícios e de mercadorias diversas, bem como à prestação de uma gama variada de serviços requeridos pelas populações das regiões mineiras.

Em paralelo, a mineração estimulou a vinda para a colônia de um colossal contingente de portugueses, pois, de acordo com as características especiais que foi assumindo a economia mineira no Brasil, mesmo colonos com recursos limitados poderiam, se sorte tivessem, ter condições de virem a se enriquecer, uma vez que aqui, num primeiro momento, diferentemente do que ocorrera com a exploração argentífera no México e no Peru, não se explorava grandes minas, e sim o minério de aluvião depositado no leito dos rios. Tão grande foi o fluxo migratório rumo ao Brasil resultante da corrida do ouro que se desencadeou, especialmente no final da primeira metade do século XVIII, como consequência da desorganização das manufaturas portuguesas promovida pelo tratado de Methuen, que as autoridades de Lisboa – diante do esvaziamento acelerado da população do Reino, e dos prejuízos econômicos disso decorrentes – passaram a dificultar novas saídas de emigrantes rumo às minas brasileiras²⁴. Tudo indica que tenha a população de origem européia decuplicado no Brasil no decurso do século da mineração, tendo Portugal contribuído, para a colonização brasileira, com um contingente demográfico de seus nativos maior do que o que a Espanha enviou, durante todo o período colonial, para todas as suas colônias americanas (FURTADO, 1977:74-75).

O vertiginoso incremento da população das Geraes, decorrente da febre do ouro, levou os integrantes do Conselho Ultramarino português a se manifestarem, através de consulta feita, pelo Conselheiro António Rodrigues da Costa a S. M., nos seguintes termos: “A fama d’estas (...) riquezas convida os vassallos do reino a se passarem para o Brasil a procural-as; e ainda que por uma lei se quis dar providencia a esta deserção, por mil modos se vê frustrado o effeito d’ella, e passam para aquelle Estado muitas pessoas, assim do reino como das ilhas, fazendo esta passagem, ou occultamente negociando este transito com os mandantes dos navios e seus officiais, assim nos de guerra, como nos mercantes, além das fraudes que fazem à lei, procurando passaportes com pretextos e carregações falsas: por este modo se despovoará o reino, e em poucos anos virá a ter o Brasil tantos vassallos brancos como tem o mesmo reino; e bem se deixa ver que, posto em uma balança o Brasil, e na outra o reino, há de pesar com grande excesso mais

²⁴ Avalia Celso Furtado, a partir dos dados demográficos disponíveis relativos a essa época, que deveria existir na colônia uma população de origem européia superior a 1.000.000 de habitantes, deduzindo disto que tenha ocorrido uma emigração de portugueses para o Brasil, no decorrer do século XVIII, que não teria sido menor do que 300.000 indivíduos e poderia, mesmo, ter chegado a meio milhão (FURTADO, 1977:75, nota 69).

aquella que esta, e assim a maior parte e a mais rica não sofrerá ser dominada pela menor e mais pobre; nem a este inconveniente se lhe poderá achar facil remedio.” (*apud* ZEMELLA, 1990:51).

Nas circunstâncias atrás relatadas, as atividades produtivas imediatamente decorrentes das necessidades criadas pela presença do ouro, e dos fluxos imigratórios por ele suscitados, promoveram o desenvolvimento de progressivos encadeamentos de negócios para a frente, em paralelo e para trás, possibilitando, dentro e fora do âmbito da Colônia, o surgimento e a evolução de novas atividades produtivas como, por exemplo: a criação e o comércio de bovinos e de muares, alguma produção manufatureira, o comércio em geral, o transporte de mercadorias através de tropas de mulas (com as implicações comerciais asseguradas pela decorrente possibilidade de controle da circulação de mercadorias), o resgate e o comércio de escravos e, além do mais, o contrabando.

Divulgada a notícia da descoberta pelos paulistas de ricos veios auríferos, a febre do ouro atraiu, de repente, para os altiplanos de Minas, levadas e mais levadas de aventureiros e de gente de toda a espécie – que formavam, no conjunto, um enorme contingente demográfico – que se dispersaram pelo sertão montanhoso, concentrando a utilização dos recursos de que dispunham na prospecção do ouro.

O emprego concentrado dos fatores de produção disponíveis na busca ao precioso metal trouxe, em sua esteira, grandes dificuldades locais de abastecimento. Além disso, acontecia que as jazidas auríferas de aluvião, de fácil exploração, rapidamente demonstravam sinais de esgotamento, ao mesmo tempo que se anunciava a descoberta de outras, o que fazia necessários grandes deslocamentos de população mineira, por trilhas precárias, em região montanhosa na qual a locomoção era difícil, entre as jazidas que se esgotavam e as recém-descobertas. Paralelamente, eram praticamente inexistentes fontes locais de abastecimento e havia enorme distância das áreas de exploração mineira relativamente aos portos – para os quais convergiam as mercadorias provenientes do Reino, que abasteciam os colonos, e através dos quais era remetido o ouro mineiro para a metrópole – o que provocava uma crescente necessidade de meios de transporte para pessoas e mercadorias, criando-se, assim, um vasto mercado para animais de carga (FURTADO, 1977:76-77).

Em conjunto, essas circunstâncias existentes no “hinterland” mineiro – que traziam como conseqüências dificuldades de abastecimento, especialmente no tocante aos gêneros alimentícios,

e a necessidade de grandes contingentes de animais para transporte – vêm a irradiar para as economias pecuárias de subsistência existentes, desde o século XVI, nos campos matogrossenses, onde havia uma criação extensiva de gado de corte, e nos pampas gaúchos, um significativo efeito dinâmico. Além das boiadas conduzidas para aplacar a fome das populações dedicadas à mineração, dezenas de milhares de mulas subiam a cada ano do Rio Grande do Sul, concentrando-se na região de São Paulo, onde, em grandes feiras como a de Sorocaba²⁵, se fazia a sua distribuição a compradores provenientes especialmente das regiões mineiras (FURTADO, 1977:77).

A maior parte desses muares era procedente de contrabando, que se processava numa área sob contestação, não claramente identificável como espanhola ou portuguesa²⁶, onde formavam-se enormes tropas de mulas, nas quais era impraticável, como é fácil perceber, reconhecer a procedência de cada animal.

Comenta a respeito Mafalda Zemella: “A concentração de grandes massas demográficas nas Gerais fez com que convergissem, para os sertões de além-Mantiqueira, importantes correntes comerciais que levavam todos os gêneros de consumo exigidos por núcleos humanos densos e de alto poder aquisitivo. Ora os transportes só poderiam ser feitos a lombo de burro ou pelo dorso humano, pela impraticabilidade dos caminhos, pelo acidentado do relevo, e em virtude das condições técnicas dos transportes da época (...). A grande procura de muares fez com que se alargasse cada vez mais a área de sua criação, que foi ganhando os campos de Viamão, Missões, Colônia do Sacramento, Montevidéu, Buenos Aires, Corrientes, Entre Rios, etc. Analisando-se o comércio desses animais de carga, não se pode precisar até onde tal comércio era nacional e onde começava ele a ser externo.” (ZEMELLA, 1990:91).

Inicialmente, as tropas de mulas eram conduzidas até Laguna, onde eram embarcadas com destino aos portos de Santos ou do Rio de Janeiro. Entretanto, em 1738, o tropeiro Cristóvão Pereira abre um caminho por terra ligando os pampas do Viamão até São Paulo, pelo qual tropas com centenas e, até mesmo, milhares de cabeças, partiam no início da primavera, quando os pastos estavam viçosos como consequência das fartas chuvas, de Santo Antônio da Patrulha,

²⁵ Mafalda P. Zemella indica como “outras cidades que balizavam a ‘estrada do luar’” e que “cresceram e prosperaram à sombra desse comércio”, além das feiras de grande porte do Viamão e de Sorocaba: Itapetininga, Faxina, Pirapora, Cabreúva, Apiaí, Itararé, Avaré e outras (ZEMELLA, 1990:60).

²⁶ No decurso do século XVIII, “muitas pendências e mesmo guerras se travaram entre Portugal e Espanha, pela posse de áreas platinas contestadas” (ZEMELLA, 1990:91).

trotando rumo ao oeste, passando pelo rio das Antas, por Vacaria e pelo rio Pelotas, e seguindo, rumo a Sorocaba – que era o ponto em que terminava a jornada –, através de Lajes, Tibaji e Itararé (ZEMELLA, 1990:91-92).

A criação de gado bovino para corte não estava limitada ao sul da Colônia, uma vez que, também da área que corresponde atualmente ao estado do Mato Grosso do Sul, onde havia desde o século XVI a criação extensiva de gado *vacum*, abasteceu-se a economia mineira. Além disso, especialmente nos primórdios da mineração, também da pecuária nordestina²⁷ se deslocaram para os mercados consumidores mineiros, através do Rio São Francisco, expressivos rebanhos bovinos.²⁸

Os primeiros reflexos da fome de mercadorias ocasionada e estimulada pelas minas fizeram-se sentir, logo no início do século XVIII, no planalto de Piratininga, onde, nessa época, era bastante restrita a produção de gêneros. A escassez e a decorrente alta de preços, provocadas no planalto paulista pela febre especulativa que grassava nas Gerais, atingiram tal ponto que, em 1705, a Câmara Municipal de São Paulo proibiu a venda de gêneros de subsistência para fora da terra, dando destaque à farinha de guerra, ao trigo, ao feijão, ao milho, ao toucinho e ao gado. Apesar disso, “as vilas paulistas sacrificaram o seu próprio abastecimento, para mandar às minas boiadas, toucinho, aguardente, açúcar, panos, calçados, drogas e remédios, trigo, algodão, enxadas, almocafres²⁹ e artigos importados como o sal, armas, azeite, vinagre, vinho, aguardente do reino, etc.” (ZEMELLA, 1990:59).

Além disso, no planalto paulista, como numa reação em cadeia provocada pela crescente demanda de bens e serviços, os sapateiros expandiram sua produção; os alfaiates expandiram a confecção de roupas; as oficinas de ferreiros intensificaram o ritmo da produção das ferramentas necessárias ao trabalho e do condicionamento de armas, etc. Em paralelo, muitos oficiais de distintos ofícios e artes, como ferreiros, alfaiates, sapateiros, bem como marceneiros, cantoneiros, oleiros, padeiros, etc., preferiram mudar-se para as minas para estarem mais próximos dos

²⁷ “O gado foi para o açúcar o que o muar seria para a mineração. A sua criação era indispensável para mover os engenhos, como fonte de alimentação e fornecedor de matéria-prima para o vestuário e mais uma infinidade de utilidades. Chegou a caracterizar o panorama social do sertão brasileiro, constituindo a chamada Idade do couro, no dizer de Capistrano de Abreu.” (LEITE, 1963:162).

²⁸ Roberto C. Simonsen (1962:157) afirma a respeito: “Os mineradores de Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais foram abastecidos pelos criadores do Vale do São Francisco e sertões do Nordeste”.

²⁹ Almocafre é um sachô (pequena enxada estreita e longa) pontiagudo ou bifurcado na sua parte superior, que, juntamente com o alvião (enxada ou picareta) e a batéia (gamela de madeira usada na lavagem de areias auríferas ou do cascalho diamantífero), é usado como ferramenta na mineração.

mineradores seus clientes. Expandiram-se as lavouras e as manufaturas, ao mesmo tempo em que cresceu a importação, via porto de Santos, de uma variada gama de artigos (ZEMELLA, 1990:59).

Outros habitantes do planalto paulista foram atraídos pelos férteis campos de Paranaguá e de Curitiba, onde abriram fazendas para cria, recria e engorda de gado de corte, “sabendo de antemão que os mercadores das Gerais nunca se saciavam de carne e animais de montaria ou tração.” (ZEMELLA, 1990:59).

Em correspondência mantida com Roberto Simonsen, em 17 de Setembro de 1937, escreve Affonso de Escragnole Taunay sobre o Padre Guilherme Pompeu de Almeida, “famoso creso colonial paulista”, o qual “enriqueceu extraordinariamente sem jamais ter visitado o território da mineração e limitando-se a ser fornecedor dos mineradores, a quem expedia tropas sobre tropas, conduzindo víveres, ferragens, panos, armas, pólvoras, produtos químicos, etc., boiadas sobre boiadas, varas sobre varas de porcos, etc.” (SIMONSEN, 1962:301).

Na mesma carta, fornece Taunay referências sobre a extensão da alta de preços dos gêneros de subsistência em São Paulo, obtidas nos livros da mordomia do Mosteiro de São Bento que, entre 1690 e 1700, nos primeiros anos de mineração, apontam, por exemplo, enormes altas nos preços do feijão (220%), do açúcar (300%), do toucinho e do vinagre (500%) bem como do milho (1.300%) (SIMONSEN, 1962:301).

Alucinados pela febre do ouro, descuidaram-se os pioneiros de providenciar roças de milho e de mandioca que bastassem para mitigar a fome dos mineradores, sendo o período compreendido entre 1697 a 1701, com exceção do ano de 1699, marcado por profunda carência alimentar, elevando-se, então, em conseqüência, de forma fantástica, os preços dos alimentos disponíveis, chegando a custar um gato ou um pequeno cachorro 32 oitavas de ouro, um alqueire de milho tinha seu preço entre 30 e 40 oitavas, e “um frango esquelético” não saía por menos de 12. Naquele momento de tamanha carestia dos mantimentos a produção diária de ouro de um escravo era, porém, da ordem de 16 oitavas (BOXER, 1963:59).

No dealbar do século XVIII, mesmo não se caracterizando uma situação de abundância, houve uma sensível melhora da oferta de alimentos, a partir da implantação, ao longo dos caminhos, de pequenas granjas e fazendolas de produção de cereais e de hortaliças e, nas proximidades das principais jazidas de ouro, onde lentamente iam se formando povoados e vilas,

da criação de rebanhos. Para muitos dos povoadores a dedicação às atividades agrícolas voltadas a abastecer os mineiros de alimentos se apresentava como mais lucrativa do que se concentrarem eles na mineração, tendo em vista o elevadíssimo patamar em que, pela escassez existente de alimentos, se fixaram os preços. Dedicaram-se esses agricultores pioneiros à produção de milho, feijão, abóboras e, algumas vezes, de batatas. Por volta de 1703, era já relativamente significativa a criação de porcos e de galinhas (BOXER, 1963:59).

Com a descoberta do ouro, ocorreu uma tendência no sentido de que, atraído pelas ricas jazidas que se anunciava terem sido encontradas, um enorme movimento de contingentes demográficos teve início, promovendo-se crescente interiorização das parcas populações livres das áreas produtoras de açúcar litorâneas, que arrastavam consigo seus escravos. Desorganizava-se, assim, a economia açucareira, pois os trabalhadores de raça branca detentores do *know-how* da produção açucareira – feitores, mestres, purgadores, carpinteiros das caixas e executores de outros ofícios necessários à operação dos engenhos – também eram atraídos pela perspectiva de enriquecimento fácil que oferecia a mineração. Além disso, para as minas eram transferidos mulas, bois e cavalos, que deslocavam cargas nos engenhos, e passavam, então, a ser disputados para a faina mineradora (AZEVEDO, 1978:322).

Dessa forma, ao longo do século XVIII, à medida que se expandia a exploração do território mineiro, o papel representado pelos muares no rendoso negócio do transporte de mercadorias e de pessoas foi se tornando cada vez mais importante.

O comércio dos burros e das mulas sulinos era controlado pelos paulistas. No sentido de assegurar aos mesmos as altas rendas decorrentes desse comércio, o Morgado de Mateus, governador de São Paulo, proibiu a criação de muares no polígono mineiro (Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso). Agindo dessa forma, pretendia ele, de um lado, estimular uma divisão inter-regional do trabalho que permitisse assegurar as aquisições territoriais decorrentes do Tratado de Madrid (1750) e, de outro, tirar partido do *seller's market* das minas, através da proibição local das remontas onde se produzia o luar – “híbrido irreproduzível destinado a ser substituído regularmente” (ALENCASTRO, 1986:254-255).

Sobre isso, comenta Luis Felipe de Alencastro (1986:256): “Imposta abertamente em nome da especialização econômica regional, dos ganhos do capital mercantil, do aumento das receitas fiscais e da dilatação das fronteiras [justificativas apresentadas pelo Morgado de Mateus à Corte, em 1768, relativas à proibição por ele estabelecida da criação de muares nas regiões

mineiras], a desterritorialização da reprodução de muares transpõe ao continente americano as vantagens políticas e econômicas obtidas no Atlântico pelo comércio de escravos.”

Dedicaram-se os paulistas também à pecuária bovina, estabelecendo currais e invernadas nos campos de Paranaguá e de Curitiba ou indo aos pampas gaúchos ou às pastagens nativas do atual estado do Mato Grosso do Sul em busca de boiadas para recria ou engorda. Assim sendo, controlavam eles parte substancial dos suprimentos de gado de corte e de animais de transporte para os altiplanos mineiros.

Aproveitavam-se os negociantes de gado paulistas, para se imporem junto aos compradores das Gerais, do fato de ser o muar um animal híbrido – e, portanto, irreprodutível – e das boiadas se destinarem ao corte, provocando, estes fatos, para o comprador, um crescimento vegetativo potencialmente nulo dos rebanhos adquiridos (SANTOS, 1986:140), o que tornava obrigatória a reposição externa dos bovinos abatidos para alimentação das populações mineiras, bem como dos muares que morriam ou que perdiam condições para continuarem sendo usados produtivamente.

É importante que se destaque o papel das tropas de mulas – que constituíam a infraestrutura básica do transporte interno colonial – como fonte de uma expressiva acumulação de capital comercial nos domínios da colônia. Sendo o muar um meio de transporte que se auto-locomove (semovente), implica ele um baixo custo de transporte para o tropeiro. Isto favorece os empresários que atuam no setor de transportes, em cujo âmbito a acumulação de capital é desenvolvida dentro da “norma clássica do capital mercantil, uma vez que os extremos dos circuitos produtivos estão dados e basta que o comerciante monte uma rede de exploração” do transporte entre esses extremos “para multiplicar seu capital” (SANTOS, 1986:139). Isto pode ser atestado pelo já citado caso do Padre Guilherme Pompeu de Almeida – padre secular e abastado possuidor de terras na cidade de Parnaíba, que agia, paralelamente ao exercício do sacerdócio, como comerciante de grosso trato, banqueiro e agiota³⁰ –, o qual, explorando com suas tropas o abastecimento das regiões mineiras, veio a se tornar, como já foi apontado, o “creso colonial paulista”³¹.

³⁰ Ver a respeito Boxer (1963:67).

³¹ A respeito do padre Guilherme Pompeu de Almeida, escreve Capistrano de Abreu que, o tratamento dado em sua casa, por ocasião das recepções que ele promovia, envolvendo um número expressivo de pessoas, era de um padrão inimaginável, chegando ao requinte de, para receber seus hóspedes, fazer paramentar cem camas, cada qual delas com cortinados próprios, lençóis finos de bretanha, guarnecidos de rendas, e com uma bacia de prata debaixo de cada uma das ditas cem camas (ABREU, 1982:119).

Entretanto, apesar de se valerem os mineradores, para se abastecerem de parte substancial das mercadorias que consumiam, de produção local – o que contraria a opinião de autores que sublinham o caráter externo do abastecimento das regiões mineiras, negando a presença, nos primórdios da mineração, de fontes locais de produção de gêneros e de manufaturas de consumo –, diversos outros autores, alguns deles coetâneos ao início das atividades de mineração, têm visão diversa a respeito dessa questão. Antonil, por exemplo, indica que, na serra de Itatiaia, de onde partiam dois caminhos em direção às minas – o que ia até as minas gerais do ribeirão de Nossa Senhora do Carmo e do Ouro Preto e um outro que seguia em direção das minas do rio das Velhas, cada um deles podendo ser vencido em seis dias de viagem –, “começa[va]m as roçarias de milho e de feijão, a perder de vista, donde se provêm[proviam] os que assistem[assistiam] e lavra[va]m nas minas” (ANDREONI, 1967:287).

Charles Boxer observa que a escassez de gêneros de subsistência da virada do século logo foi ultrapassada, embora não se pudesse considerar as provisões de boca, em Minas, como sendo, na primeira metade do século XVIII, superabundantes. Pequenas granjas e fazendas com plantações de gêneros de subsistência e criações de rebanhos de gado foram sendo instaladas às margens das estradas e nas proximidades dos veios auríferos, o que vai ensejar a formação de pequenos núcleos habitacionais, que, gradativamente, foram adquirindo o *status* de vilas (BOXER, 1963:59)³².

Passado o deslumbramento inicial dos colonos pela prospecção do ouro, que ocorreu nos primeiros anos do século XVIII, começou-se, no entender de Cláudia Maria das Graças Chaves e Vera Lúcia Dutra Vieira, a se associar às lavras o plantio de roças de subsistência (CHAVES & VIEIRA, 1991:131). Estas duas autoras afirmam que o estudo da Minas Gerais setecentista, sem

³² Charles Boxer, em seu livro *A idade do ouro no Brasil* (1963), apresenta-se, já nos anos 60, como um precursor do debate que a HAHR (Hispanic American Historical Review) desencadeou, a partir de agosto de 1983, a respeito da existência em Minas Gerais, nas décadas que se seguiram à decadência da atividade de mineração, de uma robusta economia de subsistência, que absorvia a parcela mais expressiva do seu plantel de escravos, que era então, e se manteve como tal até o fim da escravidão, o maior plantel provincial existente durante todo o decurso do século XIX. O debate desencadeado em 1983, pela HAHR, além de realçar alguns textos que foram pioneiros nesta linha de análise, como, entre outros, o livro *As tropas da moderação* de Alcir Lenharo, publicado em 1979, e a tese de doutorado de Roberto Borges Martins – intitulada *Growing in silence: the slave economy of nineteenth-century Minas Gerais, Brazil* – apresentada em 1980 na Vanderbilt University. Assim, o conjunto de textos publicado, em agosto de 1983, pela *Hispanic American Historical Review* (HAHR), que se baseou num artigo de autoria dos irmãos Amílcar Martins Filho e Roberto Borges Martins, intitulado *Slavery in a nonexport economy: nineteenth-century Minas Gerais revisited*, e foi divulgado conjuntamente com comentários e críticas feitos sobre o mesmo por Robert W. Slenes, Warren Dean, Stanley L. Engerman e Eugene Genovese, teve, ainda, outros desdobramentos subsequentes. Essa publicação suscitou, na época, um interessante debate, que veio a envolver, inclusive, uma réplica dos irmãos Martins e a tréplica de Slenes, bem como a participação de outros autores, entre os quais Francisco Vidal Luna, Wilson Cano e Douglas Libby.

se levar em consideração as atividades agrícolas e comerciais internas nela praticadas, “é o mesmo que negar a existência de uma vida econômica própria da colônia em relação à metrópole”, pois as referidas atividades foram praticadas com grande intensidade e independentemente da anuência metropolitana. Assim considerando, entendem elas que “o viés circulacionista que menosprezava o mercado interno em favor de um ‘capitalismo’ perde o sentido em função do dinamismo alcançado por estes setores [agricultura e comércio interno]” (CHAVES & VIEIRA, 1991:132).

Apontam elas, ainda, que em todo o período que vai das primeiras explorações do ouro até a sua decadência, os tropeiros – cujas atividades se estenderam muito além da promoção da circulação da produção mineira e dos gêneros que mantinham o enorme contingente populacional que foi atraído para a região ao longo das seis primeiras décadas do século XVIII³³ –, desempenharam o relevante papel de agentes responsáveis pela imposição do dinamismo característico do conjunto de atividades voltadas à mineração e das que dela decorreram. Afirmam elas, também, que uma boa parte das suas tropas de muares foram produtos resultantes de atividades ancilares agropastoris desenvolvidas nas próprias regiões mineiras. Dessa forma, “a colônia não respondia somente aos estímulos externos da metrópole, pois tanto o comércio como a agricultura permitiram o desenvolvimento econômico interno e ao mesmo tempo garantiram a existência do sistema colonial.” (CHAVES & VIEIRA, 1991:129-130).

Em 27 de janeiro de 1779, preocupado com o abastecimento das regiões mineiras, do qual, em virtude da febre do ouro (então já bastante arrefecida), se haviam descuidado os colonos fluminenses (talvez pelo fato de saberem que essas regiões já se encontravam abastecidas de produtos agrícolas por conta própria), Martinho de Mello e Castro, em carta de instrução enviada ao governador do Rio de Janeiro, Luiz de Vasconcellos e Sousa, lembrava o seguinte: “A cultura das terras, a navegação, e o commercio são tres artigos relativos, e dependentes uns dos outros: a ambição do ouro transportado das minas ao Rio de Janeiro, e a indolencia, ou a preguiça transcendente por todo o Brasil, fez esquecer aos habitantes d’aquella capitania o beneficio, e

³³ Boxer (1963:60), cita, como algo pitoresco, o livro *Triunfo Eucarístico*, de 1734, escrito por Simão Ferreira Machado, que afirma que, devido à atração despertada pelas minas, “...vio-se em breve tempo transplantado meyo Portugal a este emporio”. Aponta ele, também, em paralelo, o fato de que “várias autoridades modernas opinam que não menos de 800.000 pessoas chegaram a Minas Gerais, vindas da terra-mãe, entre 1705 e 1750”.

vantagens, que se tiveram da cultura [das terras]; de alguns annos porém a esta parte se tem applicado mais a ella.”³⁴

Paralelamente aos já citados circuitos internos cuja formação decorreu da mineração, o contrabando – interno e externo – e a sonegação fiscal que ele implicava se apresentavam como fontes substanciais de acumulação mercantil para os comerciantes radicados no Brasil. Este fato causava à Coroa portuguesa constantes sobressaltos.

2.3 O CONTRABANDO E OUTRAS FORMAS DE BURLA AO CONTROLE COMERCIAL METROPOLITANO

O contrabando de ouro e de diamantes veio a se tornar, no altiplano das Geraes, “um modo de vida e uma organização”, uma vez que “nem o cipoal de leis, alvarás, cartas régias e provisões, nem os seqüestros, devassas, registros, prêmios prometidos aos delatores e comissões aos soldados puderam por freio a este duplo contrabando, interno e externo do ouro”, pois voltavam-se contra as tentativas de controlá-lo feitas pelo governo, além da “inflexibilidade das leis econômicas” e do arraigamento das práticas de burla do “exclusivo metropolitano”, as dificuldades de policiamento das dilatadas fronteiras, irrealizável com os escassos contingentes de tropas disponíveis (PALACIN, 1976:63).

Todavia, por serem as lavras distantes e dispersas, os caminhos difíceis de vencer e cheios de perigos, os custos decorrentes de viagem elevados, era muito pouco provável que se dispusessem os possuidores de ouro a, em sã consciência, “ir levar fielmente o seu ouro para ser quintado” (VASCONCELOS, 1974:155). Além disso, seria utópico esperar dos produtores de ouro que, “espontaneamente, só por amor de Sua Majestade e temor de Deus, viessem trazer à circuncisão dolorosa o seu rico metal”; sendo que aqueles que assim agissem “bem se poderiam comparar aos pastores do Presepe [sic] guiados por uma estrela milagrosa...” (VASCONCELOS, 1974:155).

Como conseqüência disto, diante dos abusos que vinham sendo praticados pelos responsáveis pela arrecadação do quinto, sentia-se, em 1728, que crescia “a avareza dos extraviadores, inventando novos meios de fraudar impunemente os quintos”, atingindo o ouro

³⁴ Instruções de Martinho de Mello e Castro a Luiz de Vasconcellos e Sousa, acerca do Governo do Brasil, datada de 27 de janeiro de 1779. Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico, e Ethnographico do Brasil, tomo XXV, 1º trimestre de 1862. p. 479-483.

desviado tal nível que praticamente só uma mínima parcela do mesmo era apresentado por conta dos comerciantes às casas de fundição, sendo voz corrente que, no Rio de Janeiro, excedia a 200 arrobas a quantidade do ouro em pó que lá se encontrava escondido (VASCONCELOS, 1974:156).

Apesar de toda a severidade com que era procedido, nos registros, o exame dos passantes para verificar se portavam ouro, não se conseguia evitar as burlas. A este respeito, Luis Palacin (1976:64) cita o caso do Padre Inácio de Santa Teresa, que, em 1769, passou, pelo registro de São Domingos, com mais de trezentas oitavas de ouro escondidas no oco de uma imagem, fato este que ele revelou quando se confessou *in articulo mortis*.

Entretanto, diante da existência de centenas de léguas de fronteiras desertas, era mais racional que os contrabandistas procurassem evitar os registros e os guardas. No mais das vezes, entretanto, este tipo de descaminho se processava através de pequenos fraudadores, tratando-se de contrabando de pouca monta, sendo que o contrabando efetivamente expressivo era praticado pelos grandes comerciantes controladores do comércio de importação, os quais o praticavam “a pleno sol”, contando para isto com a conivência dos guardas dos registros ou subornando os soldados que protegiam o transporte dos quintos reais (PALACIN, 1976:65).

Tinha o escravo negro papel de relativa importância no contrabando de ouro e de diamantes – agenciado pelos “comboieiros”, que abasteciam de escravos as áreas de mineração, ou pelos “cachaceiros”, que trocavam a sua cachaça, com os negros, por ouro ou diamantes³⁵–, uma vez que ele, “nas catas, empalmava diamantes, engolindo-os, ocultando-os na boca, nos dedos dos pés, no ânus, ou escondia ouro na carapinha, com o que pagou a sua liberdade e a das mulheres e amigos.” (CARNEIRO, 1964:20-21).

³⁵ Antonil afirma que, dentre os negros, “com vender cousas comestíveis, água ardente e garapa, em breve tempo [muitos] acumularam quantidade considerável de ouro”, e observou, também, que, significativa quantidade de negros e índios escondiam bastantes oitavas quando catavam nos ribeiros e que, nos dias santos e nas últimas horas do dia, extraíam ouro para si próprios, cuja maior parte era gasta em comer e beber, propiciando grandes lucros ao pequeno comércio local, “como costuma dar a chuva miúda aos campos, a qual, continuando a regá-los sem estrondo os faz muito férteis” (ANDREONI, 1967:271). Mafalda Zemella, referindo-se ao texto de Antonil, afirma que “vendendo comestíveis, aguardentes e garapa, tecidos, roupas, calçados e ferramentas, podia-se juntar grandes porções de ouro, sem o trabalho rude de extraí-lo dos tabuleiros, grupiarias e faisqueiras. Afirma, ainda, a mesma autora, que “o comércio de gulodices e aguardente era animadíssimo pois que os negros e negras, quando mineravam, escondiam bastante ouro em pó nas carapinhas, e, roubando-o aos seus senhores, iam gastá-lo em tudo quanto lhes despertasse o apetite.” (ZEMELLA, 1990:163).

Se significativo era o contrabando interno, crescente ao longo de todo o século XVIII, ainda mais expressivo era o contrabando externo – com o qual, aliás, em grande parte, se articulava o interno – sendo ineficazes os ingentes esforços da Coroa no sentido de evitar que os portos do Brasil fossem um alvo cada vez mais constante dos contrabandistas. Ao mesmo tempo os colonos, em função do próprio desenvolvimento da colonização, apresentavam cada vez maior resistência à prática do exclusivo metropolitano (NOVAIS, 1979:187). E isto decorre de uma conjunção de fatores bastante difícil de ser contornada pelos portugueses, uma vez que nações poderosas, como a Inglaterra, a França e a Holanda, ao mesmo tempo que tinham condições de produzir manufaturados da melhor qualidade e que eram vendidos a preços relativamente baixos, dispunham, também, de frotas mercantes eficientes para, através de contrabando, entregarem aos comerciantes estabelecidos no Brasil, em condições muito mais vantajosas que as praticadas pelos comerciantes metropolitanos, uma variada gama de produtos de sua própria fabricação (OMEGNA, 1971:292).

A perspectiva de disporem de melhores produtos por preços mais favoráveis levava os consumidores brasileiros a se acumplicarem aos contraventores ligados ao tráfico clandestino, aos comerciantes não especializados, que iam encontrar junto aos contrabandistas as mercadorias que lhes eram sonegadas pelos monopolistas, e a um número expressivo de autoridades que também queriam a sua parte nos lucros do comércio clandestino, o qual foi responsável por um eficiente processo de acumulação de capitais mercantis na Colônia. Se assim não agissem, os agentes econômicos residentes nos redutos coloniais ver-se-iam privados de compartilharem os lucros gerados pelo comércio transatlântico. Além disso, embalados pelo seu envolvimento no tráfico africano, negociantes estabelecidos nos portos do Brasil obtinham, junto aos contrabandistas holandeses, ingleses e franceses, em troca de produtos brasileiros importantes no tráfico de escravos – especialmente o tabaco baiano e a cachaça do Rio de Janeiro que eram, respectivamente, mercadorias privilegiadas de troca na Costa da Mina e em Angola –, mercadorias européias que iam vender aos peruanos, mediante pagamento em prata, através de Buenos Aires. Assim, grandes fortunas puderam ser acumuladas no Brasil durante o período colonial (OMEGNA, 1971:293).

2.4 O TRÁFICO DE ESCRAVOS COMO BASE DA DIVERSIFICAÇÃO PRODUTIVA DA COLÔNIA

Entre todas as atividades então encetadas pela burguesia mercantil colonial em detrimento do “exclusivo metropolitano”, assumiu o mais destacado papel o tráfico de escravos africanos. A

partir do início do século XVII, os “interesses mercantis e políticos luso-brasileiros se cristalizam em cada um dos dois pólos escravistas do Atlântico, tanto nos portos africanos como nas áreas escravistas sul-americanas. Já dá para perceber que a noção de ‘pacto colonial’ perde, no caso brasileiro, parte do sentido que lhe é geralmente atribuído” (ALENCASTRO, 1992:150). Já então, as possessões africanas que Portugal não perdera sob o domínio da Espanha mantinham vínculos muito mais estreitos com o Brasil do que com Portugal (RODRIGUES, 1964:14). Partiram do Brasil – então temporariamente privado de suas principais fontes africanas supridoras de escravos, que eram Angola e a Costa da Mina, dominadas pelos holandeses da W.I.C. (Companhia das Índias Ocidentais), os quais também se achavam instalados em Pernambuco – as iniciativas que implicaram a retomada de Angola, relativamente à qual escrevia o coevo Gaspar Barléu, em obra publicada em 1647, como que antevendo a forma pela qual ela foi retomada: “só o Brasil, por ser vizinho de Angola, poderia defendê-la com as armas e ajudá-la com alvitres de modo mais eficaz e pronto” (BARLÉU, 1974:215). A partir da retomada de Angola e de São Tomé, em 1648, por Salvador Correa de Sá e Benevides, a começar por ele próprio, governadores oriundos do Brasil passaram a ser indicados para Angola. Esta situação, que durou até 1667, reforçou ainda mais os laços de interesses que já vinculavam a produção colonial do Brasil ao *locus* onde se verificava a sua reprodução. Luiz Felipe de Alencastro afirma, a esse respeito: “No interior da bipolaridade do sistema escravista, a dependência política de Angola frente ao Brasil sobressai cada vez mais claramente” (1986:187).

O Conde de Oeiras – que em 1770 tornar-se-ia o Marquês de Pombal – foi, no final dos anos 60 do século XVIII, incumbido pela Coroa portuguesa da avaliação da importância dos domínios ultramarinos da Costa Ocidental da África, o que resultou num estudo, cuja primeira parte (*Introdução Prévia*, de 1769) inicia-se com a análise da importância que tinha 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. Nesse trabalho, o autor destaca que, depois do rendimento gerado à Fazenda Real pelo tráfico, era a navegação a atividade que mais lucros proporcionava à metrópole. No intuito disto demonstrar, apresenta a *Introdução Prévia* uma detalhada descrição do comércio triangular, nos mesmos moldes da que,

quase dois séculos mais tarde, Eric Williams veio a divulgar em sua obra clássica³⁶. Segundo o Conde de Oeiras, ao partirem os navios de "Lisboa e Porto carregados com fazendas próprias para aquelles 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[s] 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."³⁷

Todavia, dadas as circunstâncias específicas de navegação existentes, o tráfico negreiro de Angola para o Brasil foi antes um comércio bilateral do que o clássico comércio triangular praticado pelas outras nações europeias que faziam o tráfico. Em função de dificuldades ocasionadas pelos ventos e por correntes marítimas desfavoráveis, a navegação direta de Angola a Portugal era bastante prejudicada. Isso permitiu que embarcações construídas no Brasil, especialmente, e tripulações recrutadas no Brasil detivessem o controle do tráfico negreiro angolano. Também brasileiros eram os gêneros supridos, em meados do século XVIII, aos cerca de 2.000 habitantes de Luanda. Destacavam-se, entre esses gêneros de procedência brasileira, bebidas alcoólicas, roupas e tecidos europeus e asiáticos e gêneros alimentícios. A *geribita*³⁸ (cachaça) e as roupas estavam entre as principais mercadorias usadas pelos *pombeiros* para a troca por escravos no interior (KLEIN, 1972:909-910). O comércio do Brasil com Angola, quando

³⁶ Eric Williams (1975:57-58) afirma 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”.

³⁷ Citado por Carlos Couto (1971:24 - nota 6).

³⁸ José Ramos Tinhorão (1988:353), analisando a contribuição africana para o vocabulário português, aponta *jerebita* (ou *jeribita*) como sendo a designação que os negros angolanos da Matamba dão à aguardente. Informa ele, ainda, apoiando-se na obra *Sertões d'África*, de Alfredo de Sarmiento, que este último indica ser a *jeribita* um líquido fermentado que é extraído da *massambala* (milho miúdo).

triangular, preteria em geral Portugal³⁹, sendo empregadas, para efeito de troca por escravos, além das mercadorias coloniais – como o tabaco, o açúcar e a cachaça –, outras mercadorias, especialmente produtos têxteis europeus ou asiáticos, obtidas, via contrabando, das naus de outras potências européias ou mesmo das portuguesas que faziam o comércio das Índias.

Angola – que era considerada pelos conselheiros ultramarinos da coroa portuguesa, em 1657, “o nervo das fábricas do Brasil” (*apud* TAUNAY, 1941:211) – submetia-se, assim, aos interesses brasileiros, sendo administrativamente subordinada ao Governo-Geral instalado na Bahia. Quando se estabeleceu o Vice-Reinado no Brasil, em 1763, na cidade do Rio de Janeiro, passou toda a África portuguesa a se relacionar com ele. Na prática, Angola constituía-se, no decurso dos séculos dezessete e dezoito, numa província africana do Brasil.⁴⁰

Entretanto, especialmente após a descoberta das minas, toda a enorme leva de africanos retirada, em ritmo crescente, de Angola passou a ser insuficiente para aplacar a fome de escravos apresentada pela produção colonial, que se tornou muito mais intensa. A esse respeito, o Conde de Sabugosa, Governador da Bahia, em 23 de agosto de 1730, em carta que enviou ao Conselho Ultramarino, afirma de modo peremptório: “As minas forão a total perdição do Brazil e a falta dellas hoje será a sua ultima ruina. (...) Por causa dellas se abandonão engenhos e muitas fazendas de cannas e a lavoura do tabaco, vendo a pouca sahida que tem os efeitos e a carestia a

³⁹ Como se fora um queixume, os pesquisadores do Centro de Estudos Angolanos comentam, nos termos apresentados a seguir, a hegemonia comercial exercida em Angola pelos comerciantes dos portos brasileiros (especialmente os do Rio de Janeiro): “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 cobiçava Angola.” (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:80). E, ainda: “...a economia era feita de acordo com o tal triângulo de que já falamos. 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.” (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:105).

⁴⁰ Ainda mais taxativa, a este respeito, é a opinião de pesquisadores angolanos. Carlos Couto (1971:21) afirma: “a exclusividade do comércio de escravos, e a subordinação de Angola a favor da civilização brásica, a partir da segunda metade do século XVII, tem explicado, por outro lado, segundo vários autores, a estagnação econômica e social da província, por largo espaço de tempo. A veracidade deste fenômeno não carece de mais demonstrações. Para Angela Fuentes (1954:33): “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”. A equipe de historiadores do Centro de Estudos Angolanos (1965:82), afirma: “Angola era então mais uma colônia do Brasil do que colônia de Portugal. No entanto, o Brasil era ainda colônia de Portugal.”

que subirão os escravos, não havendo homem branco que se queira sogeitar ao exercicio de feitor e a outros empregos, porque todos os que passam do Reyno, vem com o sentido nas minas, para donde paixão logo que chegão, ao que não descubro remedio, nem se lhe pode applicar providencia pela largueza do certão...”⁴¹

As seqüelas do confronto luso-holandês, que se travou em meados do século XVII, estenderam-se ao Golfo de Guiné, onde as principais potências européias haviam se apoderado de todas as feitorias portuguesas que lá existiam. Todavia, graças às mercadorias privilegiadas de troca brasileiras, tais como o tabaco e a cachaça, ganharam condições os mercadores luso-brasileiros de manterem-se presentes na região.

Puderam, então, os comerciantes radicados no Brasil – face à necessidade permanente de reprodução da força de trabalho empregada nas plantações e nas minas, e, ainda, ao fato de ser ele produtor de mercadorias que se notabilizaram pela sua ampla aceitação como objeto de troca nos redutos africanos onde se processava o tráfico, como a *geribita*, o tabaco baiano, e, até mesmo, os búzios (cauris) encontráveis na costa da Bahia⁴² – ir se apoderando, cada vez mais, do espaço que antes ocupavam os comerciantes metropolitanos no tráfico negreiro, e foram, assim, consolidando sua presença nos principais viveiros africanos de escravos vinculados a Portugal. Criaram-se, destarte, as condições que permitiram ao Brasil fazer do controle sobre o tráfico africano uma eficiente válvula de escape ao “exclusivo metropolitano” português.

Quanto aos búzios da Bahia, acima mencionados, o religioso baiano Frei Vicente do Salvador, na sua *História do Brasil (1500-1627)*, deixa registrado que: “...no rio das Caravelas [tem] muito zimbo, dinheiro de Angola, que são uns buziozinhos mui miúdos de que levam pipas cheias e trazem por elas navios de negros,...” (SALVADOR, 1954:111).

Dentro do contexto do sistema colonial, atua o “exclusivo metropolitano”, com relação ao tráfico de escravos, como “o mecanismo regulador da apropriação dos lucros, privilegiando o capital mercantil [da metrópole] em detrimento dos plantadores coloniais”, preocupando-se a Coroa lusitana no sentido “de reservar o campo mais rentável de acumulação à burguesia comercial metropolitana, impedindo que surgisse na Colônia capital comercial capaz de

⁴¹ Anais da Biblioteca Nacional, v.XXXI, doc. 346.

⁴² F. dos Santos Trigueiros (1966:151), escreve a esse respeito: “Por essa época, fins do século XVI, circulava como dinheiro, no Congo e Angola, a concha de um molusco univalve denominado **zimbo, gimbo ou gimbombo** que, existindo também na Costa da Bahia deve ter sido utilizado nas trocas entre os negros.”

participar do comércio ultramarino” (SANTOS, 1986:43). O lucro gerado pelo sistema colonial apresentava-se sob formas pré-capitalistas: lucro predatório e lucro mercantil. Ao se assegurar a reprodução da produção colonial, através da pilhagem do continente africano, garantia-se um lucro predatório (cujos limites eram dados pelo diferencial entre o custo da predação das populações africanas incluindo todos os custos decorrentes, até mesmo os de transportes e o custo que teria a reprodução da força de trabalho escravo na própria Colônia). Entre tais limites situa-se a formação da massa de lucros a ser repartida entre os traficantes de escravos e os produtores de açúcar da Colônia, de modo que qualquer preço pago por estes últimos pelo escravo que estivesse abaixo do custo de reprodução interna de mão-de-obra significava um “lucro predatório” para o produtor, enquanto que qualquer diferencial entre o preço de venda do escravo e o custo da pilhagem constituía um lucro mercantil para o traficante, no qual já se achava compreendido, inclusive, o componente de lucro extraordinário que era devido ao grau de monopolização do tráfico e era desfrutado por alguns poucos traficantes que recebiam da Coroa o privilégio de fixação do preço do escravo. Através desses procedimentos procuraram os comerciantes da metrópole garantir a si próprios o máximo lucro – o qual tenderia a ser igual ao diferencial entre o custo médio de reprodução do escravo na Colônia e o custo médio de predação do mesmo na África (SANTOS, 1986:43-44).

De acordo com essas considerações, seria contrária às lógicas do sistema colonial e da acumulação capitalista mercantil – em que exercia importante função a pilhagem dos reservatórios de mão-de-obra existentes na África – qualquer tentativa de formação de um setor reprodutor de escravos na própria Colônia, pois isto implicaria a eliminação do mais rentável circuito de acumulação existente no sistema colonial: o trato negreiro. De outro lado, a forma típica da exploração mercantil colonial repousava na apropriação do excepcional diferencial – estabelecido pela posição oligopsônica que cabia aos comerciantes metropolitanos, detentores do controle do transporte marítimo, no que tangia à aquisição dos produtos coloniais – que existia entre o preço de aquisição destes produtos juntos aos produtores, que era comprimido, se possível, ao seu limite mínimo, e o preço de venda dos mesmos na Europa, geralmente bastante elevado e que era estabelecido em função da competição que se desenvolvia entre as nações cujas colônias os produziam, estando, porém, neles presente claras influências da natureza oligopsônica que tinha a distribuição, no mercado europeu, dos produtos coloniais. Era inerente à lógica do sistema colonial que, tendo como parâmetros o preço internacional dos produtos coloniais e o custo de pilhagem do escravo – que eram componentes externos da formação da

margem de lucro –, procurassem os agentes do capital comercial metropolitano reduzir ao mínimo possível a massa de lucros retida na colônia, cuja circulação interna deveria ser restringida, para que pudesse ser canalizada para a aquisição, junto aos negociantes metropolitanos, de todas as mercadorias que se fizessem necessárias aos colonos. Assim sendo, fica claro que o monopólio comercial era um mecanismo de exclusão das burguesias européias de nações que quisessem concorrer com Portugal no abastecimento interno das colônias que este mantinha, e, ao mesmo tempo, de inibição ao investimento dos lucros retidos nas colônias em atividades mercantis que possibilitassem a reprodução das atividades produtivas conduzidas por seus colonos. Foram determinados, desta forma, privilégios à Coroa e aos mercadores metropolitanos em detrimento dos interesses dos plantadores nativos, e, mesmo, até certo ponto, dos próprios comerciantes portugueses estabelecidos na Colônia (SANTOS, 1986:44).

Pelas observações feitas, vemos quão contraditório, face à lógica que norteia o sistema colonial, vem a ser o processo de expansão da esfera de mercantilização interna – caracterizado pelo surgimento do grande capital mercantil e usurário residente, que começa a ocorrer no Brasil, com menor intensidade, já a partir de meados do século XVII, e que é sensivelmente incrementado com a descoberta das minas – responsável pela implantação de diversos circuitos comerciais autônomos, entre os quais se destaca, pelo grande volume de recursos que mobiliza e pelo expressivo número de encadeamentos para a frente e para trás que produz, o tráfico de escravos africanos.

Acobertados pelo manto protetor do tráfico negreiro, os negociantes do Brasil buscaram de todas as formas burlar o “exclusivo metropolitano”, e quando, ao longo desse processo de busca, encontraram os meios para romper o monopólio comercial exercido pela metrópole – principal arma de dominação disponível no arsenal metropolitano –, os comerciantes portugueses radicados no Brasil assumiram um significativo papel no processo lento, mas contínuo, de gestação das condições concretas que acabaram conduzindo o Brasil à sua independência de Portugal (LEITE, 1963:71).

Já pudemos dar uma idéia da extensão da influência exercida pelos comerciantes do Rio de Janeiro em Angola. *Mutatis mutandis*, na Costa da Mina, o papel exercido pela burguesia comercial radicada na Bahia não foi muito diferente.

2.5 A SOCIEDADE E A PRODUÇÃO COLONIAIS NA VISÃO DOS COEVOS

Importantes documentos, escritos ao longo do último quartel do século XVIII, retratam o meio ambiente, a sociedade e a economia coloniais daquela época. Um deles é a carta escrita por José da Silva Lisboa ao naturalista Domingos Vandelli, em 18 de Outubro de 1781⁴³.

Nessa carta, o futuro Visconde de Cairu, após fazer uma série de considerações, entre outras coisas sobre botânica, aspectos naturais, aspectos urbanos, atividades econômicas e o comportamento do povo da Bahia, destaca a importância do comércio de exportação da Bahia, que “fornece mais cargas a seus navios, do que nenhuma outra cidade do Brasil”. Anota entre as exportações baianas: açúcar, tabaco, couros em cabelo, sola, madeiras para construção e carpintaria, aguardente, melão, etc., e, entre as importações, tecidos europeus e asiáticos, pranchas de ferro e cobre, chumbo, sal, mármore, vinhos, aguardentes, farinha de trigo e comestíveis.

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: 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 é preciso ter muito fundo para empreender esta negociação. Uma boa sumaca de 10 mil cruzados e uma corveta de 20, dão ocasião aos senhorios de achar dinheiro a risco a uma taxa de 18 por cento, para carregarem a sua embarcação, risco que vence a 30 dias depois da chegada da embarcação à cidade, a salvamento. Há embarcação que traz 600 escravos metidos no porão, pelo receio de que se sublevem ou se lancem ao mar à força da desesperação infinita que os oprime. Se morrem poucos na passagem, o lucro é seguro; se morrem muitos está perdido o armador, que é obrigado a pagar o exorbitante risco que a si tomou.

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 [escambado pelo tabaco de terceira

⁴³ “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).

escolha] furtivamente aos negros, sem que o saibam os holandeses, que estão em posse desse comércio d'África”.

Continua Cairu a tecer suas considerações, 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(?)⁴⁴ do tabaco levado para a Costa da Mina para o resgate de escravos que lá era feito: “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 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,...”.

Outra informação interessante, que consta na carta do futuro Visconde de Cairu, é o fato de serem construídos na Bahia, anualmente, de 3 a 4 navios.

Um outro dos documentos a que nos referimos, é de autoria desconhecida, tendo por título “Discurso Preliminar, Historico, Introductivo, com Natureza de Descrição Economica da Comarca, e da Cidade da Bahia que em si compreende 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”⁴⁵ – que, doravante, por motivos que saltam aos olhos, será designado singelamente como “Discurso Preliminar...” –, no qual dar-se-á destaque, dentre as abundantes e expressivas informações de que ele está pleno, apenas às referentes ao tráfico negreiro com a Costa da Mina, com Angola, Benguela e Moçambique.

⁴⁴ Com certeza, o Visconde de Cairu levou ao pé da letra a palavra **quarteamento**, usada no acordo feito com os holandeses instalados no Castelo de São Jorge da Mina, no sentido de ser nesse castelo paga uma taxa correspondente a 10% da carga de tabaco transportada pelos tumbeiros baianos.

⁴⁵ Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXVII, pgs. 283 a 348. Pinto de Aguiar, em “Aspectos da Economia Colonial”, onde divulga a íntegra deste documento, aponta, 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).

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 constituído 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 extracção, e portos ha, em que, attendida a necessidade deste genero, não entrão em permutações, e commercio de qualidade alguma sem elle” (p.339) e, entre todos os tabacos, “vem a ter preferencia o melhor, e esta [está] já reconhecido em aquelle, que he exportado da Bahia”(p.340).

Continua o autor desconhecido: “Tanto esta melhora do genero em o tabaco da Bahia era reconhecida pelos Africanos e pelos Europeos, que os Francezes, Inglezes e Hollandezes fazendo as suas carregações para aquelles portos de espingardas, ferros, caximbo de gesso, de canquilha[sic], 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 conservárão 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 violência, 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” (p.340).

Faz, em seguida, o autor do “Discurso Preliminar...”, demonstrando suas convicções anti-escravistas, uma consideração sobre quanto mais airoso não seria a situação se, “sem que nos entranhassemos na repreza sempre abominável de nossos semelhantes”, fossem ali vendidos os 6.000 mangotes carregados, com um lucro de 9\$800 por mangote (diferença entre o preço de venda – 12\$800 – e o preço original de 3\$000) e, diante de tão rápida negociação, liquidada de forma tão pronta e segura, pudesse ser considerada bem sucedida a empreitada (p.340).

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 vantajosa que as feitas por traficantes de outras nações, aos quais, além do mais, todos os portos de tráfico são franqueados. Avalia, na seqüência, que, enquanto as outras nações conduzem à costa da Mina cerca de 80 navios, os portugueses, quando muito, se apresentam com apenas 20. Por outro lado, estima o autor, em 10.000 o número de escravos introduzidos anualmente por esse comércio na Bahia, no período de 1754 a 1775 (p.341-342).

A falta de negócios com escravos que se fez sentir na Costa da Mina, nos anos de 1783 e 1784, estimulava as queixas do autor do “Discurso Preliminar...”, que sugere que, independentemente do fato de que o plantel geral dos escravos da Bahia, que era da ordem de 200.000 cabeças, não ter podido se expandir em razão de estar paralizado o tráfico, e por isto ter causado uma escassez generalizada de mão-de-obra, nem por isso deveriam desanimar os habitantes da capitania, uma vez que lá, como em toda parte, o crescimento demográfico não tem freios, podendo-se pois, por meio dele, recompor e expandir a população mancípia baiana. Considera o autor desconhecido, num discurso falacioso, que “he outra verdade tanto mais constantissima, até demonstrada pelo incremento das povoações principiadas, o que nos dá experiencia, que a producção dos homens na ordem dos viventes sempre vem a vencer muito ao numero dos que falecem. (...) He hum impossivel, que havendo os necessarios matrimonios entre os 200 mil escravos, e a outra economia de serem assalariados os homens manumittidos, que augmentando o numero, augmentarão a propagação, que do remanescente já com o desconto dos falecidos, não se venha a apurar na liquidação [qual é o período considerado?] hum equivalente de seis mil homens, que não só equilibre a perpetuidade dos escravos, e dos homens necessarios para o trabalho, mas tambem que estes cada vez mais se multipliquem, posto que insensivelmente com inteiro desterro da negociação de escravos da Costa da Mina, ficando esta tida e conhecida por desnecessaria para sempre.” (p.344-345). Entretanto, entusiasmado pelo alcance das suas idéias, o autor desconhecido, cometeu, entre outros, um engano definitivo, que não anula, mas reduz de forma substancial a eficiência da solução demográfica que poderia ser obtida pelo estímulo à proliferação da população de mancípios, que decorre do fato de que parte significativa do plantel de escravos da Bahia, e mesmo de outras partes das Américas onde existia a escravidão, era constituída de machos.

Relativamente ao tráfico dos baianos com Angola e Benguela, lê-se no “Discurso Preliminar...”: “O Commercio em estes dois portos he todo feito por Portuguezes. Os generos, e

as fazendas, que sempre o sortião e fomentavão, vinhão a ser todos aquelles, que são fabricados, e manufacturados na Europa; os que pertencem á quinquilharia, a toda a especie de bagatellas, e mais fortemente, e a maior parte em fazendas de Surrate, e Balagate, Uzuartes, Cormandeis, Cadeaz, folhinhas, borralhos &a, e tambem, e de mais se fornecia de muitos generos, que erão proprios, e privativos do Paiz, como vinhão a ser, farinha chamada de pão, aguardentes da terra, telha, tijolo, assucar, e outros mais generos.” (p.345).

Afirma no texto o autor incógnito – sem deixar claro como tal confusão de idéias se originou ou, mesmo, a procedência das informações descabidas que recebeu – que os baianos exploraram esse comércio até 1770, sendo que, após essa data, passou a haver um comércio direto entre Lisboa e Angola e Benguela [!], saindo de Lisboa navios abarrotados de produtos europeus e asiáticos, enquanto que, da Bahia em direção a aqueles portos iam apenas algumas poucas embarcações de menor calado com gêneros típicos do Brasil (será que não pôde o desconhecido autor perceber a enorme ascensão comercial que experimentou o Rio de Janeiro com a transferência para lá da capital?). Os navios que partiam de Lisboa [quanta desinformação! Naquela época o tráfico já era preponderantemente conduzido a partir do Brasil], após as negociações, carregados de cera e de escravos, iam a “descarregar e a vender a escravatura em o Rio de Janeiro aonde ella tem boa extracção, e melhor commodidade para o supprimento das Minas, vindo tão sómente para a Bahia algum destes por acaso, e muitas vezes inesperadamente, e com infallibilidade e certeza só aquelles, que dali partirão com os generos privativos do paiz.” (p.345-346).

Relativamente ao tráfico moçambicano, consta no “Discurso Preliminar...”: “Posto que actualmente se não permitta, e se não conceda licença, para que daquella Cidade, e Comarca da Bahia se negocêe, e navegue em direitura para o porto de Moçambique, comtudo revolvendo-se as memorias dos tempos passados, em pequena e curta distancia se sabe e se deprehe nos annaes desta historia abbreviada, e concisa, que em os annos de 1750 até 1760 se concedera licença para este fim, e intento a uma galera, e a duas sumacas. Desta[s] uma se perdeo na hida, e a outra alli se vendeo com toda a sua carga, cujo producto se passara para Goa, donde se retomara para a mão do seu Senhorio, e Proprietario em a não de viagem, e a galera voltou á Bahia com trezentos escravos, e com buzio, ou caril, o que teve pouca acceitação.” (p.346).

Consta, ainda, no texto, que nos anos de 1764, 1773, 1774 e 1785 se deu autorizações para que um “tumbeiro” baiano fosse traficar em Moçambique, sendo todas essas viagens muito proveitosas aos seus empreendedores (p.346).

Sobre a importância do tabaco baiano no tráfico africano, um outro autor coetâneo anota: “A paixão que os negros da costa da África têm pelo tabaco do Brasil, sempre deu aos portugueses uma grande superioridade no comércio daquela costa: as outras nações que ali faziam o comércio, eram obrigadas a fazê-lo do refugio dos portugueses.” (COUTINHO, 1966:143).

Elias Alexandre da Silva Corrêa, militar brasileiro que serviu em Angola no final do século XVIII, afirma que significativo espaço foi conquistado, no escambo por escravos praticado no mercado africano, a partir da constatação do crescente grau de aceitabilidade, e conseqüente valorização relativa, das mercadorias de troca provenientes do Brasil: a *geribita* (cachaça), a farinha de mandioca, os cauris baianos coletados na faixa costeira próxima da foz do rio das Caravelas (que serviam de moeda em Angola), o tabaco, o fubá e a farinha de milho, queijos curados, marmelada, louças de barro⁴⁶, etc. Havia, ainda, em Angola, uma enorme escassez de materiais de construção, por serem as olarias locais, como por exemplo a do Morro da Cruz, que respondiam por parte do abastecimento de tijolos e de telhas da *Conquista*⁴⁷, bastante velhas e porque “hão encontrado revezes mais perniciosos [perniciosos]...”. Assim, eram remetidas do Brasil, para Luanda e Benguela, além dos produtos brasileiros que compunham os pacotes de troca, telhas de Pernambuco e madeiras para construção⁴⁸ (CORRÊA, 1937:154-155 - v.1).

Em 1757, tendo em vista a excelência dos produtos coloniais de troca, especialmente do tabaco, para o tráfico de escravos na Costa da Mina, enviaram alguns comerciantes baianos ao rei

⁴⁶ O coevo Elias Alexandre da Silva Corrêa, no primeiro volume de sua obra (1937:154), informa que a Bahia exportava uma quantidade significativa de louça vidrada para Angola.

⁴⁷ Designação dada pelos portugueses à parte do território que colonizaram situada entre o baixo-Cuanza e o Dande.

⁴⁸ Elias Alexandre da Silva Corrêa (1937:147-148 – v.1), a respeito de madeiras de construção, escreve que: “Faz hum ramo de comercio assaz fecundo, e proveitozo, apezar da fragil consistencia dellas. As de Ley, isto hé: as que se empregão na erecção dos grandes edificios, ou propriedades de cazas, vem do Brazil, sem excluir o taboado. As do paiz não tem a honra de entrar em concorrencia com a alvenaria. Esteril desde [deste] genero e Conthinento maritimo, há recurço aos Mangues, produzidos nas margens dos rios banhadas pelas agoas do mar, em que o Rio Cuanza tem primazia. Estes páos a que dão o nome de Tungas, se empregão geralmente, assim nas obras destacadas e soltas; como na construção das Cubatas.”

D. José uma representação⁴⁹, pedindo a S. M. que aprovasse a implantação de uma companhia, que seria por eles organizada para a exploração do comércio na Costa da Mina. Entre as justificativas que apontaram, podem ser destacadas algumas: “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”.

Afirmavam, ainda, os ditos comerciantes, que: “Os Portuguezes são os unicos que levão à 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 póde fazer huma opulenta Companhia, he facil de ter melhor aceitação, visto ser tão antigo o seu uzo naquella Costa”. Ademais, “os negros habitantes de todo aquelle Continente estimão o nome portugûes com superioridade notavel às 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”.

Com data de 3 de Maio de 1757, seguem, juntamente com a referida representação, os Estatutos da Companhia⁵⁰ que se pretendia fundar, nos quais, no artigo 1, consta: “Será esta Companhia denominada ‘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 inscripção *Ecce fidelis servus*” (p.243).

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 tambem pela grande devoção com que hoje se venera huma particular imagem do mesmo sancto, colocada [n]a *Capella de Santo Antonio da Barra* da Cidade da Bahia, com Irmandade erigida entre os commerciantes da mesma Costa; cuja Imagem enviou por ordem do Serenissimo Senhor Rey D. João o segundo no anno de 1481, para o *Castello da Mina*, onde se conservou [a]té o anno de 1637 em que foi tirado o Castello do poder dos Portuguezes, sendo recolhida ou apreendida a dita Imagem por hum dos Potentados gentios

⁴⁹ Anais da Biblioteca Nacional, volume XXXI, doc. 2806 (p.239-242), p.241.

daquella terra e conservada no seo barbaro poder, passando-a de Pays a filhos até o anno de 1751, em que o zello e devoção de hum Capitão dos navios da mesma Costa a resgatou do poder daquella gentildade, trazendo-a para a dita Cidade da Bahia no anno de 1752, sem macula alguma do tempo ou offensa dos mesmos barbaros gentios, e com o devido culto foi colocada na dita Igreja de Santo Antonio, com plauzível festividade e especial protecção para o negocio e commerciantes 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, à proporção do que lhes auspica [auspica] o nome do mesmo Sancto.”⁵¹ (p.243). Contudo, apesar de toda a protecção que a ela possa ter sido dispensada pelo tão louvado padroeiro, o Marquês de Pombal, cujo interesse era antagônico ao da burguesia colonial, se contrapôs à existência da tão ambicionada companhia.

São signatários dos estatutos acima referidos: Luiz Corrêa Ferreira⁵², Francisco Xavier de Almeida, José Alvares da Silva, Antonio Cardoso dos Santos, José de Abreu Lisboa, Manuel Rodrigues Rios, Joaquim Ignacio da Cruz, Fructuoso Vicente Vianna, José Antunes de Carvalho, Manuel Alvares de Carvalho, Antonio Pereira de Araujo e Manuel Ignacio Pereira. Constatamos, ao consultar as listagens elaboradas por José Antonio Caldas (vide nota 19, p. 40) que todos esses mercadores interessados na formação da acima aludida Companhia, com exceção de Manuel Rodrigues Rios, foram por ele incluídos entre os mais prestigiosos comerciantes baianos (CALDAS, 1759:316-321). É interessante, ainda, destacar que, entre aqueles a que Caldas dá maior destaque, apenas Domingos Ribeiro Guimarães, um dos quatro nomes que Caldas incluiu em quatro das suas cinco relações – estando portanto entre aqueles que ele considerava os mais importantes negociantes soteropolitanos –, não é signatário do documento acima referido.

No ofício, datado de 4 de maio de 1757, por meio do qual o Vice-Rei Conde dos Arcos fez a Sebastião José de Carvalho e Mello o encaminhamento da representação dos comerciantes da Bahia, através da qual estavam pedindo autorização para poderem organizar a já mencionada companhia, que monopolizaria o comércio negreiro na Costa da Mina e em outros portos da

⁵⁰ Anais da Biblioteca Nacional, volume XXXI, doc. 2807 (p.242-246), p.243.

⁵¹ Os grifos estão no original.

⁵² Nas relações feitas por José Antonio Caldas, ele aparece como Luiz Coelho Ferreira. Vide nota nº 14, p.25. Também no ofício de encaminhamento da representação dos comerciantes baianos, datado de 4 de maio de 1757, aparece grafado o nome com o sobrenome Coelho. Como o sobrenome Corrêa foi apontado a partir de uma assinatura, provavelmente ele é que está errado.

África, redigiu a seguinte introdução: “*Joaquim Ignacio da Cruz e Luiz Coelho Ferreira*⁵³, em seus nomes e dos homens de negócio desta Cidade mais principaes do Comercio da Costa da Mina, me fizerão a peteção incluza, que serve de cuberta ao requerimento e condiçoens, com que pretendem erigir, huma nova Companhia para a *Costa da Mina*, que sendo util aos comerciantes, seja igualmente de beneficio aos lavradores de tabaco, aos mineiros e a todos os habitantes da America portugueza, que terão escravos em abundancia para a cultura das terras e extracção do ouro das minas, por preços taes e tão acomodados, que nunca se comprarão no Estado do Brazil, para que chegando a prezença de S. M. esta pretensão, haja o mesmo Senhor, ser servido, pela sua real grandeza aprouvar esta nova Companhia, na forma que tem aprovado a do Gram Pará e Agricultura das Vinhas do Alto Douro [da qual o futuro Marquês de Pombal era um dos diretores], resultando desta nova creação o pôr de huma vez termo à ruina total, a que se encaminha este comercio, com a liberdade permitida, pela *Provisão de 30 de março de 1756*.”⁵⁴

O Conde dos Arcos, procurando destacar nesse ato as vantagens da autorização da implantação da companhia pretendida pelos comerciantes soteropolitanos, critica a proibição pela Coroa, através do Alvará de 17 de janeiro de 1757, da cobrança taxas de juros superiores a 5% ao ano, alegando que “não haverá quem por tão pequenos interesse[s], haja de expor o seu cabedal aos riscos, que justamente se considerão em qualquer qualidade de navegação”⁵⁵.

A título de encerramento do seu ofício de encaminhamento do pedido da autorização real para a companhia de comércio requerida pelo grupo de negociantes baianos, o Vice-Rei, procurando “vender o peixe” dos interesses da elite comercial soteropolitana, escreveu: “Devo dizer a V. Ex^a. que os 12 assignantes são sobre todos os homens de negócio desta Cidade, os mais distintos pela sua capacidade e intelligencia do negocio, fazendo-se entre elles muito mais recomendaveis *Joaquim Ignacio da Cruz*, que com todo o zêlo e incansavel trabalho se tem empregado a reduzir á pratica este projecto, não só trabalhando em que as condiçoens fossem as mais favoraveis, mas persuadindo a todos os mais companheiros, a que se deliberassem a entrar nesta negociação; circumstancias estas porque se faz acedor, quando S. M. haja por bem aprovar este estabelecimento, ser elle o que occupe o lugar de Vice-Provedor, visto haverem convindo entre sy, todos os mais socios, que o Provedor haja de ser *Luiz Coelho Ferreira*, que tão bem tem

⁵³ Que deveriam ser indicados por seus companheiros, respectivamente, vice-provedor e provedor da companhia a ser criada.

⁵⁴ *Annais da Biblioteca Nacional*, v. XXXI, doc. 2804, (p.237-239), p.237.

⁵⁵ *idem*, p.237-238.

animado de sua parte, quanto lhe he possível este negocio, ficando todos os mais assignantes naquelles lugares correspondentes, a que vão destinados, a exemplo dos quaes, tenho por sem duvida, sejam os acionistas de tal qualidade, que para os annos futuros possa a Meza da Companhia escolher huns taes successores, que sem a menor descripçãõ façãõ observar as acertadas determinaçoens, com que he de presumir, façãõ estes huma semelhante creação...”⁵⁶.

⁵⁶ Idem, p.238-239..

CAPÍTULO 3

O TRÁFICO DE ESCRAVOS

Longa já era a história da escravidão em Portugal, que remontava a tempos pré-romanos, quando os portugueses iniciaram, no continente africano, o tráfico de escravos negros.

Nos séculos XII e XIII, o comércio de escravos africanos era feito por todo o país e guardava semelhanças ao do gado cavalari. Tal situação vai estender-se até os tempos modernos.

Quando os portugueses, que haviam precocemente promovido a consolidação do seu estado nacional, iniciaram, pioneiramente, ainda no século XV, a exploração do continente africano, já haviam, portanto, por bom tempo, convivido com a escravidão. Para eles fazer e manter escravos não representava nenhuma novidade.

Foi, pois, com uma certa naturalidade que o tráfico de escravos da era moderna foi se impondo, vindo logo a demonstrar as imensas possibilidades que apresentava como negócio⁵⁷. E isto se deu, ainda na primeira metade do século XV, muito antes da efetivação das primeiras grandes navegações transoceânicas. Foi o tráfico africano, desde então, canalizado para o sul de Portugal, onde essa nova mão-de-obra passou a substituir a dos brancos nos ofícios.

Em 1444, foi fundada a Companhia de Lagos, que passou a explorar o tráfico naquela cidade africana, onde se achava instalada, na chamada “A Casa de Guiné”, na qual se processava a recolha dos escravos, e que, mais tarde, por volta de 1481-1482, foi assumida por Lisboa, com o nome de “Casa da Guiné e Mina”, vindo, posteriormente a ser chamada de “Casa da Índia” (CAPELA, 1974:37).

O que ficou patente é que, logo que demonstrou a sua rentabilidade potencial, a extração de escravos nas costas africanas se estendeu, sem parar, até o final do século XIX. Assim, a escravidão – “radicada nos hábitos nacionais desde antes da nacionalidade” (CAPELA, 1974:41)

⁵⁷ Nas palavras de José Capela, “o tráfico de escravos se inscreveu, quase de imediato, como a grande mina das nossas conquistas e descobertas africanas” (CAPELA, 1974:37).

– vai encontrar nas descobertas portuguesas de novos domínios, especialmente os situados no continente americano, condições excepcionais de expansão.

A guerra, desde a Antigüidade, sempre se constituiu na principal forma da escravização, através da conquista, dos povos nativos derrotados. Todavia não era ela o único processo usado na obtenção de escravos. Outros havia, que tinham sido desenvolvidos por interesses diversos, contando com a participação de chefes políticos e religiosos para mitigar a fome de escravos que tinham os traficantes europeus, como, por exemplo:

Os prisioneiros resultantes de guerras ou de razias, articuladas contra etnias diferentes. Este tipo de captura, praticada geralmente à noite, era conhecido, no século XVI, por “amarrar”;

Aqueles que fossem detidos no decorrer de lutas travadas entre classes sociais ou profissionais (corporações de ofícios, entre os *mandingas*) de uma mesma etnia, bem como os que fossem pilhados procurando impor credos religiosos (particularmente durante as *Djihad* – guerras santas – provocadas pelas facções religiosas mais ortodoxas (de *fulas*) a partir do fim do século XVII;

Os que houvessem sido condenados pelos régulos locais à pena de morte, posteriormente comutada pela de escravidão;

Aqueles que fossem condenados através de decisões proferidas por meio de ordálios (água vermelha, prova da galinha, ferro em brasa, etc.), a serem vendidos, juntamente com suas famílias, como escravos, podendo a sentença atingir familiares até a terceira geração. Era comum essas penas recaírem sobre detentores de posições hierarquicamente elevadas ou que detivessem a posse de significativas propriedades (escravos, gado, cereais, etc.), com o intuito de serem elas confiscadas, com o possível beneficiamento de régulos e/ou de ritualistas. Tratava-se, em geral, de verdadeiros embustes envolvendo os interesses dos líderes locais, atingindo pesadamente famílias inteiras;

Os que eram vendidos por suas famílias ou os que vendiam a si mesmo ou a seus familiares, em épocas de fome ou de calamidades;

Os que eram dados a credores para o pagamento de dívidas, quando o devedor estivesse insolvente. Em algumas ocasiões o próprio devedor entregava-se como escravo, e, em outras, dava ele em pagamento a mulher ou outro parente próximo;

Os adquiridos de outros negros que os salteavam e cativavam, ou dos *tangomaos*⁵⁸; e, também;

Os pilhados em flagrante delito de adultério ou de furto de alimentos (CARREIRA, 1983:21-22).

O bispo de Cabo Verde promoveu, nos derradeiros anos do século XVI, uma análise no sentido de verificar até que ponto eram justos os critérios de escravização acima indicados. Relatando sobre as suas conclusões ao Rei de Portugal, afirmou que não era possível intervir nas formas pelas quais os *tangomaos*, injustamente, cativavam os negros, uma vez que “uns são furtados por força ou enganados, outros condenados sem culpa a cativo, como são as mulheres, filhos e parentes pela culpa dos pais, outros tomados em guerras injustas, porque não tratam *de jure*, senão de quem pode mais. Outros negros eram vendidos por seus pais, sem necessidade bastante; outros com um artifício fraudulento de homem morto que descobrisse a casa do matador (o ‘interrogatório dos defuntos’) quando querem cativar algum e com toda a sua família; e outros por outros modos injustos. De sorte que dizem os práticos que de mil escravos que vêm ao Reino, novecentos são mal cativos.” (CARREIRA, 1983:22).

No que tange à redução dos africanos à escravidão, escreve o Padre Baltasar Barreira: “E porque esta matéria (...) é mui embaraçosa, e cheia de dúvidas, por outra parte não parece possível averiguar-se quais são de bom título e quais não. O qual digo, porque o ordinário é venderem-se os negros por culpa que cometem, ou ele ou parentes, e naturais seus, o qual é como lei entre todos e sem isso não se podem governar bem, visto a sua natureza. E ainda que pode acontecer algumas vezes que se vendam sem culpa ou que a culpa não pareça digna de cativo, para o qual entre eles basta qualquer, não é possível averiguar-se. E assim sou de parecer que se

⁵⁸ Na Guiné portuguesa (Bissau), os mestiços que fazem o tráfico no varejo, sertão a dentro, eram conhecidos como *tangosmaos* e *lançados*. Eram eles resultantes do intercurso entre brancos degredados, aventureiros e bandidos de toda a espécie, envolvidos com o tráfico, e mulheres nativas, constituindo-se para seus pais, ou mesmo para terceiros vinculados ao comércio, em contatos comerciais de confiança que serviam de intermediários, facilitando bastante os contatos com as populações das tribos em cujo seio viviam, com as quais estavam plenamente identificados (CAPELA, 1974:99-100).

não pode tomar assento nesta matéria, senão que ou deve correr o trato de escravos como até aqui, ou proibir-se de todo.” (CARREIRA, 1983:22-23).

O processo da colonização se constituiu na passagem da comercialização de mercadorias já existentes para a produção de novos produtos para alimentar e expandir o comércio dos redutos coloniais, constituindo-se num dos fenômenos mais importantes da formação do capitalismo. No seio desse processo, a mercantilização de trabalhadores forçados necessários ao processo de exploração colonial da América, se constituiu, desde o início do século XVI, numa das atividades que maiores volumes de recursos movimentou, no seio de um comércio atlântico crescente, que se efetivou ao longo de toda a Idade Moderna.

Neste processo, desde cedo, o Brasil, em decorrência de sua localização bastante favorável para o comércio atlântico, e do fato de deter o controle de mercadorias de troca privilegiadas, como o tabaco de terceira categoria, feito com a “sóca” (folhas de terceira escolha) do fumo baiano, que se tornou uma mercadoria de troca das mais apreciadas nos portos de tráfico da costa da Mina, e a cachaça de ínfima categoria (*geribita*), que se mostrou indispensável na composição dos *banzos* (pacotes de troca) usados na troca por escravos nos portos angolanos.

O fumo – que, já em 1670, “constituía a verdadeira moeda de troca nos mercados africanos” (CANABRAVA, 1967:76) – representou, especialmente no século XVIII, “uma riqueza importante, permissora da maior integração do Brasil no comércio triangular do Atlântico em relação à África e à Ásia” (LAPA, 1973:153). Amaral Lapa destaca, ainda, a importante reciprocidade entre os escravos e o tabaco que foram, por longo período de tempo, “os ‘produtos’ comerciáveis de quase único interesse naquele tipo de transação que alimentou a lavoura colonial”, constituindo-se o fumo na “mercadoria brasileira que mais interessava aos régulos”, tendo representado, a exclusividade que dele tinham, para os comerciantes baianos, uma vantagem competitiva da maior importância no tráfico de escravos da Costa da Mina, e que contribuiu, de forma decisiva, para afastar definitivamente daquele mercado os negociantes metropolitanos interessados no mesmo tráfico, mas dele eliminados por não terem a possibilidade, que tinham os baianos, de levar tabaco à África (LAPA, 1973:149-150).

Continua Amaral Lapa: “vê-se aí, destarte, a formação de um grupo de negociantes coloniais em atrito com o poderoso grupo congênere da metrópole, que por direita razão repousada nos interesses reais devia ser prestigiado, mas que pelos reclamos cuja documentação

nos chegou às mãos, não o foi”. Observa ele, ainda, que, a partir da Bahia, esses negociantes que “chegaram a monopolizar os navios entregues às Carreiras da África, desviavam para este continente o tabaco de melhor qualidade, evidentemente, para o comércio clandestino com os mercadores europeus que operavam nas costas africanas em detrimento da praça lisboeta, para onde se passou a mandar o fumo baiano de inferior qualidade.” (LAPA, 1973:151).

Também a respeito da importância do tabaco baiano no comércio africano, manifesta-se Luis Viana Filho: “Para os negros da Costa da Mina nada se equiparava ao fumo. Era o *‘primus inter pares’*” (1988:104). 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 os preços 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” (VIANA FILHO, 1988:104). Assim, essas “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.” (VIANA FILHO, 1988:107).

Os negreiros do Nordeste brasileiro, que se lançaram 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) que se apossara do Castelo de São Jorge da Mina, construído pelos portugueses na Costa do Ouro, em 1482, monopolizava as mercadorias européias e somente permitia, como mercadoria de troca, o tabaco baiano, o que excluía desses portos os comerciantes do Rio de Janeiro, e, de forma ainda mais marcante, os de Lisboa.

Constata-se, pois, que é graças ao tabaco baiano que os termos da dependência econômica que ligava os comerciantes aos agricultores escravistas são virados pelo avesso, uma vez que estes últimos, ao agirem “como oligopólio para a oferta de tabaco se tornam compradores preferenciais – um quase-oligopsônio – dos africanos importados.” (ALENCASTRO, 1986:267).

Entretanto, como os tumbeiros baianos, ao freqüentarem os portos africanos, escapavam ao controle das autoridades portuguesas, estas procuraram refrear de todos os modos possíveis os movimentos dessas embarcações, visando dirigir a procura por negros para os portos sob controle metropolitano.

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” (1986:272).

Além disso, as razias (guerras do sertão) funcionavam como um mecanismo de ajuste dos mercados, corrigindo eventuais desequilíbrios entre a oferta e a procura de negros, e eram desencadeadas sempre que escasseavam os *libambos*⁵⁹ de escravos que chegavam aos portos de embarque. A venda das presas resultantes dessas guerras fazia “baixar o preços dos escravos nas feiras, abrindo um novo ciclo de consumo das mercadorias de troca no interior”. Dessa forma, as “guerras do sertão” e o comércio se constituíam “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 podiam ser ‘criados’ em número ilimitado pelas etnias guerreiras.” (ALENCASTRO, 1986:288-290).

⁵⁹ Encadeamentos de escravos, conduzidos por meio de caravanas, em que estes eram ligados uns aos outros por alças presas a uma corrente central; ou, também, através de argolas de ferro presas nessa mesma corrente, ou mesmo, de forma um pouco mais primitiva, usando-se varas compridas trançadas e amarradas, prendendo-os pelos seus respectivos pescoços.

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

FONTES: Klein (1987:135); Alencastro (1986:276b).

NOTA: (*) Números estimados por Philip D. Curtin (1969:207 – tabela 62).

Aproveitando-se, pois, a capacidade de transporte de mercadorias ancilares que tinham os escravos (a mercadoria principal) resgatados no interior das feitorias portuguesas, um amplo conjunto de *commodities* produzidas nas brenhas do sertão africano – madeiras de lei, borracha, cera de abelhas, mel, almíscar, peles, ouro, cobre, goma, azeite de palma, dendê, tinturas, etc. – vendáveis tanto nas principais praças comerciais locais, quanto nos mercados do Brasil e da Europa, eram direcionadas, através de comboios de escravos, aos portos de tráfico ou às praças comerciais africanas de maior expressão, onde eram transacionadas com prepostos de firmas importadoras européias. Nessas circunstâncias, favoreceu bastante a viabilização econômica e política da *Conquista*⁶⁰ portuguesa, “a habilidade dos luso-africanos para drenar até o Atlântico, nas trilhas do trato negreiro, as trocas inter-regionais nativas”, que passou a apresentar maior evidência a partir do início da concorrência comercial flamenga na África central ocidental (ALENCASTRO, 1994:46).

A ocorrência, no primeiro quartel do século XVIII, do contrabando de ouro e de diamantes brasileiros para a Costa da Mina – onde eram vendidos ou trocados por negros, em volumes que, sem levar em conta os diamantes, 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 passassem a superar as dos da Costa da Mina (ALENCASTRO, 1986:274a e 276b).

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”⁶¹ (ALENCASTRO, 1986:283).

Interessantes análises, tanto de caráter quantitativo quanto de natureza qualitativa, relativamente ao tráfico de africanos, foram feitas por Herbert S. Klein (1972), que destaca o fato de ter sido o comércio de escravos angolanos nos portos do Brasil-colônia, especialmente o que era praticado por traficantes independentes, primária e preferentemente, de caráter bilateral, o que o distinguia do de natureza triangular, que era tradicionalmente praticado pelas outras nações escravistas européias. Por causa das condições favoráveis, em termos dos ventos e correntes marítimas, existentes no Atlântico-Sul – que dificultavam a navegação direta entre Portugal e os seus viveiros de escravos da costa ocidental da África, enquanto facilitavam o desenvolvimento das travessias iniciadas nos portos africanos rumo ao Brasil –, o comércio de escravos de Angola (e pode-se também dizer o mesmo relativamente ao da Costa da Mina) passou a ser mantido diretamente a partir dos portos brasileiros, em navios construídos no Brasil e com tripulações nele recrutadas. Eram também brasileiros os bens que supriam a maior parte das necessidades apresentadas pelos cerca de 2.000 habitantes que deveria ter Luanda, em meados do século XVIII. Destacavam-se entre as mercadorias importadas do Brasil: a aguardente de cana (*geribita*), roupas e tecidos, de procedência européia ou asiática, usados especialmente para a

⁶⁰ Como era conhecida Angola coetaneamente entre os portugueses.

⁶¹ Os grifos são do próprio autor.

compra de escravos no interior, além de gêneros alimentícios, que ajudavam a aplacar a fome da comunidade luandense e, por redistribuição a partir desta, de grande parte dos angolanos. A *geribita* (cachaça) se demonstrou uma mercadoria brasileira bastante apreciada nos sertões angolanos. Entretanto, os bens provenientes do Brasil representavam apenas uma parte do “pacote de troca” usado no tráfico de escravos interiorano, sendo mesclados, nesse intuito, com alguns produtos africanos, especialmente o sal e roupas tecidas com fibras de palma, e com manufaturados provenientes da Europa e da Ásia (KLEIN, 1972:909-910).

Aparentemente, como se pode depreender do importante papel exercido pelos mercadores luandenses, que exerciam um meticuloso controle sobre a movimentação do tráfico da época, e que, uma vez que tinham uma previsão da chegada dos navios, podiam controlar as fontes locais de suprimento de forma a poderem reduzir o tempo de espera necessário – o qual era gerador de encargos adicionais, além de poder dar ensejo a perdas potenciais por morte de escravos semi-moribundos – para que pudessem os tumbeiros completar suas cargas. Também a neutralidade mantida por Portugal durante a maior parte do século XVIII, nas guerras travadas pelas potências imperiais de então, permitiu a ocorrência de uma maior regularidade dos embarques (KLEIN, 1972:910).

Para Jacob Gorender, a insatisfação por parte dos plantadores relativamente às restrições impostas pelo pacto colonial já se evidenciava aqui no Brasil muito antes da crise que atingiu o mercantilismo no final do século XVIII – uma vez que para eles pouquíssimo representava o mercado interno português, e seu maior interesse “só podia ser o desfazer-se do parasitismo da Coroa e da intermediação dos mercadores lusitanos” –, convencidos que se encontravam, desde a segunda metade do século XVII, “da desvantagem de serem colonos de uma metrópole decadente” (GORENDER, 1980:513-516).

José Honório Rodrigues (1964:29) afirma que o Brasil centralizava um comércio triangular que envolvia a África e a Ásia sem a participação dos portugueses, constituindo-se em importações brasileiras: tecidos orientais de algodão, seda, damasco, tapeçarias, pimenta, cera angolana e escravos de Angola, da Mina, de Bissau e de Cachéu. As exportações brasileiras eram constituídas, especialmente, de cachaça, farinha de mandioca, tabaco e carne seca do Ceará.

Continua ele afirmando que os brasileiros controlavam de forma praticamente absoluta o comércio angolano. No sentido de reagir contra essa situação, através de um decreto de 17 de

novembro de 1761, a Coroa portuguesa proíbe que, salvo por motivos de urgência, as naus das Índias aportassem no Brasil. Essa determinação, no entanto, nunca foi cumprida e, ademais, as naus que iam a Luanda ali costumavam deixar as fazendas asiáticas que, através dos navios negreiros, eram transportadas para o Brasil. Também a essa prática, “que dava a Portugal apenas os encargos da proteção desse comércio”, tentou-se impedir por meio de um alvará de 19 de janeiro de 1772. Passados dez anos, em 20 de setembro de 1782, vendo baldados seus esforços no sentido de impedir esse comércio e reconhecendo a força dos interesses econômicos estabelecidos entre o Brasil e a África, passa a Coroa a insinuar aos comerciantes de escravos que se dirigissem também a outros portos africanos, procurando neles firmar presença comercial. Nesse sentido, visando aumentar o lastro das mercadorias disponíveis para essas operações, em 10 de outubro de 1798, era determinado que se desenvolvesse a lavoura no Brasil e que se promovesse a redução do consumo de cachaça nos portos brasileiros, de forma que pudesse ser incrementada a sua exportação para a África (RODRIGUES, 1964:29-30).

Ao analisar a escravidão negra no Brasil, Maurício Goulart (1975:174) observa que o regime dos assentos – base do suprimento de escravos para os domínios da Coroa de Castela – nunca funcionou para o Brasil, e que, desde o alvará de 29 de maio de 1559, dirigido pela rainha regente de Portugal ao capitão da Ilha de São Tomé, o Brasil, sempre que necessitou de negros, teve que ir buscá-los na África. Desse modo, o suprimento de braços africanos para os colonos foi, desde cedo, entregue à sua própria iniciativa, sem grande participação, em termos de orientação e de direção, da Coroa portuguesa, fato este que Portugal, mais tarde, vai lamentar profundamente.

E assim foi, como se depreende das palavras de Goulart, que afirma que, crescendo na metrópole “o interesse pelo Brasil, aumentam os esforços da Coroa no sentido de avocar o governo efetivo das atividades coloniais, sobretudo daquelas, como o intercâmbio comercial com portos estrangeiros, que pudessem acarretar prejuízos imediatos à fazenda real”. O comércio que era feito com a costa africana, possibilitava aos mercadores brasileiros grandes oportunidades para burlarem a legislação fiscal portuguesa, “com todo o seu rãncido cortejo de proibições, privilégios e monopólios”. Nessa hora, são dignas de serem observadas “as marchas e contra-marchas, os avanços e os recuos da política reinol, a emaranhada de ordens e contra-ordens que desabam, então, emanadas de Lisboa, sobre a Bahia, Pernambuco e o Rio”, debatendo-se os moradores do Palácio de Nossa Senhora da Ajuda “entre o desejo de cortar cerce na carne dos

colonos e a impossibilidade de fazê-lo”, sendo que, “no cotejo final de ganhos e perdas, vai sobrar larga margem a favor do Brasil” (GOULART, 1975:188).

O atropelamento de idas e vindas da Coroa portuguesa, procurando encontrar soluções para os impasses com que se defrontava diante do crescente domínio dos negociantes brasileiros no tráfico africano, cada vez mais se acentuava.

Em alvará de 25 de janeiro de 1758, a fim de facilitar o comércio de escravos em Angola, confessa, D. José, refletindo a balbúrdia existente no que se referia à arrecadação de direitos sobre esse comércio, que, “por se não haver estabelecido até o presente para a sobredita arrecadação de direitos uma forma clara, certa e invariável, mediante a qual os despachantes sejam sempre seguros do que devem, e os contratadores e administradores dos referidos direitos saibam também com toda a facilidade e individuação o que hão de cobrar, sem que uns possam fraudar ou embaraçar os outros com pretextos frívolos e despachos inutilmente repetidos por diversos motivos...”, via-se oprimido o tráfico e prejudicado o erário real (GOULART, 1975:193-194).

Comentando a confissão real acima transcrita, afirma Goulart: “Sobejavam razões ao rei para essa explosão contra a barafunda fiscal vigente. O pandemônio dos Direitos Velhos e dos Direitos Novos, do Imposto Novo e do Direito de Preferência, ainda hoje desorienta e desespera a quantos se obstinam na doideira de entendê-lo. Nem é menor o quebra-cabeças dos Direitos de Entrada, dos Direitos de passagem para as Minas, dos Direitos da Nau Grande ou Nau Guarda-Costa, dos Direitos da Contribuição Voluntária, tudo sobre a escravaria.” (GOULART, 1975:194).

O que o alvará de 25 de janeiro de 1758 visava era por termo à confusão das cobranças de direitos em Angola, determinando que, a partir de 5 de janeiro de 1760, fossem recolhidos apenas os seguintes direitos: “Por escravo, ou seja macho ou fêmea, que se embarcar no reino de Angola e portos de sua dependência, excedendo a altura de quatro palmos craveiros da vara se pagará 8\$700 em uma só e única adição, e por um só e único despacho, sem que para isso se pratique outra alguma avaliação ou diligência, que não seja a referida medida. Por cria de pé, que tenha de quatro palmos para baixo, se pagará na sobredita forma a metade dos referidos direitos, ou 4\$000. Sendo que as crias de peito, serão livres de todo e qualquer imposto, fazendo uma só cabeça com suas respectivas mães, para por despachos destas se cobrarem somente os 8\$700 acima referidos.

Quanto à preferência de 2\$000, paga até então ao capitão do navio, incorporava-se ao imposto, compreendido nos 8\$700: o frete se reduzia de 8\$000 para 6\$000. Além dos 8\$700, apenas mais \$300 de subsídios”. Ficava, desta forma, mais fácil o controle português sobre a expedição da escravaria de Angola para o Brasil (GOULART, 1975:197).

José Jobson de A. Arruda, analisando o comércio intercolonial, afirma que, nas três últimas décadas do século XVIII, houve um progressivo abrandamento por parte dos “teóricos ilustrados portugueses” das proibições impostas ao comércio intercolonial, que se estendeu ao ponto de conduzirem a política econômica portuguesa a uma situação extrema – impensável e inaceitável dentro da lógica até então vigente no Antigo Sistema Colonial – na qual, para se tentar promover um maior dinamismo econômico do Império Colonial Português, impôs-se um conjunto de medidas estimuladoras do comércio intercolonial. À medida que a produção colonial cresceu, conforme José Jobson Arruda, aumentou proporcionalmente a procura de braços para a lavoura, estimulando o desenvolvimento de todo um processo de encadeamentos produtivos e comerciais decorrentes da necessidade de se ampliar a quantidade de mercadorias componentes dos pacotes a serem utilizados como moeda de escambo para a aquisição de escravos. Crescendo a movimentação comercial intercolonial, desencadeava-se um processo de difícil contenção, por ser ele decorrente “do próprio desenvolvimento econômico da Colônia”, cujo caráter era bastante contraditório, por se contrapor de forma direta contra os próprios interesses da Metrópole. Paradoxalmente, a Metrópole, para poder explorar a Colônia, criava as condições para o desenvolvimento desta, provocando a ocorrência de “contradições internas insuperáveis” no quadro de referenciais específico do Antigo Sistema Colonial (ARRUDA, 1980:321-323).

3.1 A FORMA PELA QUAL O ESCRAVO ERA PRODUZIDO COMO MERCADORIA NA COSTA DA MINA

O levantamento que é feito a seguir a respeito do comércio direto que faziam – contornando os meandros estabelecidos pelo “pacto colonial”, cuja fórmula clássica para o comércio colonial era a do comércio triangular –, nos portos africanos da Costa da Mina, os comerciantes soteropolitanos, está fundamentalmente apoiado em informações divulgadas na importante obra de Pierre Verger, intitulada *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos*⁶², o qual, laboriosa e pacientemente, recolheu em seu

⁶² Ao reproduzirmos trechos da correspondência oficial portuguesa citados por Verger, optamos por manter *ipsis*

livro um volume incrível de informações, obtidas através de pesquisas diretas que fez em inúmeros arquivos europeus, brasileiros e africanos.

Desde o início do século XVII, os comerciantes lusitanos mantinham, no castelo de São Jorge da Mina – fundado, em 1482, por Diogo de Azambuja, a mando de D. João II, e perdido para os holandeses em 1637 –, localizado na Costa do Ouro, um ponto de troca com os régulos e comerciantes locais, em que permutavam por ouro, avidamente buscado pelas potências européias, fortemente impregnadas então pelo espírito mercantilista, escravos que obtinham, em troca de barras de ferro, no Congo. Realizavam eles, ao agirem dessa forma, “uma assaz brutal transmutação de ferro em ouro” (VERGER, 1987:10).

A respeito desse castelo, implantado pioneiramente na costa do Ouro pelos portugueses, bem como de outros que foram, posteriormente, construídos por companhias de comércio, em grande parte com participação direta das casas reais européias, comenta Catherine Coquery-Vidrovitch (1965:110): “Os mercadores portugueses juntavam-se em torno de castelos fortificados, que desempenharam simultaneamente o papel de feitorias comerciais e de postos militares, protegendo os navios de passagem das pilhagens indígenas ou dos ataques de flibusteiros; as outras nações em breve os imitaram: os holandeses expulsaram-nos de S. Jorge da Mina, os ingleses instalaram-se na Gâmbia e em *Cape Coast Castle*, os franceses em São Luís do Senegal e em Uidá, no Daomé; os dinamarqueses e os brandenburgueses possuíam igualmente fortalezas com a ajuda das quais demarcavam as costas de África. Essas fortalezas, todavia, garantiam aos seus donos uma ‘zona reservada’ bastante precária porque, entre outras razões, os castelos ficavam bem próximos uns dos outros: só na costa do Ouro, havia treze fortes holandeses, nove ingleses e um dinamarquês”.

Visando tornar mais efetivo o escambo que faziam na Costa do Ouro, uma vez que os negócios de escravos em troca de ouro estavam decaindo, os portugueses (então sob domínio espanhol) estabeleceram que, numa distância de dez léguas em direção ao interior e ao longo do litoral, nenhum negro poderia ser capturado ou vendido.

litteris a grafia usada por ele nas reproduções que apresenta em sua obra, especialmente em razão de terem os referidos textos oficiais sido vertidos para o francês na obra original e depois traduzidos para o português, resultando que, em muitos desses textos, seja apresentada uma mescla de grafia em português coevo e no português atual do Brasil, não sendo seguido para isso qualquer padrão específico.

Por se restringirem, até então, os interesses que tinham os portugueses na região do Golfo da Guiné à obtenção de ouro, o abastecimento de escravos de suas dependências americanas era preponderantemente feito a partir dos domínios de Portugal em Angola. Isto pode ser evidenciado pelo fato de que, quando a Bahia foi tomada, durante um curto lapso de tempo, em 1624, pelos holandeses, estes encontraram fundeados no porto soteropolitano seis navios provenientes de Angola, com uma carga total de 1.440 escravos, e apenas um procedente da Guiné, que trazia somente 28 (VERGER, 1987:11).

Com a tomada de Angola, em 1641, pelos holandeses, iniciou-se um período, que se estendeu até a retomada de Luanda por Salvador Correia de Sá (1648), durante o qual a Bahia enfrentou seriíssimos problemas de reabastecimento de sua força de trabalho escrava, uma vez que os holandeses, que também se achavam instalados em Pernambuco, para lá desviaram os cativos angolanos que antes eram usados para a reposição, ou mesmo expansão, da força de trabalho mancípia da Bahia.

Nas últimas décadas do século XVII e nas primeiras do seguinte, apesar dos ingentes esforços da Coroa portuguesa no sentido de encaminhar as naus dos traficantes soteropolitanos para negociarem nos portos das conquistas portuguesas da Guiné, de Angola ou do Congo, verificou-se uma crescente tendência de se dirigirem as mesmas para fazer o tráfico na Costa da Mina, também conhecida como Costa a leste (a sotavento) da Mina, constituída pela parte do golfo de Benin situada entre o rio Volta e Cotonu. Isto se deveu especialmente ao fato de que os baianos eram detentores de uma mercadoria de troca privilegiada nos negócios realizados nos portos da Costa da Mina, que era o tabaco de terceira categoria, cuja introdução em Portugal era proibida e que não era aceito como componente do pacote de troca nos demais portos de tráfico lusitanos acima referidos. Assim, os negros provenientes da Costa a Sotavento – que corresponde hoje ao litoral do Togo e da República Popular do Benin – eram conhecidos, na Bahia, como “negros de Mina”.

Curiosamente, como já foi dito, foi o fato de poderem dispor de tabaco de terceira qualidade, refugado pelo mercado europeu, do qual era a Bahia de longe a maior produtora, que deu aos negociantes soteropolitanos enormes vantagens comerciais nos portos de tráfico da Costa

da Mina, tal era o grau de apreciação que tinham por essa mercadoria⁶³ as populações nativas daquela região.

Pierre Verger (1987:12-13) mostra, através da tabela 2, a seguir apresentada, para o período que vai de 1681 a 1710, a existência de uma progressiva tendência no sentido de se concentrar o tráfico praticado pelos baianos nos portos da Costa da Mina e de se tornar praticamente nulo o tráfico por eles feito em Angola.

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: VERGER, 1987:12-13.

O surto ocorrido em Angola, por volta de 1687, de uma epidemia do “mal de bexigas” (varíola), mencionada nas patentes entregues aos capitães dos navios tumbeiros que iam traficar na Costa da Mina, foi a justificativa encontrada pelos comerciantes da Bahia para explicar o fato de estarem desviando o tráfico para os portos desta costa.

No quinquênio 1701-1705, ocorreu um significativo aumento do número de viagens (que cresceram em torno de 70% relativamente ao quinquênio anterior) para a Costa da Mina, em função da perda pelos portugueses do *asiento* de fornecimento de escravos às Índias espanholas, o que permitiu uma concentração das ações portuguesas ligadas ao tráfico na direção do Brasil.

O *Asiento* foi controlado pelos portugueses, então sob o domínio espanhol, entre 1580 e 1640; desde então, até 1713, passou pelo controle de holandeses e de franceses e mesmo de portugueses (os quais obtiveram-no pela última vez em 1696), tornando-se inglês em 1713, depois de ter permanecido ininterruptamente em mãos francesas entre 1701 e 1713, a partir do

⁶³ Os tabacos exportados da Bahia para o Daomé eram, especialmente, dos tipos alagoano e cachoeirense, que, apesar de sua ínfima qualidade, eram muito apreciados pelos daomeanos (RODRIGUES, 1964:31).

tratado firmado em Utrecht – que encerrou a guerra sucessória da Espanha – entre a França, a Espanha, a Inglaterra e a Holanda.

3.2 INSTITUCIONALIZAÇÃO PROGRESSIVA DO TRÁFICO DIRETO DE ESCRAVOS ENTRE A BAHIA E A COSTA DA MINA

O sensível incremento da presença baiana que se verificou no tráfico de escravos da Costa da Mina – inacessível aos traficantes de outras regiões da Colônia igualmente carentes de escravos – pode ser explicado por três razões circunstanciais: 1) a Costa da Mina veio a se constituir num formidável escoadouro para o fumo de terceira categoria⁶⁴, que era considerado no mercado fumageiro como sendo de refugio – do qual a Bahia era a única produtora em quantidades significativas (Pernambuco também o produzia, porém em muito menor quantidade e com menor qualidade, pois seu produto era considerado melado demais para o gosto dos negros que o consumiam), sendo sua venda fundamental para o equilíbrio econômico baiano –, cuja entrada no mercado metropolitano era vedada; 2) a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais⁶⁵ (*West-Indische Compagnie*), que monopolizava o comércio de mercadorias européias tanto para a Costa do Ouro quanto para a Costa a Sotavento da Mina, somente permitia a aquisição de escravos em troca de tabaco, o que excluía do tráfico não só os negociantes dos portos de Portugal como os de outras partes da Colônia que não cultivavam o tabaco, cobrando os batavos, entretanto, pelo fornecimento do passaporte, que autorizava os navios da Bahia carregados de tabaco a traficarem nos portos de Grande Popo, Uidá, Jaquim e Apá, dez por cento

⁶⁴ À medida que o movimento do tráfico da Costa da Mina cresceu, houve, tudo indica, uma tendência no sentido de que o tráfico daquela costa fosse absorvendo parcelas crescentes da produção total de tabaco e não mais tão somente do de terceira categoria. Nesse sentido, aponta José Ribeiro Júnior ao escrever, a respeito do movimento de cargas da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que: “Não consta, nos mapas de de carregação da companhia para a Europa, nenhuma remessa de tabaco, mostrando uma produção voltada exclusivamente pra o trânsito negreiro.” (RIBEIRO JÚNIOR, 1976:124).

⁶⁵ O recrudescimento do conflito entre os espanhóis e os holandeses que se verificou após o término do período de trégua que existiu, durante doze anos (1609-1621), entre eles, vedou aos Países Baixos o acesso às mercadorias coloniais ibéricas (o Brasil encontrava-se, então sob domínio espanhol – 1580-1640). Para resolver o impasse então criado, os holandeses criaram em 1621, nos mesmos moldes da Companhia Reunida das Índias Orientais (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, VOC), que já existia desde 1602, a Companhia das Índias Ocidentais (*West-Indische Compagnie*, WIC), cujas finalidades últimas eram as mesmas da sua predecessora, ou seja, fazer a guerra e o comércio, devendo, por um lado, “alvejar a retaguarda filipina no Atlântico sul a fim de afrouxar as garras espanholas no *front* de Flandres”, e, por outro, “estimular o comércio interlope nas possessões ibéricas da América e África” (ALENCASTRO, 1994:103). Diferentemente do que aconteceu com a VOC, que resultou do agrupamento de diversas companhias e que foi financiada por comerciantes peso-pesados que operavam nas grandes praças marítimas, a incorporação da WIC foi completada por meio de investimentos de comunidades interioranas que eram administradas por “calvinistas de linha dura”, cuja preocupação maior era a de reduzir a presença católica nas Américas, mas que tinha pouca vivência no grande comércio transoceânico (idem, 103).

da carga de tabaco que levavam⁶⁶; e 3) o fato de estar interdito aos comerciantes do Rio de Janeiro, bem como aos das demais regiões brasileiras não produtoras de tabaco, o comércio nos portos da Costa da Mina; o que veio a consolidar a supremacia comercial dos traficantes baianos nesses portos. Havia, ainda, a considerar, como outra razão circunstancial favorável à efetivação pelos baianos do mencionado comércio, o fácil e rápido acesso marítimo existente entre a baía de Todos os Santos e a Costa da Mina.

Durante o período de ocupação de Angola pelos holandeses, em decorrência da forte escassez de escravos que se fazia sentir no Brasil, decidiu a Coroa portuguesa, em 12 de novembro de 1644, através de um decreto, autorizar os navegadores portugueses que carregassem tabaco a irem, diretamente da Bahia, traficar nos portos da Costa da Mina.

Institucionalizava-se, pois, com autorização real, em razão da enorme carência de escravos então existente, um comércio bilateral entre essas duas regiões, passando os navios armados na Bahia a promover trocas diretas de um produto colonial, do qual os baianos tinham o monopólio (o tabaco feito das folhas de terceira escolha, que eram conhecidas como “sóca”⁶⁷), por escravos, nos portos africanos da Costa da Mina em que o tráfico era facultado aos portugueses. A manutenção desse esquema direto de trocas entre a Bahia e a Costa da Mina, nas condições privilegiadas em que ele se deu, passa, assim, a ter para os comerciantes nele envolvidos importância vital, tanto em decorrência da autonomia com que eram feitas as trocas quanto das facilidades operacionais que ele ensejava e da ampla margem de lucratividade potencial que ele prometia.

Stuart B. Schwartz aponta a indústria fumageira baiana como a mais importante do Brasil, destacando a importância para isto do melado utilizado para o beneficiamento dos fumos de

⁶⁶ Edison Carneiro faz algumas considerações a esse respeito: “O porto de Ajudá, ‘avultado em negócio de escravos’ era freqüentado por navios, corvetas e sumacas de muitas nações. As unidades mercantes de bandeira portuguesa paravam, primeiro, no Castelo da Mina, onde pagavam um imposto de 10% sobre o valor da carga [de tabaco] e obtinham, pagando mais um rolo de tabaco, ‘passaporte’ para comerciar nos portos de Popó, Ajudá e Apá. Era obrigatório levar a bordo um guarda do Castelo da Mina, para que não negociassem em outros portos, e a reboque uma bomba (canoa), com cinco ou seis guardas do forte holandês, para impedir a aproximação de outras canoas.” Além disso, cada embarcação da Bahia para poder ancorar no porto de Ajudá, era obrigada a pagar ao diretor da fortaleza 21 rolos de tabaco, seis boiões de doce e três arrobas de açúcar (CARNEIRO, 1964:52). Há, no trecho transcrito, um evidente equívoco da parte de Edison Carneiro, pois o texto de Caldas (1931:292), que ele está interpretando, deixa claro que **bomba** é o nome que era dado a cada um dos guardas que vão na canoa e não o da própria canoa.

⁶⁷ Comenta a respeito Pierre Verger (1987:21): “As folhas de terceira categoria e às quais faltava ‘substância’, de pequeno tamanho ou quebradas, deveriam sofrer um tratamento particular para evitar o seu ressecamento ou apodrecimento. Untavam-nas, pois, mais copiosamente com melado que as de primeira categoria, quando as torciam e as colocavam em rolos. O agradável aroma que se soltava (...) era inimitável e tornar-se-ia o principal fator de

menor qualidade destinados especialmente ao trato de negros na Costa da Mina, onde gozava este produto, entre a população local, de enorme preferência sobre qualquer outro, o que estabelecia para os traficantes baianos, comparativamente aos das demais nações e mesmo aos das demais regiões do Brasil-colônia envolvidas no tráfico, uma enorme vantagem competitiva (SCHWARTZ, 1988:205).

Os comerciantes da Bahia tiveram, pois, carradas de razões para montar em Lisboa um poderoso *lobby* voltado a defender as vantagens conquistadas frente a outras regiões produtoras, ou potencialmente produtoras, de tabaco no Brasil.

Além disso, foram defendidos os baianos de seus vizinhos fumageiros, a partir de 11 de agosto de 1718, através de uma decisão real que limitava a permissão aos negociantes de Pernambuco, cujo fumo era de pior qualidade que o da Bahia, no sentido de enviarem barcos à Costa da Mina para o resgate de escravos, permitindo-lhes no máximo o envio de três ou quatro embarcações anualmente, enquanto os da Paraíba poderiam enviar uma apenas, e assim mesmo com as suas respectivas cargas limitadas a 500 ou 600 rolos, para que se pudesse evitar que o comércio da Bahia fosse prejudicado.

Mas os negociantes de Pernambuco não se deixaram controlar pelos decretos reais. Em 15 de fevereiro de 1726, comunicava o vice-rei à Corte que “os negociantes daquele porto [Recife] exportavam o mais escolhido tabaco para a Costa da Mina, e com uma tal abundância que mais de vinte navios o transportavam todos os anos.” Isto pôde ser comprovado a partir de levantamento feito por Verger (1987:29) nos arquivos de Haia, em que ele apura, através dos passaportes concedidos no castelo de São Jorge da Mina aos navios dos portos do Brasil, que, entre 1727 e 1740, os portos da Costa da Mina foram freqüentados por 129 navios da Bahia, 73 de Pernambuco, 9 da Paraíba e um do Rio de Janeiro.

Diante da evidente preferência que os negros da Costa da Mina demonstravam pelo tabaco baiano em relação a qualquer outra mercadoria, a França e a Inglaterra constantemente encaminhavam às suas fortalezas daquela costa especialistas em tabaco e observadores comerciais, preocupados, juntamente com os respectivos administradores, em encontrar meios de tornarem o tabaco produzido pelas suas dependências antilhanas competitivo com aquele que os baianos usavam no tráfico. Todas essas tentativas foram, todavia, infrutíferas.

No tráfico que faziam em Ajudá, os portugueses usavam no escambo, como mercadorias de troca, quase que exclusivamente, tabaco baiano e ouro. Só muito raramente usavam mercadorias européias. Anualmente, partiam da Bahia, rumo à Costa da Mina, entre doze e quinze navios, que tinham capacidade para transportar, cada um deles, cerca de 370 negros. Esses navios carregavam, como mercadorias de troca, entre dois e três mil rolos de tabaco além de ouro. A este respeito, transcreve Verger trecho de relatório redigido no forte francês de Ajudá, em maio de 1750, em que observadores franceses destacavam que: “(...) os portugueses vêm para Judá somente com carregamentos de ouro e de tabaco do Brasil, muito raramente com mercadorias [européias]. A colônia do Brasil envia ali, a cada ano, doze a quinze navios do porte de trezentas e setenta negros. Suas expedições acham-se tão organizadas que, a cada três meses, chegam quatro ou cinco navios, quando um mesmo número está prestes a partir. Cada um desses vasos traz ordinariamente, além de ouro, entre dois e três mil rolos de tabaco, a que davam os negros preferência relativamente ao ouro, consumindo-os com tal sofreguidão que, quando os navios do Brasil tardavam a chegar, aqueles que ainda estavam por carregar poderiam fazer excelentes negócios, comprando cativos de escolha por apenas seis rolos de tabaco⁶⁸ .

Durante sua permanência no forte francês, em janeiro de 1789, o francês Gourg, que respondia por um pouco exitoso projeto de se produzir nas Antilhas um sucedâneo do tabaco baiano, relatava o seguinte: “O tabaco do Brasil é melhor torcido, quer dizer, mais açúcarado. Os rolos pesam mais do que os nossos; ele é preparado com xarope mais puro, enquanto aquele que pegamos em Lisboa é preparado com xarope e água do mar, que o resseca mais cedo; isto os negros o sabem.” (*apud* VERGER, 1987:30).

Os ingleses estavam desde 1660 estabelecidos no *Cape Coast Castle*, construído pelos suecos na Costa da Mina por volta de 1650, inicialmente através da *Royal Company of Adventurers*. A partir de 1672 esta fortificação passou a abrigar a *Royal African Company*⁶⁹, cujas relações com os comerciantes portugueses que freqüentavam a Costa da Mina alternavam momentos de convivência cordial com outros de alterações, não só em decorrência da evolução

⁶⁸ O tabaco da Bahia era, de acordo com Verger, muito procurado e preferido ao de Pernambuco. Os negros acham este último muito melado. E era, com efeito, a tal ponto que o licor chegava a sair através do couro de boi no qual cada rolo é embalado (VERGER, 1987:30).

⁶⁹ Em 1662, comerciantes ingleses fundaram a *Company of Royal Adventurers of England* que começou a atuar na costa africana mediante a construção de diversos fortins e feitorias, que dois anos depois foram destruídos pelos holandeses comandados por Ruyter. Todavia, em 1672, o próprio rei Charles II era que se proclamava o incorporador da *Royal African Company of England*, recomendando aos seus súditos que agissem patrioticamente, subscrevendo suas ações (TAUNAY, 1941:158).

dos interesses comerciais locais como, também, das guerras e alianças envolvendo as nações da Europa que se dedicavam ao tráfico.

Por ocasião da restauração da autonomia de Portugal, promovida, em 1640, pelo duque de Bragança, que retirou-o dos domínios da Coroa de Castela, os holandeses, através da Companhia das Índias Ocidentais (WIC), ainda ocupavam Pernambuco, donde foram desalojados somente em 1654. Esta companhia, durante o período em que Portugal esteve sob domínio espanhol, também se apossara da quase totalidade das possessões que este mantinha na costa africana, tendo a Companhia Reunida das Índias Orientais (VOC) feito o mesmo relativamente a muitas das feitorias portuguesas do Oriente. Portugal viu-se, pois, privado do controle das suas principais fontes supridoras de escravos africanos, inclusive de Angola que fora conquistada por expedição enviada de Pernambuco pelo príncipe Maurício de Nassau, no próprio ano de 1641, antes que lhe chegasse oficialmente a notícia sobre o armistício entre Holanda e Portugal, a seguir mencionado.

Ainda em 1641, os portugueses, bastante pressionados pelos espanhóis que até então não haviam reconhecido a independência de Portugal, firmaram com os holandeses um tratado estabelecendo um período de dez anos de trégua. Pelos termos desse tratado, os súditos portugueses ficavam autorizados a traficar escravos na Costa da Mina, mediante o pagamento prévio, aos holandeses do castelo de São Jorge da Mina, de dez por cento das cargas de tabaco que transportassem⁷⁰.

Em 12 de novembro de 1644, premido pelas constantes reclamações que chegavam ao Reino no tocante à falta de escravos para o desenvolvimento da produção colonial, decorrente da ocupação de Angola pelos holandeses, o rei D. João IV emite provisão autorizando que navios

⁷⁰ Sobre essa exigência dos holandeses, escreve José Antonio Caldas: “A este Castelo costuma’o ir os navios portugueses despachar, e pagar des por cento da sua carga, e alem disto o mais que os Olandezes lhe tem posto por costume. Logo que dão fundo lhe metem hu’a guarda, que costuma ser um sargento da sua organização, e em falta hum soldado, e logo depois lhe dão vizita com os Oficiaes da Fortaleza para examinar toda a sua carga, e se hê, ou não permittida, e daqueles genero com que desdizem somente podemos navegar, q’ são tabaco, assucar e aguardente da terra, e alem destes, outros mais são [para eles] contrabando, e destes fazem boa [praça]. Depois de pagos os des por cento, que eles querem lhes pertensam, e as mais alcavalas por eles impostas da’o hum pa[s]saporte, que custa hum rolo de tabaco (que tambem este se paga) em que dão consentimento, para podermos fazer negocio depois de pas[s]ar o Rio da Volta, e assim dispedem os navios cóhum guarda para este não consentir fasa’o os Portuguezes negocios de nenhu’a qualidade senão naqueles portos por eles permitidos, que são Popó, Ajuda, e Apa, alem do referido guarda lhe costumão meter mais o grande contrapezo de hu’a canoa com sinco, 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 embarcasam que haja de fazer alguns generos de negocios. Do Castelo de Mina haverá tres leguas do Cabo Corso, e deste porto ao de Anamabo haverá quatro ou sinco leguas.” (CALDAS, 1931:292).

portugueses fossem aos portos dos reinos da Guiné [Costa da Mina] para o resgate de escravos destinados aos portos de sua colônia americana⁷¹.

A partir da retomada de Angola por Salvador Correia de Sá, em 1648, voltam a ingressar na Bahia escravos bantos provenientes de Angola, sem que, todavia, fosse interrompido o tráfico efetuado pelos navios do porto soteropolitano nos portos da Costa da Mina.

Porém, como já ficou demonstrado pela Tabela 2, apresentada no início deste capítulo, a partir das duas últimas décadas do século XVII, cresceu exponencialmente o número das naus baianas que iam traficar na Costa da Mina, ao mesmo tempo em que o número de embarcações da Bahia que se dirigiam para Angola com a mesma finalidade tendeu a se anular.

Para Genovese, a grande maioria dos escravos negros trazidos para a América era, sem margem a dúvidas, proveniente da África Ocidental (Costa da Mina). Os daomeanos, notáveis apresadores de escravos, raramente penetravam a mais de duzentas milhas da costa, sendo a maioria de suas vítimas de localidades bem próximas à mesma. Os povos do oeste africano – *daomés, ashantis, yorubas*, etc. – tinham uma clara noção da divisão do trabalho, uma agricultura bem desenvolvida, procedimentos legais, um sistema de comércio com um grau acentuado de regulamentação, minuciosas estruturas militares, um grande número de ligas artesanais e um esboço de estrutura de classes (GENOVESE, 1976:67-69).

Na Costa a Sotavento⁷² da Mina [Costa da Mina], havia uma série de portos onde o tráfico de escravos era praticado. Apresentamos a seguir, a descrição desses portos que foi feita pelos Srs. d'Olfert Dapper e William Bosman, citados por Pierre Verger (1987:126): “A quatorze léguas⁷³ a leste do rio Volta, existe a aldeia de Coto, de onde o rei foi expulso pelos Popo. Dez léguas mais longe, ficava Pequeno Popo, cujos habitantes são um resto do reino de Accra, de onde foram expulsos anteriormente. Esse país é muito infértil, é preciso que os Fida [habitantes de Uidá] alimentem quase todos os habitantes. Vivem da venda de escravos. A quatro léguas daí,

⁷¹ Nina Rodrigues (1977:25) transcreve parte do texto desta provisão que Dom João IV, premido pela escassês de escravos que ocorreu no período da ocupação holandesa em Angola, mandou divulgar em 12 de novembro de 1644, em que “havia S. A. permitido a seus vassallos poderem navegar aos reinos da Guiné, a trazerem escravos aos portos do Brasil”, o que se constituía num “grande serviço que a S. A. faziam os traficantes em os ir buscar áquella costa [da Mina] e trazel-os a esta cidade, pela grande falta que fazem aos muitos engenhos e fazendas de cannas que nella tem accrescido”.

⁷² Sotavento significa **o lado para onde sopra o vento**. No jargão dos navegadores, sotavento é o vento que sopra pela popa do navio, dando-lhe impulsão.

⁷³ A légua é uma medida de percurso, correspondendo a 6.600 metros.

[fica] o reino do Grande Popo, cujo rei prestava anteriormente ao de Fida [Ajudá] certa obediência...”.

A seguir, os autores falam de Ajudá, “...onde aqueles que possuem muitos bens traficam muito com escravos. Podem fornecer mil deles mensalmente, quer dizer, se não houver embarcações em Jaquin que dependam de Grande Ardra, situada somente a três léguas de lá. Neste caso, o negócio não se dá muito bem, pois o rei de Grande Ardra, pelo país de quem a maioria dos escravos deve passar, manda fechar as estradas de Fida [Ajudá] para favorecer seu próprio país e proíbe rigorosamente o transporte de escravos para Fida de quem é sempre inimigo. Um pouco mais para baixo de Fida e mais para dentro das terras, fica o país de Offra, que os europeus chamam de Pequeno Ardra. A dezoito léguas da Costa em direção ao nordeste, fica a Grande Ardra. É na verdade uma praça toda aberta e sem muralhas. É algo muito singular que esses negros desprezem sua língua materna e quase não a falem para aprender uma outra que têm sempre na boca, chamada Ulcumy. Ulcumy [Oió] é um país entre Ardra e Benin, em direção ao nordeste e, assim, não chega até a Costa. Deste reino para a Pequena Ardra é trazida grande quantidade de escravos”.

Apontavam, ainda, os autores que, do acima relatado, se poderia depreender o permanente clima de guerra existente entre os diversos pequenos reinos existentes ao longo da Costa da Mina. Pela sua posição estratégica, o reino de Ardra – que era submisso ao seu vizinho Ulcumy⁷⁴ ou Oió – tinha condições de controlar os caminhos que vinham do interior, podendo, sempre que julgasse interessante, bloqueá-los, privando os reinos vizinhos de escravos, que eram desviados para o seu porto (Pequeno Ardra, também conhecido como Offra).

Até o século XV, Oió era apenas uma cidade-estado *iorubá* entre muitas outras, que chegou, inclusive, a ser dominada, durante algum tempo, pelos *nupes*. Situava-se Oió no centro da área ocupada pelos *iorubás*, estando separado da costa do golfo da Guiné pela mata. Ao completar sua expansão territorial, seu poder se estendia sobre uma área que ia desde o vale do rio Níger até as atuais fronteiras do Benin. Entretanto, em determinados momentos, outras regiões a leste e a oeste caíram, em distintos graus de dependência, sob o domínio dos *iorubás*. Não dispondo de uma passagem para escoar os seus cativos rumo ao mar, em meados do século XVII, Oió impôs o seu domínio sobre diversos pequenos estados, que se destacavam no tráfico negreiro da costa do golfo de Benin, como Savi (Xavier), Jaquin, Porto Novo, etc. O poderio do estado de

⁷⁴ Observa Verger (1987:126) que “é pelo nome de Lucumy que os *iorubás* ou *anagôs* são designados em Cuba”.

Oió era devido à sua força militar. O controle das armas e da cavalaria era exercido pela aristocracia guerreira *iorubá*, que as utilizava especialmente na caça de cativos. O reino de Oió, com a implantação do tráfico negreiro, reorganizou-se institucionalmente e concentrou suas atividades no exercício de uma prática escravizadora que passou a dominar crescentemente. Em consequência disto, houve um sensível decréscimo de suas atividades agrícolas e artesanais, crescendo, em paralelo, o poder da aristocracia militar e, também o do *alafin*, que ganhou em termos de autonomia diante de seu conselho. Assim, ao desenvolver a caça e o comércio de gente, o reino de Oió organizou um exército que se profissionalizou na captura, no transporte e na comercialização de cativos (MAESTRI, 1988:56-57).

O reino de Oió se constituiu, pois, numa confederação de estados africanos autônomos, em que as constantes guerras de razia, ou ainda outras de maiores proporções, empreendidas por ele, criaram uma situação de supervalorização das funções militares no seio da estrutura política, tendo o seu exército chegado a contar com um efetivo da ordem de 100.000 homens (CAPELA, 1974:77).

Durante a maior parte dos séculos XVII e XVIII, Oió exportava grandes levas de escravos tanto para o norte, para as terras ocupadas pelos *hauçá*, quanto para o sul, para a costa atlântica a oeste de Lagos. O mais importante tributário de Oió era o Daomé, que se engajara num processo paralelo de conquista e de consolidação política entre os povos *aja* que viviam a oeste dos *iorubás*, numa região em que a savana aberta mergulha para a costa, permitindo o emprego da nova arma, a cavalaria. A contribuição de Oió e do Daomé para o comércio transatlântico de escravos atingiu o seu apogeu por volta de 1680 a 1730, quando cerca de 20.000 escravos eram vendidos anualmente nas praias situadas entre Badagry e Whydah (Ajudá), que receberam o nome sinistro de Costa dos Escravos.” (OLIVER, 1994:145).

Ao longo dos primeiros anos do século XIX, os fortes das três nações européias estabelecidas na Costa da Mina foram fechados. No caso dos franceses e dos ingleses, por terem eles se desinteressado pelo tráfico, o que aconteceu à medida que a escravidão foi sendo extinta em suas colônias e em função das novas relações de produção estabelecidas, em seus espaços territoriais, pelo capitalismo nascente. Quanto aos negociantes portugueses e brasileiros, muitos deles ainda se mantiveram envolvidos no tráfico clandestino que, no período que se estendeu de 1810 a 1851, ainda se mantinha bastante ativo nos redutos produtores e exportadores de escravos da Costa da Mina.

Substanciais alterações de naturezas política e religiosa abalaram o golfo de Benin nos anos iniciais do século XIX, com o crescimento da influência muçulmana na parte mais setentrional da região. Nas cidades-Estado *iorubás*, mais ao sul, franca decadência, conducente à sua desintegração, atingia o outrora todo-poderoso império de Oió, que até o final do século XVIII tanto influíra sobre os reinos de Daomé e Achanti. *Pari passu* à conquista de autonomia por parte das províncias que dominara, especialmente a partir do final da década de 1810, com a crescente eclosão de conflitos de natureza civil ou religiosa que então ocorreu, avolumou-se o número de escravos *iorubás* conduzidos para a costa, numa conjuntura em que a Inglaterra e a França haviam praticamente se alijado do tráfico, ao mesmo tempo que crescia a fome por escravos nos eitos e minas do Brasil. Assim sendo, tudo contribuiu para que um substancial e crescente número de escravos *haussás*, *iorubás*, *jejes*, *tapas (nupês)* fossem, até os estertores do tráfico, na metade do século XIX, desembarcados na Bahia.

Patrick Manning avalia que, ao longo do período 1640-1860, *grosso modo*, algo em torno de 2.000.000 de escravos foram exportados pela Costa da Mina, o que representou cerca de um quinto do total de escravos que foram desterrados para a América através da *Middle Passage* (Passagem do Meio). O número de escravos exportados anualmente foi notavelmente estável – oscilando entre 7.000 e 15.000, após os anos 1670 – e a maioria dos escravos veio do Daomé e, conseqüentemente, de um pedaço de litoral que não chegava a uma extensão de 200 quilômetros (MANNING, 1988:9).

CAPÍTULO 4

A LONGA MARCHA SEM RETORNO RUMO AO SOL-POENTE⁷⁵

A partir das décadas iniciais do século XVII, o tráfico de cativos passou a se expandir em Angola, e, desde a segunda década até o final do século XVIII, cresceu sem parar, de tal forma que, mesmo adentrando o século XIX com uma certa tendência à redução de seu volume, continuou ele a responder pela ocorrência de sucessivos embarques de escravos, que eram feitos ao longo de toda a costa angolana.

Enquanto se manteve crescente o número de escravos embarcados, as guerras e outros procedimentos pelos quais eles eram produzidos e reproduzidos iam se estendendo cada vez mais longe pelos altiplanos do interior, nos quais os chefes tribais já haviam passado a explorar as terras sob seu domínio com a principal motivação de formarem novas levas de cativos para serem vendidas aos comerciantes europeus.

Assim, os povos angolanos foram se envolvendo crescentemente com o tráfico, que se alimentou inicialmente a partir de fontes de cativos internas aos domínios de cada reino. Entretanto, por ser o ritmo de expansão da demanda por escravos muito mais acelerado que a taxa de crescimento da quantidade ofertada de novos escravos provenientes de fontes internas, tiveram os chefes tribais que administrar uma situação em que a busca de novos contingentes de escravos extravasou os limites de seus domínios, requerendo, por isso, o incremento das operações logísticas vinculadas ao tráfico, bem como o emprego de inovações nas técnicas de captura, de deslocamento e de armazenamento de cativos para possibilitar um aumento da escala das operações, de forma tal que pudessem ser aplacadas as crescentes pressões, no sentido de se promover um aumento ainda maior da taxa de exploração das regiões produtoras, que se faziam sentir da parte dos reis-comerciantes responsáveis pela condução das operações de comercialização e de transporte da mercadoria humana.

⁷⁵ O presente estudo sobre o tráfico angolano foi em boa parte influenciado por alguns trechos que nos pareceram estar entre os mais sugestivos no importante trabalho desenvolvido por Joseph C. Miller, em seu livro *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade*, que contém uma muito rica análise, bastante profunda e detalhada, a respeito das práticas e dos costumes vinculados, em distintos contextos regionais e momentos históricos, ao tráfico de escravos que teve lugar em Angola.

Nessas condições, as operações de captura de escravos puderam passar a ser processadas de forma bastante mais intensiva e o deslocamento de um número expressivo de cativos se tornou possível através da organização de grandes caravanas, as quais, ao longo do século XVIII, possibilitaram que fossem transformadas em mercadorias dezenas e dezenas de milhares de pessoas que viviam nos mais longínquos sertões.

A escravidão na África central ocidental existia já muito antes da chegada dos portugueses, por ocasião da qual puderam travar os povos da região os seus primeiros contatos com os europeus.

Quando Diogo Cão arribou em Angola, após lançar a âncora de sua nau no estuário do rio Zaire, em 1482, quando o trono do Congo era ocupado por Nzinga Kuwu, lá já encontrou estabelecido um grande, poderoso e populoso estado de conquista, implantado por colonos de língua *congo* provenientes da região norte do baixo-Zaire sobre um substrato de população de origem *mbunda*, que era composto em grande parte por escravos aprisionados durante as guerras de conquista, os quais eram muito mais numerosos na sociedade local do que os homens livres, cabendo-lhes executar a maior parte dos trabalhos domésticos e manuais requeridos para o funcionamento da dita sociedade. Os referenciais disponíveis levam a se poder presumir a existência, então, na região, de uma rede de distribuição, para as províncias litorâneas, de cativos de guerra apresados no sertão, e conduzem até mesmo no sentido de que se possa fazer ilações sobre a possibilidade de que tenham sido usadas – para a agilização das operações do tráfico, com o intuito de se conseguir escravos para completar a lotação de tumbeiros que estivessem prestes a partir – canoas ligando a desembocadura do Zaire à praticamente inesgotável fonte abastecedora de escravos existente, bastante mais para o norte, na baía de Biafra (OLIVER, 1994:141-143).

A região Congo-Angola foi, na década final do século XVIII, a principal responsável pelo abastecimento de escravos ao Novo Mundo, para o qual encaminhou anualmente contingentes da ordem de 36.000 negros. O progressivo incremento da participação dessa região da África central ocidental nas operações vinculadas ao tráfico foi acompanhado de perto pelos traficantes que passaram a operar nas até então inexploradas costas da baía de Biafra, que passaram a responder pelo embarque anual de algo próximo a 18.000 escravos. Conjuntamente, essas duas regiões

responderam, na época, por mais de 70% de todos os escravos despachados dos portos de tráfico africanos rumo à América (KLEIN, 1987:173).

Ao longo do século XVIII, e mesmo bem mais tarde, povos bastante numerosos, como os *chokwes*, que ocupavam uma área bastante ampla que se estendia desde a Lunda em direção ao sul, na qual eles eram geralmente tidos como invasores e/ou conquistadores de povos aborígenes que falavam o *quimbundo* – com os quais tiveram, indubitavelmente, inúmeras querelas e constantes confrontos – mas que, a despeito disto, vieram a ser reconhecidos, *a posteriori*, pelos povos sob sua influência, como sendo vizinhos úteis e que pensavam, sobre os problemas relativos à região que coabitavam, de forma bastante semelhante a eles próprios (DAVIDSON, 1972:46).

Os *ambundos*, que falavam o *quimbundo*, ocupavam o baixo-Cuanza e o médio-Cuango, regiões até hoje por eles habitadas. Apesar de adaptados à vida no planalto, ocupavam, excepcionalmente, as terras onde se encontrava a Baixa do Cassanje – nas bacias dos rios Cambo, Lui e Cuango –, que era isolada do planalto central por um paredão talhado a pique, bastante íngreme, que chegava a alcançar em alguns pontos uma altura de mais de 600 metros. Ao norte, seus domínios se estendiam até a região escarpada onde estavam localizados os mananciais do rio Dande, além da qual estavam situados os domínios dos *congós*, e, rumo ao sul, alcançavam as barrancas do rio Longa. Os *ovimbundos* ocupavam a amplidão do planalto meridional. As divisas orientais de seu território, que ainda não estavam plenamente consolidadas, interpenetravam-se com as de áreas que eram ocupadas pelos *quiocos* e pelos *ngangelas*. Ao oeste, suas terras não chegavam a alcançar o litoral; ao norte eram elas limítrofes aos territórios *congós*; nas terras baixas semi-áridas dos alagados salineiros do sul, tinham por vizinhos os *quissamas*; limitavam-se, no rio Longa, com os *sumbes*, que estavam posicionados entre os rios Longa e Cuvo; e, mais ao sul, eram os seus domínios lindeiros aos dos povos *seles* e *mundombes* (SILVA, 1992:486-487).

Os povos que ocupavam a margem esquerda do Cuanza, no planalto de Benguela, chamavam-se e ainda hoje se chamam *ovimbundos*, sendo o *umbundo* a língua por eles falada. Habitantes do planalto central desde há muito, já no século VIII conheciam eles as técnicas para trabalhar o ferro. Eram os *ovimbundos* praticantes sistemáticos da agricultura, da mesma forma que outros povos que estavam assentados mais ao sul, como os *ovambos*, os *nianecas* e os

ancumbis. Além disso, prezavam eles por demais a caça e mantinham rebanhos numerosos, destacando-se entre seus vizinhos pelo conhecimento que tinham sobre a ordenha das vacas (SILVA, 1992:492-493).

A fauna angolana era rica em grandes mamíferos, o que talvez tenha sido um dos fatores que estimularam a vocação venatória dos povos *ovimbundos*. Nas savanas, recobertas de pastagens que se estendiam até sumirem de vista, viviam os grandes herbívoros: elefantes, sempre reunidos em grandes manadas; antílopes de distintas espécies, que eram constantemente tocados pelos grandes carnívoros; zebras, gnus, búfalos do Cabo (*Syncerus caffer*) também se faziam presentes ruminando o capim nativo, além das pacaças (*Syncerus nanus*), que se constituíam numa espécie bovídea desconhecida ao sul de Angola, mas que, todavia, ainda hoje pode ser encontrada em toda a região norte de Angola, além de ser com freqüência registrada sua presença ao sul do rio Cuanza. Além dos mamíferos, também eram objeto de caça, nas savanas, os abundantes avestruzes, aves omnívoras que coabitavam, com os espécimes integrantes das grandes manadas, as infindáveis pastagens deste tipo de paisagem fitogeográfica, a qual era, também, freqüentada por ferozes predadores em busca de alimentação, como o leão, o leopardo, a hiena e o chacal. Ao norte, entre as sombras da luxuriante floresta equatorial, viviam os chimpanzés, as panteras e aves de belíssimas plumagens, enquanto que nos cursos dos rios e nos tremedais abundavam os hipopótamos e os crocodilos, além do peixe-boi (mamífero também existente na região amazônica, que era em Angola conhecido como *ambisse angulo*, o que significa peixe-porco), e de boas (sucuris) gigantescas, capazes de engolirem – após triturarem-lhe os ossos por compressão muscular – e de digerirem um antílope adulto.

4.1 AJUSTES E DESAJUSTES PRODUZIDOS PELO TRÁFICO ATLÂNTICO NA ESTRUTURA DEMOGRÁFICA DAS SOCIEDADES AFRICANAS

Roland Oliver observa que o tráfico atlântico nada mais foi do que um reflexo do processo de intensificação, no seio de uma dada parcela do continente africano, de uma situação decorrente do desenvolvimento de operações militarizadas escravizantes, que, entretanto, se distinguiram, das demais situações produtoras de cativos praticadas nos sertões daquele continente, pelo surpreendente fato de que mais de dois terços dos prisioneiros que arrebanhavam e deslocavam eram do sexo masculino⁷⁶ (OLIVER, 1994:147). Em contraponto, indica ele a

⁷⁶ Sobre o mesmo assunto, Klein considera que, entre os escravos que vieram para a América através do tráfico, o número de homens era bastante mais significativo que o de mulheres, uma vez que, na África, as mulheres, tanto livres quanto escravas, eram bastante procuradas. Assim, por serem o meio de transmissão de *status* e de parentesco,

existência de situações, igualmente surpreendentes, como a encontrada em Buganda central, em que existia uma proporção de 3,5 mulheres para cada homem e, ainda, paralelamente, continuava a haver um permanente afluxo das mesmas para a região, na condição de prisioneiras de guerra⁷⁷ (OLIVER, 1994:141).

John Thornton, ao fazer uma análise sobre a demografia do reino do Congo – baseando-se, por ser este um reino cristão, nas estatísticas batismais mantidas nas sacristias das igrejas católicas para estimar a distribuição, o crescimento e a estrutura etária e de participação dos sexos da população congoleza –, chega à conclusão de que, contrariamente à visão que se tinha até então, o tráfico de escravos congolezes não teve o efeito devastador sobre a população do país que alguns estudos anteriores ao seu levavam a crer que tivesse existido. Além disso, estudando o censo angolano de 1777-1778, constatou ele que as perdas de população decorrentes do tráfico de escravos se restringiam à faixa adulta, e, também, que por serem as perdas ocasionadas pelo tráfico maiores entre os homens do que entre as mulheres, freqüentemente os efeitos ocasionados sobre a fertilidade da população não eram dos mais significativos, podendo aparentemente a população abaixo de sete anos continuar crescendo e, além disso, as práticas poligâmicas existentes possibilitavam que houvesse sempre um grande contingente de mulheres procriando. Entretanto, observa Thornton, queixoso, que: “Pelo mundo afora, infelizmente, a discussão sobre o tráfico de cativos e seus impactos tem sido apenas teórica ou pautada em modelos, ao invés de se ancorar em documentos.” (THORNTON, 1997:56-57).

4.2 A REVOLUÇÃO NOS COSTUMES QUE ADVEIO CONJUNTAMENTE COM A CRESCENTE MILITARIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DO TRÁFICO

Com o crescimento da violência e da desordem que decorreu da militarização crescente das ações inerentes ao processo de escravização, ao mesmo tempo que os negócios vinculados ao tráfico assumiam novas proporções, inovações comportamentais passaram a fazer parte dos costumes que marcavam o cotidiano africano, entre outras que foram concomitantemente processadas, no tocante aos tipos de armamentos empregados, observando-se uma crescente

em algumas sociedades africanas as mulheres eram muito valorizadas (KLEIN, 1987:166).

⁷⁷ Cabia às mulheres escravas cultivar as plantações de bananas dos chefes *gandas* e de seus cabeceiras, bem como transportar para a capital provisões e os tributos recolhidos nas províncias, enquanto os escravos machos trabalhavam nas estradas, faziam transportes, como carregadores, para os exércitos em guerra e procediam a coleta de materiais necessários à construção de casas e de condomínios cercados para a elite tribal (OLIVER, 1994:141).

vulgarização do emprego de armas de fogo⁷⁸; nos modos de se vestir a população a partir de tecidos importados; nos chapéus europeus de abas largas e nas bengalas de castão que eles incorporaram como símbolos de *status*; no hábito cada vez mais difundido e arraigado de se consumir, preferentemente a qualquer outra bebida alcoólica, a *geribita*⁷⁹ brasileira; e na ostentação, como ornamentos das roupas que vestiam, de contas importadas, de gordas pérolas do oriente, de plumas, de metais e de outros adereços, como formas de, através do seu *new look* e dos novos costumes que se esforçavam por exhibir, poderem demonstrar, de forma talvez pouco original, sua riqueza e seu poder (MILLER, 1997:37).

4.3 O CRESCIMENTO DA EXPORTAÇÃO ANGOLANA DE CATIVOS

Os contingentes de escravos provenientes dos altiplanos angolanos que eram exportados demonstravam-se cada vez mais numerosos, constituindo-se, provavelmente, nos maiores de toda a África central ocidental, isto em virtude das altas taxas de densidade demográfica existentes naqueles planaltos. Décadas mais tarde, continuaram eles a crescer em conseqüência do advento de novos grupos de cativos extraídos de uma área da Ngangela que se estendia para além do Cuanza.

No decurso das sete primeiras décadas de presença europeia em Angola, enquanto este reino ainda se encontrava em expansão, os contingentes de escravos exportados que haviam sido capturados dentro das fronteiras do território da *Conquista* eram esmagadoramente majoritários. Todavia, já a partir da década dos 60 do século XVI, à medida que foi se tornando cada vez mais difícil aos congolezes bloquearem o acesso de povos vizinhos para dentro de seus limites, os guerreiros *mbundos*, ao sul, e os *yakas*, a leste, passaram a extrair escravos do Congo, remetendo-

⁷⁸ A importação de armas de fogo se constituiu no mais importante avanço tecnológico processado no tráfico africano do século XVIII. Nos planaltos angolanos, a disputa pelo poder travada pelos chefes tribais envolvia o emprego de um crescente poder de fogo, o que se constituía num forte estímulo à importação das armas de fogo, para cujo uso os chefes militares procediam um rigoroso processo de treinamento de suas corporações de guerreiros-escravos, os quais na sua quase totalidade eram capacitados para o uso das mais modernas armas de fogo que eram importadas nos anos 1780. Alguns desses chefes recrutavam escravos que já haviam sido treinados pelos portugueses no uso dessas armas para que fossem responsáveis pela segurança do seu Estado e, mesmo, pela sua própria segurança pessoal (MILLER, 1997:37).

⁷⁹ A *geribita*, aguardente de cana de ínfima qualidade, tão apreciada pelos negros angolanos, era um subproduto da fabricação do açúcar que se processava em pequenos engenhos especializados, localizados nas áreas periféricas de algumas cidades da Baixada Fluminense, cujos proprietários, no tocante às especificidades do seu produto, mantinham estilos e técnicas próprios, não havendo, portanto, entre uma engenhoca e outra, homogeneidade em termos da qualidade do produto.

os, ao longo de uma linha de fortes portugueses que atravessava o vale do Cuanza⁸⁰, a comerciantes lusitanos estabelecidos em Luanda (OLIVER, 1994:147).

No sentido de abastecer de escravos os tumbeiros⁸¹, tribos guerreiras que estavam radicadas no planalto do Ovimbundo passaram a promover incursões cada vez mais frequentes contra aldeias onde estavam aglutinados potenciais escravos, capturando quantos pudessem, abrindo, assim, o caminho para que outros agentes econômicos pudessem ir sendo integrados no processo de extração da mercadoria humana do sertão angolano e de condução da mesma até os portos de tráfico, como, por exemplo, agenciadores luso-africanos, financiadores europeus, comerciantes portugueses e luso-africanos estabelecidos em Luanda e Benguela, condutores de caravanas, régulos e chefes tribais de menor grau hierárquico que controlavam importantes redes de entrepostos regionais e locais de trocas de mercadorias – provenientes da Europa, do Brasil e da Ásia, além das produzidas na própria África – por cativos e, ainda, toda uma gama variada de agentes coadjuvantes que atuavam no processo que, na sua fase africana, só terminava por ocasião do acondicionamento de todos os escravos adquiridos pelo caminho nos porões dos navios negreiros.

4.4 A LONGA CAMINHADA RUMO AOS PORTOS

Era percorrendo bastante batidas trilhas que cortavam a floresta, marcadas por ossadas humanas que alvejavam em suas bordas, que muitos milhares de pessoas – agrilhoadas, banhadas de suor, exaustas, famintas, sedentas, doentes, confusas, desesperadas e desesperançadas – se arrastavam em direção aos portos em que seriam embarcadas, como escravos, rumo às Américas.

Para toda esta multidão de homens, mulheres e crianças infelizes, enquanto, nas tardes quentes que marcavam o apogeu da estação seca, o Sol que se punha imprimia tons avermelhados, alaranjados, róseos e acinzentados ao crepúsculo em cuja direção eles seguiam, buscando os enfumaçados horizontes que encobriam regiões que eram, para eles, desconhecidas, mas a cuja menção eles tremiam de medo, por considerarem-nas, em decorrência daquilo que, em tempos mais felizes e despreocupados, nas noites passadas no recesso do lar, aquecidas pelo

⁸⁰ Mantinham, então, os portugueses 6 presídios guarnecidos por tropas (Encoge, Cambambe, Ambaca, Pedras, Caconda e Novo Redondo), 3 presídios sem tropa (Muxima, Massangano e Galangue) e 3 jurisdições (Golungo, Ecolo e Dande), além de muitos lugares sem jurisdição que eram dependentes dos presídios e das jurisdições acima indicados (CORRÊA, 1937:24-27 - vol.1).

⁸¹ Designação dada aos navios que faziam o transporte dos escravos africanos ao novo mundo.

braseiro de fogueiras, lhes fora apontado pelos mais velhos e por sábios e respeitáveis contadores de estórias, como sendo os umbrais que conduziam ao domínio dos mortos.

A partir de 1730, e de forma ainda mais evidente após 1760, o tráfico angolano sofreu profundas mudanças de orientação, em consequência do incremento da demanda por escravos que decorreu da acelerada fase de expansão das produções agrícola e, especialmente, mineral na América. Mesmo no ocaso do século XVIII e no decurso das primeiras décadas do XIX, por detrás da retórica humanitária dos ingleses e como decorrência dos “iluminados” interesses econômicos próprios dos portugueses, os escravos, na África, trilhando caminhos sem volta, continuavam a marchar para o oeste⁸², seguindo uma lógica de natureza econômica e geográfica imposta, desde os primórdios da conquista de Angola, pelos agentes a serviço de *Mwene Puto*⁸³, o qual se projetava no imaginário dos escravos como o inflexível e inevitável espectro da morte, que espreitava e aterrorizava os habitantes da África central ocidental, exigindo-lhes vidas humanas como tributos, desde muito antes das caravanas de cativos terem começado a se movimentar em direção à costa (MILLER, 1988:7).

4.5 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A DEMOGRAFIA ANGOLANA

Conforme Miller, as amplas terras de onde provinham os escravos que eram traficados para o Brasil e para outras colônias americanas eram relativamente pouco populosas. Os cativos que eram embarcados, em portos situados ao longo dos 1.200 quilômetros da costa ocidental da África que ficavam ao sul do cabo Lopes, provinham de bolsões de população dispersos através de uma área que se estendia por uma distância, medida a partir da costa, de cerca de 2.500 quilômetros em direção ao Sol-nascente, em que se entremeavam florestas, regiões semi-desérticas, clareiras, savanas cobertas de capim e bosques. Esta ampla região, no seu limite ao norte, compreendia grande parte da floresta equatorial que recobria a região ocidental da bacia central do rio Zaire (ou rio Congo), e, nos seus pontos mais altos, aproximava-se dos limites das savanas que estavam localizadas além da mata. Nos bosques e savanas situados ao sul da floresta, a zona de captura de escravos ultrapassava o rio Casai, e se estendia, em direção ao leste, até atingir as verdejantes planícies onduladas cortadas pelos afluentes da parte central da margem esquerda do rio Zaire. As cabeceiras do rio Zambeze, situadas ainda mais para o sul, também eram, no final do século XVIII, tributárias da escravização atlântica. As fronteiras da zona da

⁸² O grifo é nosso e visa destacar a forma como, ao longo de todo o seu livro, Miller (1988) figuradamente indica o destino que aguardava as legiões desesperadas de cativos que seriam embarcados para a América.

⁸³ Designação dada pelos angolanos a Portugal.

qual eram extraídos os cativos demandados pelos comerciantes europeus dissipavam-se, no extremo-sul, somente a partir do ponto aonde a terra arável cedia espaço a solos arenosos impróprios para a produção agrícola, e, até mesmo, para o pastoreio, localizados nas redondezas das capoeiras ralas e ressequidas que bordejavam o deserto do Kalahari. Consideradas em seu conjunto, as áreas abrangidas pela caçada de presas humanas estendiam-se por cerca de 2,5 milhões de quilômetros quadrados, o que corresponde a quase um terço do atual território brasileiro.

Observa Miller (1988:8) que ninguém poderia fazer uma exata idéia do número de pessoas, exercendo as mais distintas atividades e falando dialetos bantos etimologicamente “bastante aparentados, mas, apesar disso, mutuamente ininteligíveis”⁸⁴, que podem ter ocupado aquelas terras no decurso do século XVIII. Todavia, na sua visão, apesar de haver entre os dados comparados uma defasagem temporal de cerca de duzentos anos, uma avaliação aproximada da população de uma área mais ampla de florestas e pradarias, feita numa região com condições ambientais similares às que deveriam ter então existido em Angola, parece sugerir como podendo ter sido plausível, naquela época, para esta área em referência, a existência de uma densidade populacional que se aproximasse dos 5 habitantes por quilômetro quadrado. Se considerarmos como possível a ocorrência dessa densidade demográfica, na área e na época em estudo, isto poderia significar, então, a existência de 12,5 milhões de pessoas que teriam vivido naquele espaço físico de onde o tráfico atlântico extraiu os enormes contingentes de escravos com que supriu a necessidade de trabalhadores forçados dos eitos, das minas e dos lares americanos. Entretanto, se for considerada como base a densidade demográfica (em torno de 4 habitantes por quilômetro quadrado) que se acredita tenha prevalecido, entre 1650 e 1700, na região próxima da costa, logo ao sul do baixo-Zaire – com referência à qual existe uma única estimativa populacional documentada anterior ao século XX –, cerca de dez milhões de pessoas viveriam, na época, na extensa região acima mencionada, em condições bastante vulneráveis que as tornaria

⁸⁴ A designação banto foi pela primeira vez aplicada, em 1862, por W. H. I. Bleek, relativamente a um enorme grupo de falas aparentadas (mais de 300; talvez algo em torno de 450) que eram empregadas no cotidiano por povos que se espalhavam por uma superfície, de cerca de 9.000.000 de quilômetros quadrados, situada ao sul de uma linha quase horizontal, a cortar o continente africano, da baía de Biafra a Melinde.” O termo banto é, hoje, também aplicado aos povos que empregam algum daqueles idiomas. *Banto*, semanticamente, significa “povo”, ou “os homens”, sendo o plural de *munto*, “o homem”. As línguas bantas são bastante assemelhadas, tanto quanto o são os distintos idiomas neolatinos (SILVA, 1992:183). A constatação da existência de um relativamente elevado grau de similitude existente entre as mais de trezentas línguas bantas provavelmente existentes, que seriam tão próximas uma das outras, conforme o erudito lingüista Malcolm Guthrie, quanto as línguas germânicas do norte da Europa (OLIVER, 1994:62), reitera as conclusões acima apontadas de W.H.I. Bleek a respeito da similitude que guardam entre si as numerosas línguas bantas.

passíveis de serem, a qualquer momento, capturadas e vendidas aos traficantes europeus (MILLER, 1988:8-9).

As condições geográficas variavam bastante, tanto localmente como em mais ampla escala, em termos de topografia, solos, pluviosidade, vegetação, recursos, facilidades de transporte e de comunicação, bem como de segurança contra os *raids*⁸⁵ promovidos para a captura de escravos. Fazendeiros, comerciantes, pescadores, *outlaws*, participantes dos *raids*, pastores e fugitivos, entre outros prováveis ocupantes da região, agrupavam-se conforme as vantagens que pudessem usufruir dessas variadas características da terra. Suas tendências para congregarem-se ou dispersarem-se – apesar de a nível individual serem definidas pelas suas preferências pessoais sobre o tipo de relacionamento a ser mantido com vizinhos ou parentes –, naquilo que se refere ao conjunto da população local, eram resultantes de oportunidades básicas oferecidas pelas características materiais existentes em cada um dos múltiplos ambientes ecológicos que, em determinadas passagens de suas vidas, se lhes apresentaram, ou foram-lhes impostos, como única alternativa para neles viverem.

4.6 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A REDE HIDROGRÁFICA E O LITORAL DE ANGOLA

Em toda uma enorme extensão da franja costeira angolana, que chega a alcançar cerca de oitocentos quilômetros, somente o rio Zaire consegue vencer os obstáculos que se lhe antepõem para que possa desafogar os rios da bacia central, armazenando suas águas (no reservatório Malebo) e despejando-as posteriormente no oceano Atlântico, dando, para tanto, constantes saltos para baixo através de trezentos quilômetros de cachoeiras que se situam em planos menos elevados que o do reservatório natural de Malebo, onde as águas dos rios vindos do interior do continente africano repousam placidamente, recuperando o fôlego, antes que retomem sua desenfreada corrida rumo ao mar. O rio Cuanza desemboca no oceano a uma latitude aproximada

⁸⁵ Segundo Claude Meillassoux, a *razia* (o *raid*) “foi praticada em quase toda a África submetida ao tráfico. Sem que seja possível dizer em que proporção ela contribuiu para o fornecimento de escravos em relação às guerras, os testemunhos que indicam a sua existência ou descrevem suas modalidades são numerosos. A surpresa, a astúcia, a rapidez da intervenção e da retirada, o ataque a posições aldeãs mal protegidas, principalmente às mulheres e crianças, são as suas características.” Prossegue este autor a fazer a sua caracterização da forma como ela era desfechada: “A *razia* exigia tropas pequenas e um armamento relativamente sumário, em relação à guerra como veremos. Os fuzis, ruidosos demais para praticar os raptos de mulheres e crianças nos descampados, longe dos olhos dos aldeões, não eram indispensáveis. Em compensação, eram necessários meios de transporte rápidos (cavalos, dromedários ou pirogas), que permitiam levar os cativos para fora do alcance de eventuais perseguições.” (MEILLASSOUX, 1995:120).

de 10° sul, drenando os declives do nordeste do planalto central através de um grande arco curvado para o noroeste, recebendo na sua parte mais baixa seus principais afluentes de pequenos platôs situados à sua direita, na margem norte. As partes localizadas a sudeste do planalto central descaem em direção ao rio Cunene, que, como o Cuanza, forma-se no interior do maciço central antes de voltar-se para o lado do oeste, através de uma brecha nas montanhas, até atingir o oceano no limite extremo sul das regiões que, até o início da segunda metade do século XIX, ainda continuavam a ser exploradas pelo tráfico de escravos. Todos os demais pequenos rios, que desembocam no oceano (entre os quais estão: Ogowe, Mbrije, Loje, Dande, Bengo, Cuvo, Quicombo, Catumbela e Cuporolo), nele escoam as águas que manam das vertentes ocidentais das cadeias de montanhas mais próximas da costa que se vêem significativamente engrossadas durante a estação chuvosa (MILLER, 1988:15).

O curso médio do Zaire, que é considerado um dos mais caudalosos rios do mundo, acompanha a linha do equador, percorrendo uma extensão de 4.200 quilômetros. A sua navegabilidade é, porém, prejudicada pela existência de grandes corredeiras no trecho da descida do planalto central. Tem ele afluentes nascidos tanto acima quanto abaixo da linha do equador, o que justifica a excepcional descarga de águas que recebe de sua rede de afluentes, uma vez que, enquanto as enchentes dos rios situados no hemisfério norte (como, por exemplo, o Ubanji) coincidem com o verão europeu, as cheias dos rios situados ao sul do equador (o Casai, entre eles) acontecem no verão do hemisfério austral (GIORDANI, 1985:34).

Somente na direção do rio Zaire, e além dele, conseguiam as precipitações chuvosas mais intensas das latitudes equatoriais dar suporte a uma população de fazendeiros relativamente mais densa, numa faixa distante poucos quilômetros do oceano, onde atalhos que vinham dos rios menores das encostas ocidentais convergiam em direção a diversas baías ou barras de rios onde as embarcações transoceânicas podiam encontrar ancoragem segura para, além de terem maior tranquilidade para receberem suas cargas humanas, poderem se abastecer de alimentos, lenha e água potável. Partindo-se do cabo Lopes em direção ao sul, muito próximo da área mais densamente povoada situada numa grande extensão de áreas florestais recobertas por um mosaico floresta-savana, convergia ao litoral uma quantidade bastante expressiva de escravos que eram conduzidos a um grupo de três baías bastante abertas para o oceano: Loango, Molembo e Cabinda, todas situadas na costa existente imediatamente ao norte do estuário do rio Zaire, ao longo da qual se localizava um conjunto de enseadas que eram freqüentemente singradas por

canoas sempre bem recheadas de pessoas, enseadas essas entre as quais muitas poderiam ocasionalmente ser usadas como pontos secundários para o embarque de cativos (MILLER, 1988:15-16).

Ao sul do rio Zaire, aparecem sucessivamente diversas barras de rios, especialmente as do Mbrije, do Loje e do Dande, que se constituíam em pontos de embarque bastante convenientes. Na barra do Dande localizava-se um espichado promontório, atrás do qual poderiam os navios buscar proteção durante o embarque dos cativos. Em seguida vinha o rio Cuanza, o qual, apesar de ser o mais largo rio depois do Zaire, nunca foi um ponto focal para as rotas de escravos que atravessavam vagarosamente o seu vale, devido a um traiçoeiro banco de areia que bloqueava a sua foz. Luanda acabou se tornando o ponto central de uma rede de tráfico envolvendo escunas e canoas que navegavam ao longo do litoral, trazendo cativos de todas as partes das costas adjacentes, alguns do rio Bengo, que ficava logo ao norte da baía, e outros das desembocaduras do Quicombo e do Cuvo que ficavam ao sul do Cuanza. A maioria dos cativos que eram extraídos do platô interior descia rumo aos diversos portos de embarque estabelecidos ao longo dos quatrocentos quilômetros de faixa litorânea existentes entre Loango e Luanda, dos quais era despachada. Nas proximidades das fozes dos rios Catumbela e Cuporolo situavam-se os portos do Lobito e de Benguela, que eram abastecidos para o tráfico neles praticado através da grande massa de cativos produzidos pelas infindáveis guerras que tinham por palco o planalto central (MILLER, 1988:16-17).

Era prática corrente entre os negros, como estratégia de inibição à fuga de escravos, que os guerreiros de duas tribos africanas distintas, que mantivessem ambas plantéis de escravos, trocassem seus cativos com os aprisionados em outras regiões com características geográficas e costumes distintos daqueles existentes no local onde eles habitavam e haviam sido capturados. Por exemplo, os habitantes das fímbrias das florestas tendiam a comprar presas de guerra provenientes das savanas ou da borda do deserto e vendiam para povos relativamente distantes os cativos que haviam nascido e crescido nas vizinhanças de suas aldeias, o que reduzia significativamente, para ambas tribos envolvidas no negócio, o risco de fugas (OLIVER, 1994:157-158).

No extremo-sul do litoral angolano, a barra do Cunene, situada entre terrenos ressequidos e estéreis, ou as costas ao sul deste rio, eram as partes do litoral angolano que estavam mais

próximas tanto do Brasil quanto da Europa. Ventos soprando constantemente do sudoeste e a corrente marítima que circulava, renteando a costa rumo ao norte, conduziam os navios nesta direção, passando por uma série de portos de embarque, cujo grau de importância se alternava ao longo das décadas, mas cuja distribuição geral ao longo da costa, para quem se dirigia no sentido sul-norte, era marcada pela crescente frequência com que iam aparecendo ancoradouros seguros localizados nas proximidades de regiões cujas densidades demográficas internas eram crescentemente expressivas. Muito próximos uns dos outros nas imediações do equador, esses ancoradouros iam rareando em direção ao sul, “até que eles desapareciam na arenosa não-existência [que podia ser constatada] ao sul do Cunene” (MILLER, 1988:16).

4.7 O POVO ANGOLANO

Do ponto de vista da distribuição da população no seu vasto território, Angola poderia ser comparada com um arquipélago de núcleos populacionais incrustados nos seus cantos e recantos melhor servidos por aguadas, os quais estavam, por sua vez, espalhados através de extensas áreas montanhosas cobertas de areais estéreis. Bem-povoadas planícies, pequenos vales e o planalto central, todos dotados de povoações circundadas por áreas de cultura, se alternavam com vastas extensões de quase-inabitáveis montanhas, terrenos carrascosos com alto grau de escabrosidade, bosques e desertos. Mais próximo das florestas, as seqüelas provocadas pela aridez do solo eram menos notórias e, portanto, os povos como os do baixo Casai, do Kwa e do baixo-Cuango se encontravam relativamente bem distribuídos por toda a região. Pequenos grupos podiam mover-se facilmente de um lugar a outro, perambulando, algumas vezes, no decurso de gerações inteiras, de acordo com as oportunidades e vantagens, ou os ônus e entraves, resultantes do comércio, de proteção política ou de alianças cimentadas por casamentos, à medida que eles respondiam às novas oportunidades de migração interna que eram, ampla e reiteradamente, divulgadas pelo ativo movimento de difusão de informações que era feito, através de comerciantes embarcados em canoas, ao longo e nas barrancas dos rios (MILLER, 1988:17-18).

As cumeeiras que ficavam entre os pontos mais baixos (várzeas do alto-Zambeze), acima mencionados, eram ocupadas por uma rala massa populacional, que vivia nas fronteiras da sobrevivência, sofrendo as agruras da seca e sujeita aos constantes ataques de ferozes saqueadores. Os fazendeiros fixados nessas planuras mais altas, como medida de segurança, distribuíam suas áreas de plantio, para cima e para baixo nas encostas das montanhas, acima das

pequenas nascentes que lá manavam, visando preservá-las, na esperança de que eles pudessem – usando as águas que delas brotavam para a irrigação de suas culturas – produzir colheitas, em terrenos situados em determinados níveis, que compensassem as safras que eles poderiam vir a perder, por motivo de seca ou de inundação, naqueles situados em outros níveis.

Tradicionalmente, os agricultores da região do baixo-Cunene se apoiavam, prevenindo-se contra as constantes secas, no cultivo do arroz⁸⁶, do sorgo (*masa mbala*), do gergelim, do amendoim e de milhetes de rápida maturação, cuja produção se revezava com a colheita de alguns poucos gêneros alternativos em áreas cujo potencial produtivo achava-se muito próximo da exaustão. Rumo ao sul, onde os solos eram mais arenosos e as chuvas menos abundantes, *nianecas* do Humbe dedicados à agropecuária plantavam diversas variedades de sorgo e de outros milhetes e tinham, nos difíceis tempos de seca, nos produtos derivados do seu gado, uma reserva alimentícia que os ajudava a enfrentarem as dificuldades provocadas pela estiagem. Quando a produção de alimentos se revelava insuficiente para a cobertura das necessidades alimentares da população local, os *nianecas* dos cursos mais elevados dos rios regionais saciavam a sua fome com o produto de assaltos que moviam, após cruzarem o espinhaço do altiplano, nas estepes abaixo situadas. Ocasionalmente, quando a escassez de alimentos se tornava excepcionalmente intensa, estendiam eles suas incursões de pilhagem às planícies que marginavam os cursos mais baixos dos rios. Também os agricultores do bolsão do sorgo, que falavam o *umbundo*, promoviam pilhagens nos cursos baixos dos rios que desciam da chapada, buscando especialmente os palmeirais e os campos aluviais do Libolo e do baixo-Cuvo, bem como os rebanhos dos *nianecas* e o gado e os milhetes produzidos no baixo-Cunene, e, nos momentos que antecediam o aumento do índice de pluviosidade, desciam os habitantes do planalto até as fozes dos rios Catumbela, Cuporolo e Cuvo para comprarem o sal e o peixe seco com que, durante a estação chuvosa reforçariam sua alimentação. Com a introdução mais tarde, ao longo dos séculos XVII e XVIII, do milho e da mandioca provenientes da América, estes produtos passaram a responder pela redução da forte carência alimentar que até então grassara na região (MILLER, 1997:36).

Durante o século XVIII, através da disseminação da cultura da mandioca – tuberosa de origem americana adaptável a qualquer tipo de solo –, muitos dos povos famintos dos planaltos angolanos passaram a desfrutar de alimentação mais abundante. Os seus tubérculos maduros,

⁸⁶ O arroz era cultivado na África desde tempos imemoriais, disseminando-se, a partir do delta central do rio Niger, através da África ocidental (GIORDANI, 1985:142).

enterrados no chão, podiam sobreviver por dois anos ou mais sem que chovesse, o que não acontecia com os costumeiros cereais da região, cuja cultura, na ausência de chuvas, era devastada. A cultura da mandioca requeria menos trabalho no seu plantio e para ser cuidada do que requeriam as bananas e as leguminosas, que, igualmente, suplementavam, na alimentação popular, os cereais, cuja cultura precisava ser desenvolvida nas áreas mais úmidas bem próximas das florestas. A mandioca, por suas características peculiares, encorajou um povoamento mais intensivo das terras menos férteis e, portanto, menos desejáveis para o cultivo, permitindo que mais amplas populações pudessem sobreviver nos vales dos rios, e, além disso, teve um muito importante papel na expressiva redução que tiveram as altas taxas de mortalidade resultantes da seca e da fome que haviam grassado nos séculos anteriores à sua introdução nessa parte da África central ocidental (MILLER, 1988:19-20).

Em razão disso, a introdução da cultura da mandioca significou uma verdadeira revolução na agricultura africana, pois a facilidade do seu cultivo, a sua prolongada resistência à seca, bem como a riqueza de suas propriedades alimentícias, possibilitaram a criação de condições para que a população africana se expandisse, mesmo em áreas antes despovoadas por serem os seus solos muito arenosos e carentes de sais nutrientes. Esta revolução agrícola começou a propagar-se, no ocidente da África central, no alvorecer do século XVII, e, muito provavelmente, foi se infiltrando pelo interior com o tráfico de escravos.

Além da mandioca, também a batata-doce (*Ipomoea batata*), uma outra planta da família das tuberosas, foi introduzida pelos portugueses em Angola, vinda do Brasil, passando rapidamente a ser um dos alimentos mais difundidos e apreciados na África central ocidental. Já em 1620, grandes quantidades de batata-doce eram produzidas na região de Mpinda, no Congo (PARREIRA, 1990:45). O inhame grande e algumas espécies de bananeiras, originários da Ásia, também foram assimilados pela agricultura centro-africana (GIORDANI, 1985:142). Entre as frutas oriundas do Brasil que foram introduzidas em Angola está o ananás (SILVA, 1992:23). Na flora nativa, têm destaque a kola, a mangueira, o abacateiro e o mamoeiro (PARREIRA, 1989:34).

Os agricultores africanos não se revelaram infensos às inovações, usando técnicas alternativas sempre que isto fosse de bom senso e estando abertos ao acolhimento de espécies vegetais até então desconhecidas, sempre que se demonstrassem valiosas à complementação das

dietas costumeiras, ou de produtos sucedâneos que substituíssem com vantagens os alimentos tradicionalmente produzidos (SILVA, 1992:23).

Ao se introduzir o milho – outra planta proveniente da América – na África central ocidental, deu-se início a uma segunda revolução agrícola, que, através do emprego desse cereal na alimentação popular, permitiu que se pudesse enriquecer, ainda mais, as dietas de populações instaladas nas áreas melhor servidas de água, onde as chuvas que caíam eram suficientes para atender às altas exigências de umidade apresentadas por sua cultura. Uma vez que o cultivo deste cereal exauria os frágeis solos locais mais rapidamente do que o da mandioca ou o de outros grãos, ele demandava maiores *inputs* de trabalho, principalmente para a freqüente abertura de novas roças à medida que a produção das já existentes se revelasse insuficiente. O cultivo do milho, por essa razão, tendeu a atrair os fazendeiros estabelecidos nas regiões sulinas menos densamente arborizadas, aonde o corte das árvores demandava menos trabalho do que nas áreas mais intensamente florestadas existentes para o norte. Pessoas que podiam dispor de condições para cultivarem os produtos agrícolas de sua escolha demonstraram preferir o milho ao sorgo, especialmente pelo fato de que o envoltório de palha que recobria suas espigas protegia os seus grãos de serem alvos de predadores (MILLER, 1988:20).

O trabalho agrícola era essencialmente desenvolvido pelas mulheres, que em diversas atividades recebiam auxílio dos seus filhos pequenos. Elas somente eram ajudadas pelos homens nos momentos mais críticos ou que exigissem o desenvolvimento de maior esforço físico, como os da colheita e/ou do desmatamento. As ferramentas de trabalho que utilizavam eram instrumentos singelos, mas bastante úteis, feitos de ferro. De forma geral, ao ser um pedaço de terra desmatado, era ele usado para plantio por alguns anos, e, quando as substâncias nutritivas do solo se esgotavam, voltavam os agricultores a abrir terras virgens, repetindo-se sempre os mesmos procedimentos. Em paralelo a essas atividades, aproveitando-se as estreitas faixas de terras mais férteis dispostas nos fundos de vales, ou nos varjões que marginavam os rios, era desenvolvida uma prática agrícola permanente ou semipermanente (MAESTRI, 1988:75).

A caça grossa – que abundava em toda a região compreendida entre os rios Zaire, Cuango e Cuvo – era uma atividade exclusiva dos homens, aos quais também cabia a divisão da carne de acordo com princípios de distribuição que eram socialmente estabelecidos. Cabia às mulheres e às crianças espalhar armadilhas para a captura de animais de pequeno porte, e, também, colaborar

no transporte da carne, que, para ter sua conservação garantida, era salgada. Carnes de animais de maior porte, como elefantes e hipopótamos, ou mesmo o peixe-boi, após serem preparadas, eram guisadas com óleo de palma e eram muito usadas na dieta dos escravos durante a travessia atlântica (PARREIRA, 1990:50).

A carne canina era por demais apreciada, sendo o cão, em razão disto, um animal bastante valorizado, chegando Pigafetta a afirmar que um cão poderia custar tanto quanto quase duas dúzias de escravos⁸⁷. Em paralelo, Cadornega, na sua *História Geral das Guerras Angolanas*, relata que, após uma batalha, o Ngola-a-Ari, do Ndongo, lambendo os beiços enquanto antevia um suculento repasto, mandou que fossem carregados em redes os cães que encontrou no *quilombo* da rainha Jinga (PARREIRA, 1990:50).

Em geral, na África, as atividades agrícolas e a pecuária eram separadas e exercidas por grupos distintos da população que optavam por uma dessas atividades, não significando isto, entretanto, que a prática de uma delas significasse a total exclusão do desenvolvimento da outra. O pastoralismo praticado na sua forma pura era, todavia, relativamente raro (SILVA, 1992:32).

As atividades pecuárias, desde que o solo não fosse por demais ressequido, impedindo assim que o capim brotasse, ou que a mosca *tsé-tsé* não se transformasse num flagelo incontrolável, não encontravam maiores obstáculos à sua expansão. Assim, rebanhos numerosos de bovinos, caprinos e ovinos tendiam a se acumular, especialmente no que se refere aos primeiros, que, por se constituírem em um bem de capital e evidenciarem riqueza, eram usados como expressão de acumulação patrimonial, comprovando o *status*, a importância e o poder desfrutados por cada indivíduo na comunidade de que fazia parte. Era da obrigação de cada criador aumentar o seu rebanho, expandindo o patrimônio que recebera de seus ancestrais e que esperava um dia poder deixar aos seus filhos (SILVA, 1992:33).

Entre os africanos, os rios, a terra e as jazidas minerais, não são objeto de propriedade individual ou familiar, sendo o seu uso extensivo às comunidades que os ocupam e usam, não sendo passíveis, portanto, de serem objeto de comércio nem tampouco de poderem ser alienados.

⁸⁷ Afirma a respeito Filippo Pigafeta que os angolanos preferem a carne de cães a qualquer outra, e por isso eles são criados e engordados, sendo, quando fossem considerados gordos o suficiente, abatidos e depenurados nos açougues públicos para serem vendidos em postas a preços elevadíssimos. Afirma ele, ainda, que um cão de grande porte criado preso fora vendido por preço equivalente ao de 22 cabeças de escravos (PIGAFETTA & LOPES, 1989:37).

O direito ao seu cultivo e exploração existe, desde que isto seja feito a título coletivo. Observa a respeito Delgado de Carvalho: “A terra é uma espécie de divindade; sacrifícios e ritos tradicionais conferem o direito da coletividade e não do indivíduo, em virtude de um contrato que é passado pelos antepassados da família para os seus descendentes. Partindo destes princípios, que defendem o direito da coletividade e não o do indivíduo quando se trata da preservação dos direitos de usufruto produtivo dos recursos naturais, é que deriva a faculdade que tem o patriarca de dividir o solo entre frações da família, procurando, inclusive aumentar a produtividade agrícola a partir de redistribuição anual das terras e de rotação de culturas.” Assim, somente os frutos do trabalho é que podem vir a se constituir em propriedade, tendo o indivíduo direito a aquilo que produziu com o seu trabalho, mas não ao solo que produziu seus alimentos, nem ao rio em que foram pescados os peixes que tinham sido consumidos por sua família e, tampouco, às jazidas produtoras do sal e de outros minérios que tenha extraído e utilizado. No tocante aos presos de guerra e aos inimigos capturados, eles se constituíam, por direito, em propriedade coletiva do Estado, o qual, todavia, tendia a distribuí-los entre os seus guerreiros, que se tornavam, individualmente, deles proprietários. Os filhos desses escravos, entretanto, eram assumidos pela coletividade, que sobre eles recuperava os seus direitos, diferentemente do que sucedia relativamente aos animais, cujos produtos por eles procriados continuavam a se constituir em propriedade individual (CARVALHO, 1963:27-28).

Logo que a produção do milho e da mandioca se difundiu na agricultura africana, passaram estes vegetais a exercer papéis fundamentais no que se refere à complementação da dieta alimentar popular, adicionando calorias à mesma, reduzindo, com isto, a mortalidade infantil, ao mesmo tempo que aumentavam as taxas de sobrevivência da população durante a estação seca. Além disso, esses dois importantes alimentos oriundos do Brasil tornaram possível a ocupação de glebas que eram, previamente à sua introdução na África, demasiadamente marginais para serem habitadas de forma contínua, e, em razão disso, contribuíram para a estabilização dos níveis gerais de população, mesmo em áreas em que esta se via muito atingida pela dizimação constante que sofria da parte do tráfico de escravos (MILLER, 1988:20-21).

Entre os múltiplos caminhos que poderiam conduzir um africano ao cativo estava a possibilidade de conluio dos agentes dos comerciantes europeus com as autoridades nativas no sentido de que estas lhes permitissem, sempre que possível fosse, tomarem parte ativa nas guerras intestinas que viessem a ser travadas entre os seus comandados e outros negros, ganhando os

prepostos dos negociantes europeus, através deste tipo de “aliança estratégica”, condições de poderem colocar em marcha rumo ao oeste amplas levadas de cativos que fizessem parte da facção que viesse a ser derrotada nos combates. Isto estimulou a constante provocação de guerras entre comunidades negras como uma forma de garantir uma produção mais sistematizada de cativos.

Em paralelo *et a cause*, alguns estados africanos passaram a se dedicar à caça de prisioneiros de guerra e, até mesmo, estados houve que surgiram em razão dos atrativos apresentados por essa atividade. Os organizadores das guerras promovidas com esse intuito e os integrantes das tropas que comandavam dividiam entre si o fruto das operações empreendidas. Dentre os cativos que faziam, costumavam os vencedores dessas guerras selecionar as mulheres e os homens mais submissos para serem esposas e agregados, que geralmente eram incorporados à sua comunidade em condições de evidente inferioridade. Os demais prisioneiros integrantes do butim eram vendidos como escravos. Além disso, boa parte dos cativos mais jovens adquiridos pelos traficantes europeus eram resultantes de seqüestros promovidos por guerreiros nativos, ansiosos por lucros fáceis, que se dispunham a correr o risco de serem pilhados em flagrante delito, situação esta que poderia acarretar aos raptos a punição de serem embarcados como escravos nos tumbeiros. Por outro lado, milhares de africanos de ambos os sexos eram, corriqueiramente, reduzidos ao cativeiro pela Justiça africana, que punia, com a perda da liberdade e a venda dos culpados, uma ampla gama de delitos. Por exemplo, um assassino poderia ser entregue aos parentes de sua vítima para ser vendido como escravo; um adúltero poderia passar a pertencer ao marido traído; homens e mulheres que viessem a ser considerados culpados de atos de feitiçaria, bem como ladrões, devedores insolventes e responsáveis pela prática de crimes políticos, eram vendidos como escravos aos traficantes europeus; homens ricos, para poderem escapar de serem condenados por decisão judiciária, viam-se obrigados a entregar a aqueles que haviam prejudicado um número expressivo de cativos, muitas vezes escolhidos dentre os seus próprios agregados. A preexistência à chegada dos europeus desses tipos de delitos puníveis com o cativeiro pode ter sido a causa da facilidade com que os africanos se dispuseram a abastecer, com uma imensa multidão de seus conterrâneos, as minas, os eitos e as residências senhoriais das colônias americanas (MAESTRI, 1988:21-22).

Janet J. Ewald observa que, algumas vezes, os *raids* produtores de escravos vieram a se constituir na base de sustentação para o surgimento de novos estados africanos, como aconteceu, na área de influência islâmica, com Segu. Aponta ela que este estado surgiu quando um guerreiro

converteu uma coorte de jovens solteiros num bando armado. Este exército foi se expandindo através do recrutamento, para participação nas operações militares, de alguns dos cativos que ia fazendo, muitos dos quais se revelaram bons guerreiros. Enquanto pudesse o rei controlar os seus guerreiros, as incursões militares que comandava sustentavam o poder do Estado através da produção do butim, constituído especialmente por escravos, que eram ou negociados ou apropriados diretamente pelos mais destacados guerreiros do reino recém-formado. Entretanto, à medida que a sanha guerreira começou a escapar ao controle do rei e de seus cabeceiras⁸⁸, e os guerreiros passaram a promover razias contra o seu próprio povo, a unidade do reino e a sua própria viabilidade de existência viram-se ameaçadas (EWALD, 1992:479).

Os antigos *pendes*, que viviam nas partes elevadas do vale do baixo-Cuango desde antes de serem derrotados, na década dos 20 do século XVII, por poderosos povos guerreiros contra os quais haviam travado combate, por co-residirem, posteriormente, com estes numa região que topograficamente se destacava claramente da região montanhosa circundante, passaram a compartilhar sua identidade com os seus invasores. Os *pendes*, aos quais, desde então, os brancos nada haviam proporcionado senão guerras e misérias (CAPELA, 1974:73), ocupavam o sul da baixa da Cassanje e tinham régulos a que chamavam *quilambas*, que custodiavam *lungas* (espécies de bonecas empregadas em rituais), cada qual deles “morando” num determinado curso d’água que lhe cabia comandar.

Cada *lunga* (ou *calunga*) exercia a sua influência sobre um dado curso d’água e era guardada por uma linhagem, cujo chefe era conhecedor do segredo de como se comunicar com as forças espirituais que a boneca detinha. Isto dava a esta linhagem ascendência sobre as demais e seu cabeça possuía autoridade territorial sobre toda a área banhada pelo riacho ou trecho de rio onde “morava” a sua *lunga*. Cabia a este cabeça de linhagem, entre outras prerrogativas, a de alocar nas terras ribeirinhas as novas famílias que para ali se mudassem e, com o passar do tempo, pelo poder que tinha de controlar as chuvas e a fertilidade do solo, passou ele a recolher tributos, a amealhar riquezas e a concentrar poder. Entre os vários guardiões das *calungas* estabeleceu-se uma hierarquia de poder, baseada na hidrografia, em que a autoridade mais poderosa era a que detinha a custódia da boneca correspondente ao rio principal. Para os *lubas* e os *lundas*, ninguém conseguia atingir o *status* de “grande caçador” somente por se demonstrar

⁸⁸ Conforme o padre Vicente Ferreira Pires, que viajou pelo Daomé no século XVIII, *cabeceira* é como se trata os grandes de um reino, que, podem ser comerciantes importantes, ou governadores de um número expressivo de pessoas dentro de uma área ou setor de jurisdição que lhes cabe, ou, ainda, comandantes militares (LESSA, 1957:21).

hábil no uso do arco e da flecha, mas passava a ser reconhecido como tal, sobretudo, pelos poderes mágicos de que se demonstrasse detentor. Juntamente com seus discípulos e seus pares, formavam os portadores deste título sociedades secretas onde tinham sua autoridade reconhecida e eram respeitados. Essas sociedades tiveram um papel deveras importante na formação dos estados *ambundos* (SILVA, 1992:489).

Ao longo do século XVIII, ocorreu nos estados *ambundos* uma reestruturação dos sistemas políticos de dominação e de arrecadação tributária, o que permitiu o estabelecimento de novas identidades, de caráter regional, que passaram a ser compartilhadas por muitos dos povos fixados nas savanas e em outras paisagens geograficamente bem caracterizadas. Neste novo contexto, escravos de qualquer parte situada ao leste do Cuango lembrar-se-iam, muitos deles com grande dose de amargura pelas decorrências que disto resultaram, da coligação de interesses centrada nos grandes senhores da Ruund, que eram conhecidos como *mwaant yaav*⁸⁹. Esses senhores, cuja jurisdição se estendia por toda a Ruund e que governavam a partir de capitais próximas do rio Kalanyi, afluente do alto-Mbuji Mayi (Sankuru), cobravam tributos a outros senhores, a eles subordinados, que dirigiam diversos núcleos de populações ribeirinhas, separados entre si por regiões selvagens pouco povoadas, que se estendiam ao longo de um eixo que se alongava paralelamente às trilhas seguidas pelos escravos na sua caminhada forçada rumo ao oeste. As cortes destes chefes da Lunda (Ruund) situavam-se em vales localizados entre o Cuango, no extremo oeste, e o Luapula, no leste.

Os *lundas* expandiram-se em direção do leste e do sudeste, até o lado oriental do lago Moero e de seu formador, o rio Luapula. Isto fazia parte de uma política de expansão e de dominação pela qual pequenos grupos de nobres *lundas* passavam a gozar de prestígio e de força bélica suficientes para criarem novas chefias, impondo-se, como régulos sobre estruturas de linhagens, através das quais mesclavam-se a outros povos para formar novas tribos e novos estados, de forma tal que a maioria das estirpes de mando regionais passou a atribuir a elas próprias procedência lunda (SILVA, 1992:475).

Entre os *lundas*, um povo independente que a eles viesse a ser agregado podia manter a sua realeza para efeitos locais, bem como os privilégios de que tradicionalmente desfrutasse, mas era incorporado ao império por concessão de um direito perpétuo *lunda*. Esta situação lhe

⁸⁹ Autoridades governamentais do império *lunda*. Os *mwaant yaav* são designados por alguns autores como *mwata yamvo*.

impunha algumas obrigações, mas lhe reconhecia também certos privilégios, ou seja, esta era uma forma de poder exercida por via indireta, que visava acomodar as soberanias locais às necessidades de uma soberania suprema. Estruturas *lundas* deste tipo se espalharam pelas regiões africanas cobertas pelas savanas, dando ensejo a que muitos reinos fossem fundados ao oeste e ao sul de Angola e a leste de Zâmbia, nas pradarias do Catanga. Por volta de 1750, toda esta região do continente africano se achava recortada em reinos deste tipo (DAVIDSON, 1972:68).

Considera a esse respeito Roland Oliver que é provável que, em um dado momento do século XVI, o mais ocidental de um conjunto de reinados *lubas* situados entre o alto-Lualaba e o alto-Casai tenha conquistado seu vizinho ocidental, que era um pequeno estado pertencente à área lingüística *lunda*, resultando desse acontecimento a formação de um estado *luba/lunda* que veio a se constituir no germe de um dos maiores e mais importantes sistemas políticos africanos existentes abaixo da linha do equador. A sede principal do estado era pouco habitada, dedicando a elite dominante, sob o comando *dos* seus poderosos *mwata yamvo* (*mwaant yaav*), grande parte da sua energia às campanhas guerreiras e à caça. Era prática habitual entre eles provocarem mutilações em seus escravos de guerra, para deixarem bem caracterizado o seu *status* social, e distribuírem-nos pelos domínios agrícolas que mantinham ao redor de sua capital. Os povos que conquistavam tornavam-se seus tributários, sendo os fraudadores que não cumprissem suas obrigações fiscais exemplarmente punidos pelos coletores de tributos. Visando evadir-se da feroz repressão *lunda*, as populações de língua *luba*, temendo represálias, preferiam imigrar antes de virem a ser atacadas, vendo-se, para isto, na contingência de conquistarem outras populações em cujos territórios pudessem se assentar, gerando com isto uma espécie de efeito dominó, cuja propagação se direcionou para o oeste, na direção da costa atlântica, e para o sul, na região do alto-Zambeze (OLIVER, 1994:172).

Como consequência das agitações ocorridas entre os *lubas* e os *lundas*, outros povos – como os *chokwes*, os *luenas* e os *imbangalas* – foram forçados a também se deslocarem dos territórios que vinham ocupando. Um exemplo disto é o fato de que grupos de *imbangalas* entraram em contato, em 1600, com comerciantes portugueses ao longo da costa, nas vizinhanças de Benguela, tendo sido convidados a se assentarem, como aliados dos portugueses, no vale do Cuanza. Já a partir de meados do século XVII, suas caravanas ocidentais passaram a abastecer de escravos os portugueses em Angola. No século XVIII, enviavam eles marfim para o oriente, através do território do *mwata* Kazembe no Zambeze. Entretanto, posicionados que estavam no

centro do continente africano, não conseguiram garantir a paz com seus vizinhos, tanto os situados ao leste quanto os do oeste, especialmente a partir do momento em que armas de fogo em profusão passaram a ser adquiridas pelos povos circundantes. Assim, a hegemonia *lunda*, por um capricho do destino, não foi extinta pelos invasores europeus, mas sim pelos povos que haviam dominado, assentados tanto rumo ao leste quanto ao oeste, como os bem-armados caçadores de marfim *chokwes*, cujos antepassados haviam fugido para o oeste por ocasião da conquista *lunda* inicial (OLIVER,1994:172-173).

Miller (1977:211) afirma que os *imbangalas* definiam os escravos como sendo pessoas que haviam perdido o direito de usar os nomes de família que lhes cabiam por nascimento e, assim, passavam a ocupar posições tidas como pouco merecedoras de expressão social. Desse modo, estariam essas pessoas vinculadas ou a outras linhagens ou a um dos títulos políticos da Cassange. A classificação, em um *status* equiparável ao dos escravos, que os *imbangalas* utilizavam para a assimilação social de qualquer tipo de estranhos, independentemente da classe a que originalmente pertencessem em suas comunidades de origem, era estabelecida através de títulos conceitualmente distintos dos de linhagem, aos quais os *imbangalas* chamavam *jimbanza* (*mbanza*, no singular). Os direitos e os impedimentos correspondentes às posições que passariam a ter os alienígenas uma vez assimilados, poderiam ser percebidos a partir do *status* da sua *mbanza*. A *mbanza*, que era a pessoa qualificada para possuir um título *mbanza* por ter nascido de uma *mbanza* do sexo feminino, era detentora do grau máximo de autonomia por ser filiada a uma linhagem materna *imbangala*, podendo por isso ter acesso a qualquer dos nomes ou títulos *ngundus*. Os *imbangalas* consideravam a filiação à linhagem da *mbanza* como um padrão normal e consideravam outras situações como estando acima ou abaixo dela, “sendo que as posições mais elevadas incluíam um certo número de títulos concedidos pelos reis da Cassanje que eram descritos como merecedores do maior respeito, enquanto as posições inferiores recaíam sobre uma variedade de categorias, entre as quais a escravidão, que denotavam um grau de integração no sistema de linhagem abaixo do pleno.” Dessa forma, o nível hierárquico que caberia a qualquer pessoa seria definido levando-se em consideração muito mais a sua situação em termos de afiliação a uma determinada linhagem do que o fato dela desfrutar ou não de liberdade pessoal.

Hoje já se dispõe de abundantes estudos demonstrando que, paralelamente a essa forma típica da escravidão africana, designada freqüentemente como escravidão de linhagem⁹⁰ ou de parentesco, a escravidão ampliada (ou escravismo⁹¹), que seguia os mesmos padrões característicos daquela existente no regime de *plantation*, também era praticada em território africano, onde os escravos se viam forçados a trabalhar em condições muito similares às adotadas na *plantation* típica implantada na América. Entretanto, é importante que se observe que a estruturação que se fez necessária para abastecer de cativos o tráfico atlântico acabou resultando “na reorganização das funções de sociedades inteiras e na reinvenção da própria sociedade africana” (REIS, 1987:5).

Os *kazembes*, das terras ricas em pesca e agricultura do baixo-Luapula, e os *kiamfus*, que governavam os *yakas* do vale do baixo-Cuango – os quais eram pelas razias (guerras de *Kuata! Kuata!*)⁹², promovidas pelos *mwaant yaav* (*mwata yamvo*, conforme outros autores), constantemente assediados –, apareciam, dentre os subordinados daqueles poderosos senhores, como os mais ricos e influentes. Os vassallos da Lunda desses dois governantes interagiam pouco com os da *Ruund* do Kalanyi, exceto pela cultura política dos senhores que os governavam. Mais para cima, na margem esquerda do Cuango, três outros senhores da Lunda – dentre os quais, no século XVIII, o do Malundo se sobressaiu como o mais poderoso – comandavam súditos que coletivamente passaram a ser conhecidos como *shinjes* (MILLER, 1988:26-27).

Os poderosos exércitos dos *mwaant yaav* não cessavam de promover *raids* para a captura de escravos, tanto contra as regiões densamente povoadas situadas ao norte da Lunda, quanto, no decorrer do século XVIII, contra as regiões que ficavam a jusante dos rios que banhavam suas terras (o Casai e o seu afluente Chikapa, o Lubilash e o Mbuji Mayi), os quais eram tributários do

⁹⁰ Observa Reis (1987:10) que, geralmente, nas sociedades de linhagem, o que é fundamental não é controlar a produção de bens, mas sim dominar os distintos meios de reprodução de pessoas. Este domínio seria garantido, em especial, através do estreito controle da circulação de pessoas entre as diferentes linhagens que seriam detentoras do comando das unidades de produção.

⁹¹ Teve lugar na África um tipo peculiar de escravismo que implicou o surgimento de estados que tinham por ocupação econômica principal a escravização de povos mais fracos para serem vendidos, no circuito comercial atlântico, aos comerciantes europeus (REIS, 1987:16).

⁹² As razias (*raids*) organizadas para a captura de escravos para alimentarem o tráfico negreiro, são reiteradamente chamadas, por um grupo de historiadores do Centro de Estudos Angolanos, que escreveu, na década de 60, uma “História de Angola”, destinando os direitos autorais a que tivessem direito ao MPLA (Movimento para a Libertação de Angola), de “guerras de *Kuata! Kuata!*” (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:86-87). Como em quimbundo, segundo Aires da Matta Machado Filho (1964:120), *Kuata* corresponde ao verbo pegar, as “guerras de *Kuata! Kuata!*” seriam “guerras de Pega! Pega!”. Sobre a palavra *kuata*, ver também Nei Lopes (1988:172-175).

Kwa, que por sua vez lançava suas águas no Zaire, pouco acima do reservatório natural de Malebo (MILLER, 1988:27-28).

O chamado “movimento dos *jagas*”, que, no decurso do século XVIII, teve lugar no planalto central angolano, foi resultante da articulação de tradições, originadas em lendas, que atribuíam aos antigos reis locais o poder de influenciarem o regime das chuvas; dos traços culturais e da tradição dos povos da região; da capacidade bélica e da riqueza de potentados locais criadores de gado; da continuidade de um culto militar (o dos *jagas*); e do fato de apresentarem os povos que se radicaram no planalto central traços lingüísticos comuns. Este conjunto de condições fez com que os diversos povos planaltinos viessem a ser, posteriormente, conhecidos coletivamente pelo etnônimo *ovimbundos*. Entretanto, apesar de comungarem no tocante a um amplo conjunto de idéias, de condicionamentos e de práticas, esses povos não haviam ainda, em pleno século XVIII, postulado a idéia de se unirem na escala do platô como um todo, aparentando estarem muito menos centralizados do que os povos que haviam se fixado na Lunda no mesmo período. A articulação desses povos, todavia, veio a se tornar possível pelo ressurgimento do movimento *jaga*, conhecido entre seus adeptos como *imbangala*⁹³, que uma vez restabelecido espalhou-se por todo o platô central. Comandantes militares *jagas*, conhecidos como *Muzumbo a Kalunga*, que haviam avassalado os habitantes do vale do alto-Cunene, expandiram sua área de domínio durante o século XVII, mas, apesar dos ecos de sua reputação ainda infundirem pavor a comunidades inteiras situadas a centenas de quilômetros em direção ao norte, no decurso do século XVIII sua hegemonia já havia fenecido (MILLER, 1988:28).

Segundo Roy Glasgow, estavam entre os hábitos religiosos dos *jagas* a prática de sacrifícios humanos e de um certo grau de canibalismo, costumes esses que se fundiam com a política como meios de construção de uma força unida de resistência. Mesmo sendo inconsistentes com a tradição *mbunda*, esses rituais envolvendo imolações e canibalismo eram praticados pela rainha Nzinga e por seu exército como preparativos para as batalhas de que participariam. Em agrupamentos heterogêneos como o exército de Nzinga, tais ritos religiosos

⁹³ Segundo Miller, “eles [os bandos de jovens saqueadores] viviam de assaltos e guerras e desprezavam a agricultura e a vida sedentária, que os caprichos climáticos tinham inviabilizado temporariamente. Levados pela fome, assaltavam os vales do rio, a oeste, sul e norte. Lá roubavam gado, cortavam as palmeiras dos vales e aparentemente, em parte, viviam da carne humana de pessoas que capturavam e matavam. Outros bandos *imbangalas* também tomaram os reinos situados no Médio e no Baixo Cunene, particularmente o que era comandado por *Muzumbo a Kalunga*. Outros bandos ainda havia que promoviam razias escravizantes e saques ao longo dos rios e riachos que desaguavam na margem norte do Catumbela e por todo o Libolo, tendo se estendido sua atuação predatória ao longo de um horizonte temporal que abrangeu desde o final do século XVI até o fim do XVII.” (MILLER, 1997:14).

serviam para estreitar os laços de companheirismo, de colaboração e de confiança que precisavam existir entre os seus seguidores. Apesar da Rainha Nzinga e dos seus cabeceiras *mbundos* expressarem, reservadamente, sua aversão ao canibalismo, julgavam serem esses rituais eficazes como meios indutores do fortalecimento da unidade de suas forças (GLASGOW, 1982:39).

Os jagas submetiam os rapazes e moças que aprisionavam a uma educação guerreira a tal ponto rigorosa “que os transformava em indivíduos de extrema bravura e ferocidade”, que “formavam verdadeiras quadrilhas de implacáveis raziadores, legítimas matilhas de cães de caça humana.” (TAUNAY, 1941:39).

Durante os anos 1760, os agentes portugueses no altiplano obtinham escravos provenientes da região de Huambo e, também, um número cada vez maior de escravos transportados, por meio de caravanas, até as regiões então recém-exploradas da Caconda e do Bihe, situadas mais para o nordeste, na margem esquerda do Cuanza, onde as caravanas que conduziam escravos provenientes da Lunda, da Ngangela e do alto-Zambezi confluíam no início da rota de comércio que ligava o platô central ao porto de Benguela, o qual, ao longo da primeira metade do século XVIII, havia recebido, do Mbailundu e das planícies situadas na margem direita do rio Cuporolo um considerável fluxo direto de escravos. Os traficantes portugueses também haviam principiado a exploração dos recursos de uma região da Ngangela que ficava além do alto-Cubango, nela se fixando, em Ngalangi, entre o alto-Cunene e o alto-Cubango. Ali procuraram explorar fontes potenciais de escravos que existiam na direção do Cunene e que se estendiam até bem mais longe rumo ao sudeste. Nessas regiões eram produzidas, também, significativas quantidades de cera. Os comerciantes lusitanos assentaram-se também no sul, ao longo do baixo-Kwe, de onde estabeleceram contatos, através de Kipungo, com a região na qual existia uma ampla planície lamacenta chamada Humbe, no baixo-Cunene, de onde passaram a extrair, além de escravos, uma enorme quantidade de marfim (MILLER, 1997:26).

4.8 OS JAGAS SE INSTALAM NO TERRITÓRIO SITUADO NA CONFLUÊNCIA ENTRE O CUANGO E O LUI

Conforme registraram alguns historiadores do Centro de Estudos Angolanos, os *imbangalas* (também conhecidos como *bângalas*), comandados pelo grande chefe Kinguri, haviam fugido, em 1560, da Lunda, na ocasião em que ela fora invadida pelos *lubas*, e chegaram

ao território situado entre o Cuango e o Lui por volta de 1563. A intenção que tinham, entretanto, não era de se fixarem por lá, e sim de chegarem até a costa. Para atingi-la teriam, todavia, que atravessar o Ndongo, então governado pelo rei Ngola Kiluanje, que se opôs à sua passagem. Nos combates subseqüentes vem a morrer Kinguri, o que fez com que os *imbangalas* se dispersassem em diversos grupos, alguns dos quais adentraram pelo Ndongo. Por volta de 1570, os *jagas* foram expulsos do Congo e fixaram-se na Matamba e no Cuango-Lui, misturando-se com os *imbangalas*. Por volta do ano de 1585, chegaram os *ossos*, que se fixaram mais para o oeste, na margem direita do Cuanza, no trecho em que o mesmo corre para o norte. Toda essa gente compartilhou o território do Cuango-Lui, espalhando-se, ainda, pelo Ndongo e pelo platô do Ovimbundo. Os *imbangalas* – que, com a morte de Kinguri, dispersaram-se em diversos grupos independentes entre si –, valendo-se de sua tradição guerreira, se transformaram em verdadeiras hordas itinerantes de soldados-comerciantes que iam de terra em terra, a fazer guerras ao som dos gritos de *Kuata! Kuata!* (Pega! Pega!) e a comerciar com os pombeiros, sendo nesses procedimentos secundados pelos *jagas* e pelos *ossos*, que formaram as suas próprias tropas. Essas hordas instalavam-se periodicamente em acampamentos que eram conhecidos como *quilombos*, e algumas delas ganharam notoriedade, como a chefiada por Cassanje, que auxiliou Ngola Kiluanje nos primeiros choques que foram travados com os portugueses. Mesmo após a criação do reino de Cassanje, essas hordas itinerantes continuaram a existir, como aconteceu com as de Kalambo e de Kabuku Kandongo, que foram contemporâneas da ocupação holandesa de Luanda (1641-1648), tendo a segunda delas se notabilizado pelo fato de, movida por interesses comerciais, ter se aliado aos portugueses de Massangano em 1646 (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:84-86).

Os exploradores portugueses Capelo & Ivens; que, entre 1877 e 1880, exploraram o curso superior do Cuango, o Cassanje e a Iaca; por volta de 1884-1885, fizeram eles a travessia de Moçâmedes e Quelimane, tendo, para isso, passado através da Huíla, do Humbe, além de Lobale, Barotse e Catanga (FAGAN, 1970:183); consideraram ter sido muito importante o papel exercido pelos *jagas* na redistribuição da população na sua região de influência, uma vez que, em suas lides guerreiras, eles cortaram e recortaram o espaço territorial em diversos sentidos, e, ainda, “rechassaram povos, conquistaram terras, baralharam populações, que dirigidas também por várias maneiras vieram alfim[sic] a confundir-se no labirinto [étnico], que forma o fácies que conhecemos atualmente, e especialmente ao sul do equador se torna indiscriminável”, pelos abundantes caracteres comuns que há entre os *n’golas*, *bângalas*, *damaras*, *ambuelas*, *bechuanas*

e mesmo cafres.” (*apud* LOPES, 1988:121). Ainda em 1884-1885, a Lunda é explorada por Henrique Dias de Carvalho (FAGAN, 1870:183).

Ainda conforme Capelo & Ivens, os *jagas* viviam nas proximidades de palmeirais, pela enorme predileção que tinham pelos diversos produtos derivados das palmeiras, nunca permanecendo por muito tempo num único local. Por ocasião das colheitas, escolhiam a região que apresentasse a safra potencialmente mais sedutora para recolherem os produtos da mesma e se apropriarem do seu gado, uma vez que a sua subsistência era garantida pelo roubo da produção alheia (*apud* LOPES, 1988:120).

Os *jagas* constituíram-se, na época das guerras angolanas, na espinha dorsal dos auxiliares nativos usados pelos portugueses nas incursões militares que faziam, sendo conhecidos, juntamente com os demais guerreiros africanos que se aliaram aos portugueses, como “guerra preta” ou como *empacaceiros* (caçadores de pacaças⁹⁴), tendo a sua inquestionável vocação guerreira contribuído bastante para ajudar os portugueses a submeterem ao seu controle outras tribos angolanas (BOXER, 1967:57).

4.9 UMA HERANÇA POLÍTICA ORIGINADA NAS FÍMBRIAS DA FLORESTA

A população residente nas montanhas e nos vales dos rios situados na região noroeste do território angolano compartilhava a existência de uma herança comum em termos de tradições de governo, que se originara na floresta equatorial, em cujas fímbrias populações esparsas de fazendeiros cultivadores de milho e de mandioca – que se tornaram conhecidos como *tekes*, *tios* ou *anzicos* no sul, mas aos quais, em direção ao norte, eram atribuídos diversos outros etnônimos – tomaram a si a responsabilidade pelo desenvolvimento e colocação em prática de um conjunto de tradições políticas da floresta, que serviu de paradigma para a implantação do sistema político, igualmente centralizado, que passou a ser praticado nas altas planícies recobertas de capim posicionadas ao oeste do médio curso do rio Zaire (MILLER, 1988:30-31). O território *tio* abrangia toda a chapada existente ao norte do lago Malebo, bem como, rumo ao leste, ocupava as

⁹⁴ A pacaça (em quimbundo, *pakassa*), cujo nome científico era *Syncerus nanus*, é uma espécie de búfalo que ainda hoje pode ser encontrada em todo o norte de Angola, estando também presente no sul do Cuanza. Nos distritos do sul de Angola esta espécie de bovívdeo é desconhecida, estando lá presentes, todavia, os grandes búfalos pretos, conhecidos também como búfalos do Cabo (*Syncerus caffer*), cuja presença mais setentrional registrada foi no distrito da Lunda. As pacaças de Angola ainda não foram objeto de um estudo sistemático comparativo. Embora ela seja um animal gregário, nunca vive em grandes manadas, mas sim em grupos com entre dez e vinte animais. Quando ferida e acossada a pacaça, bem como o grande búfalo do Cabo, torna-se um animal muito perigoso

duas margens do Casai. De acordo com a sua tradição tribal, eles sempre moraram ali mesmo, o que era confirmado pelos seus vizinhos, que sempre os consideraram como tendo sido os primeiros habitantes a ocuparem aquele imenso chapadão, que veio a se constituir num importante espaço voltado à produção agrícola. Os *tios* controlavam o comércio que tinha lugar em torno do lago Malebo, e chegaram a merecer dos portugueses a reputação de serem mais poderosos que o *manicongo*, do qual foram, em momentos distintos, vassallos e inimigos (SILVA, 1992:484-485).

Às margens da represa natural Malebo, estava posicionada a mais cosmopolita, e provavelmente a mais densa, concentração populacional existente em toda a África central ocidental, no século XVIII. Os únicos outros grupos da África central ocidental que poderiam concorrer com ela, em termos de magnitude, heterogeneidade e concentração demográfica eram os que haviam se estabelecido nas imediações das capitais dos *mwaant yaav* da Lunda (MILLER, 1988:31-32).

Nei Lopes (1988:116) considera que os *lundas* têm uma história bastante imbricada com a dos *balubas*, sendo mesmo, algumas vezes, com eles confundidos. Conforme a tradição, por volta de 1500, um certo número de integrantes da elite dirigente *baluba* conquistou uma aldeia *lunda* posicionada ao oeste de Luba Lomani, lá se instalando. Casualmente, pouco antes disso, o chefe local havia entrado em atrito com seus dois filhos e os deserdou, estabelecendo que seria sucedido por uma filha, a qual foi esposada por um príncipe *baluba*, Muaku, que tornou-se *mwata yamwo* (*mwaant yaav*) através do casamento, nascendo, então, o reino dos *lundas*. Entre os *lubas*, o *mwata yamwo* detinha tanto o poder religioso quanto o político administrativo, governando o seu estado, que se constituía num grande centro exportador de escravos, marfim e metais, através de um conselho que era constituído pelos governadores das províncias. Esse estado veio a ocupar, posteriormente, algumas partes da província de Catanga e a região noroeste da Zâmbia, bem como terras situadas no leste de Angola.

O imenso espelho d'água da represa natural de Malebo – que, ao pôr-do-Sol, tinha suas águas tingidas por várias tonalidades de vermelho, rosa, cinzento, alaranjado e amarelo – era o pano de fundo de um cenário através do qual desfilava uma fantástica multidão de pessoas que lá viviam ou por lá transitavam, uma vez que, nos entornos de suas margens, se localizava um

mercado gigantesco para os padrões da África central ocidental, no qual enormes quantidades de mercadorias de toda espécie eram negociadas, como, por exemplo: escravos, roupas, tecidos de rafia, tecidos europeus e asiáticos, mantimentos, comidas prontas, bebidas alcoólicas, produtos do artesanato local e regional, produtos naturais extraídos da floresta, peixes secos, frutas e outros alimentos de origem vegetal, animais vivos ou abatidos, mel, cera, essências vegetais, temperos, artigos importados dos mais variados tipos e procedências, etc. Diferentemente de seus vizinhos das pradarias, a população local vivia tanto do comércio quanto da produção agrícola. Eles eram conhecidos por um significativo número de designações comunitárias aparentemente semelhantes às usadas nas comunidades agrícolas espalhadas em torno deles, mas suas vinculações por lealdade eram muito menos permanentes, menos influenciadas pelos determinantes de nascimento e de co-residência, e mais condicionadas pelos resultados de associações temporárias de interesses, decorrentes de negócios, do que aquelas que eram mantidas pelos fazendeiros.

Jan Vansina, afirma ter sido da região circunvizinha ao reservatório natural Stanley (lago Malebo) que todos os distintos reinos da região congoleza haviam derivado suas instituições, sendo bastante provável que o conjunto dos estados costeiros tenha usado como paradigma original de sua institucionalização um único estado na mesma área, e que isto tenha ocorrido antes do século XIV (VANSINA, 1975:40).

4.10 OS GRANDES CENTROS REGIONAIS DE COMÉRCIO DE ESCRAVOS

Ao sul do rio Zaire, no vale do curso médio do rio Cuango, pelo menos três dos maiores reis-mercadores mantinham e administravam seus próprios centros de comércio, nos quais os cativos eram barganhados com os europeus ou seus agentes africanos. Era em mercados de escravos, como aqueles que haviam se estabelecido ao longo do curso médio do Cuango, que a maioria dos cativos lá vendidos iria travar, pela primeira vez, contato com aqueles que, ao adquiri-los, passariam, daquele instante para a frente, a condicionar as suas vidas, os seus destinos e as suas esperanças.

O mais meridional dos mercados regionais era de propriedade dos *jagas* de Cassanje e era a estes que estavam submetidas as populações que habitavam as partes superiores do vale do rio Cuango e, também, algumas porções menos elevadas dos altiplanos cujas cumeeiras podiam ser, ao longe, avistadas na direção do sul e do oeste.

Recapitulando, os reinos e os povos do Cuango eram compostos pela Matamba (formada no século XV), pela Cassanje, que só veio a se tornar um reino muito mais tarde, no decorrer do século XVI, quando os *bângalas* – ou *imbangalas* – lá chegaram fugidos dos *lubas* que haviam atacado a Lunda e se instalaram no espaço situado entre os rios Cuango e Lui.; pouco depois deles vieram os *jagas*, para a Matamba e para o mesmo espaço do Cuango-Lui já ocupado pelos *bângalas*; e, mais tarde ainda, vieram também para a região os *ossos* e os *holos*. Todos esses povos ocuparam o território do Cuango-Lui a partir do qual se espalharam por todo o Ndongo e pelo planalto central (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:84-85).

Os senhores de Cassanje – que comandavam as legiões de combatentes a serviço da Ruund e da Lunda ocidental – eram tidos como cultivadores de idéias políticas conducentes à expansão de sua riqueza e de seu poder e se notabilizaram pelo desenvolvimento de práticas inovadoras voltadas à arte da guerra e por sua propalada tendência ao canibalismo⁹⁵, que haviam herdado da sua origem *jaga*, que compartilhavam com alguns outros governantes *ovimbundos* do planalto. A rudeza de suas maneiras era fortemente contrastante com o cosmopolitismo de suas cortes e o fausto em que viviam desfrutando as fortunas que haviam amealhado através da exploração do tráfico de escravos. As riquezas que eles acumulavam em redor de sua corte – às quais se poder-se-ia acrescentar o sal, a mandioca e o gado, bem como as excelentes reservas agrícolas contidas, em tempos de seca, no vale em que corria o trecho superior do Cuango – eram um foco de atração para um significativo número de imigrantes provenientes dos planaltos circundantes menos escarpados e, portanto, mais vulneráveis às razias promovidas pelos senhores locais. Habitantes das regiões situadas em direção ao oeste também fugiam para Cassanje, tentando escapar das iminentes ameaças de apresamento e dos trabalhos forçados a que estavam submetidos nas regiões de onde eram originários. Também lá se concentravam pessoas que haviam sido trazidas do leste como escravos. Situada na parte superior do vale do Cuango, Cassanje congregava – em meio a um ambiente cuja sofisticação material deslumbrava mesmo a quem costumava circular pelas demais cortes provinciais dos *mwaant yaav* – uma das mais

⁹⁵ Em 1644, o Conselho Ultramarino decidira despachar duas expedições para socorrer os portugueses do interior de Angola, uma delas organizada na Bahia e a outra no Rio de Janeiro. A primeira delas desembarcou, em meados de 1645, no ancoradouro do Quicombo, situado no meio do caminho entre Luanda e Benguela, que não havia sido ocupado pelos holandeses. Todavia, no caminho para Massangano, no dia 19 de junho, a metade dessas forças foi atacada por um bando de *jagas* antropófagos “que a todos, com exceção de quatro, transformaram em comida, ‘sepultando-os em seus ventres’”, como exprimiui, com horror, uma narrativa da época” (BOXER, 1973:208). O mesmo Boxer (1973:240) afirma serem os *jagas* “antropófagos no pleno sentido do termo, pois comiam carne humana não em obediência a um sacrifício ritual, mas por força de um costume, gosto e convicção”.

importantes concentrações de pessoas de todo o oeste africano, sendo que o poder que tinha e os faustosos ambientes em que viviam seus reis impressionariam até mesmo os mais ricos e poderosos comerciantes da região em que se situava a represa natural de Malebo (Stanley Pool). (MILLER, 1988:32-33).

Para o norte de Cassanje, nas proximidades da margem direita do Cuango, pouco ao sul da sua confluência com o Lui, situava-se um igualmente deslumbrante, mas menor e mais recente, reino comercial conhecido por Holo. Os senhores de Holo, conforme se pôde deduzir de alguns indícios existentes, haviam se separado dos de Cassanje, no final do século XVII, para assumirem o controle sobre a condução das travessias dos rios que irrigavam as partes central e ocidental do vale do Cuango. Eles chegaram a ser poderosos durante os primeiros estágios do comércio da Lunda, entre os anos 30 e 60 do século XVIII, mas, posteriormente, vieram a sucumbir às pressões sobre eles exercidas pelos senhores *lundas* da Yaka, no norte, além de outros, no oeste, pelos quais foram alijados, no final do século, do florescente comércio então existente (MILLER, 1988:33).

Povos *ambundos*, que falavam o *quimbundo*, achavam-se, e ainda se acham, radicados, desde o século XVII, no baixo-Cuanza e no médio-Cuango, estendendo-se seus domínios, rumo ao norte, até as escarpadas nascentes do rio Dande, além das quais se estendiam os territórios dominados pelos *congós*. Ao sul estavam eles limitados pelo rio Longa, sendo todo o grande planalto meridional dominado pelos *ovimbundos*. A leste, as suas fronteiras, cada vez menos claramente delineadas, penetravam pelas aldeias limítrofes dos *ngangelas* e dos *kiokos* (SILVA, 1992:486).

Os monarcas que reinavam sobre as populações assentadas na parte ocidental do vale do Cuango reivindicavam o antigo título dos *Ngola a Kiluanje*⁹⁶, que, durante o século XVI, haviam reinado sobre o médio-Cuanza e os platôs circundantes. Eles retiveram, ainda, entre os seus títulos, o de “*Jinga*”, que recebera, no século XVII, a rainha que sucedeu ao Ngola, cuja influência foi mais arraigada na região do vale do Cuango conhecida como Matamba, mas que havia se estendido para todo e qualquer lugar em que a população falasse o *quimbundo*.

⁹⁶ Foi deste título honorífico que derivou o nome Angola, que os portugueses passaram a usar para designar as terras, antes pertencentes ao *Ngola*, situadas entre o baixo-Cuanza e o Dande, das quais eles vieram a se apropriar (a *Conquista*). (MILLER, 1988:33).

A famosa rainha Jinga (*Nzinga Mbandi Ngola Kiluanji*) nasceu em 1582, no Ndongo oriental. Quando assumiu o trono do Ndongo, treinou suas tropas, compostas na sua maior parte por *jagas*, diariamente, durante longo período. Entre as ordens e instruções taxativas que transmitia a seus comandados estava a de que, em caso de combate, lutassem até o último homem. Isto fez com que suas tropas fossem encaradas como verdadeiros pelotões suicidas, cuja reputação, segundo o soldado e escritor coevo Cadornega, “aterroriza[va] toda essa parte da Etiópia [o Ndongo e suas imediações]” (GLASGOW, 1975:38).

Os portugueses consideravam-na uma temível combatente, e empregavam, frequentemente e com grande sucesso, mercenários *jagas* em suas tropas. Os *jagas* tinham como suas principais armas o arco e a flecha, bem como o machado, cuja lâmina tinha a forma de uma meia-lua, um escudo de grandes proporções que protegia o corpo todo e a *mbila*, uma espécie de faca afiada, com três palmos de comprimento, que tinha a ponta envenenada (GLASGOW, 1975:38).

Os comerciantes europeus do século XVIII, para alavancarem seus negócios, utilizavam-se dos senhores locais, na qualidade de corretores, aos quais caberia garantir o suprimento de mercadorias necessário para poderem estabelecer um ritmo de negócios adequado a um mercado de escravos que tinha o mesmo porte que o de Cassanje, com o qual competiam. Para facilitar o sucesso no abastecimento desse mercado, o povo local mantinha sob seu controle um estreito e pouco habitado corredor de acesso para as ilhas fluviais de Kindonga, no Cuanza, podendo, com isso, bloquear, quando bem entendesse, em vários pontos, a estrada para Cassanje, a qual se estendia de um extremo ao outro do citado corredor (MILLER, 1988:33).

Milhares de escravos – provenientes de além-Cuango, das vertentes do planalto central voltadas para o sul, e, também, do nordeste – eram anualmente recebidos e negociados na região da bacia do Cuanza, principalmente em Jinga e Cassanje. Durante o século XVIII, essa área transformou-se num verdadeiro cadinho de raças, onde se achavam radicadas pessoas de origens bastante diversas e de distintas categorias sociais, bem como a prole resultante de uniões de imigrantes europeus e o velho *substratum bundo* da área – que sofrera uma profunda influência dos *pendes* – envolvendo, ainda, mulheres capturadas em diferentes locais da região central ocidental da África. A linguagem que eles falavam era o *quimbundo*. O português só era ouvido em alguns poucos centros, como as cidades costeiras, e, posteriormente, somente entre imigrantes

européus ou mulatos resultantes de relações entre europeus e mulheres nativas, os quais eram conhecidos em Angola como luso-africanos (MILLER, 1988:34).

Príncipes mercantes, residentes em cortes localizadas nas cercanias dos principais pontos de embarque de escravos, que se situavam entre o Dande e a boca do Zaire, eram, entre os portavozes do Quicongo, durante o século XVIII, os verdadeiros detentores do poder. Com poucas pretensões à aristocracia, preferiam eles demonstrar o seu poder através da riqueza acumulada pela venda de uma verdadeira multidão de escravos. Em termos de área ocupada, o mais amplo deles era o principado do *Sonyo*, que tinha sob o seu controle toda a costa compreendida entre a margem direita do rio Mbrije e as barrancas da margem esquerda do baixo-Zaire. Esses “nobres” congolezes dominavam grande parte do comércio que cruzava o grande rio rumo aos portos de tráfico localizados ao longo da costa que ficava, ao norte, além de sua margem direita. Eles comerciavam principalmente através dos reinos de *Ngoyo* – o qual controlava a baía em Cabinda – e de *Cacongo*, fazendo, ainda, negócios em *Molembo*. Ao norte desses portos mencionados ficava *Loango*, onde os comerciantes *vili* (ou *mubire*) viviam das corretagens que ganhavam intermediando os negócios realizados com escravos entre traficantes europeus e uma rede de tráfico (a “diáspora comercial”) constituída por povoados comerciais que se dispersavam para o lado oriental, em direção à represa natural de *Malebo*, e, em direção ao sul, cruzando o rio Zaire, até à região do *Ndembu* (MILLER, 1988:35).

O reino de *Loango*⁹⁷, situado ao norte do Rio Zaire, cujos costumes foram salvaguardados pelo fato de lá ter sido bastante inexpressiva a influência européia, veio, no começo do século XVIII, a se transformar num importante mercado fornecedor de escravos, tendo sido responsável pela remessa para a América de um sexto de todos os escravos africanos que ela recebeu (MATTOSO, 1988:27).

Na barranca sul do *Cuanza*, havia uma extensa região rica em sal, conhecida como *Quissama*, na qual muitas centenas de escravos fugidos do cativeiro entre os portugueses e os euro-africanos da *Conquista*⁹⁸ encontravam acolhida da parte de poderosos senhores locais, que

⁹⁷ Entre os *vili*, do reino de *Loango*, o monarca era considerado um ser sagrado, que controlava as chuvas, presidia as cerimônias agrícolas, legislava e julgava e, da mesma forma que acontecia com outros reis africanos, tinha que ser fisicamente perfeito e desfrutar de uma saúde perfeita, pois da inteireza de seu corpo e de sua higidez dependiam o bom êxito na caça e na pesca de seus súditos, bem como a abundância das colheitas, a fertilidade das mulheres e a fortuna de todos (SILVA, 1992:484).

⁹⁸ O nome dado pelos portugueses às terras por eles conquistadas de suas colônias e feitorias. No caso de Angola, ela compreendia o espaço situado entre o baixo-Cuanza e o Dande (MILLER, 1988:710).

empregavam-nos na extração e no transporte do sal acumulado nos depósitos de sal-gema, que se constituía na única fonte importante de riqueza de toda aquela região estéril. A agricultura da Quissama, como a de qualquer outro lugar mais para o sul, só poderia ser praticada, e assim mesmo de forma extremamente precária, nas margens dos rios (MILLER, 1988:36-37).

Elias Alexandre da Silva Corrêa afirma a respeito das jazidas de sal-gema existentes nos baixios dessa região : “No centro da Quissama, província sujeita a um negro potentado, tão invejado da nossa cobiça; quanto inconquistável às nossas armas; nasce um sal moreno, que faz o seu precioso tesouro. Tirado mineralmente em grandes lâminas, e torrões, lhe dão diversas figuras e corre por moeda. Dizem que as águas da chuva caindo sobre esse terreno salitroso se converte em sal; assim em sua superfície como no centro.” (CORRÊA, 1937:129).

4.11 TABELA DE VALORES RELATIVOS E OUTROS APONTAMENTOS FEITOS POR FILIPPO PIGAFETA

Filippo Pigafeta (1989:125), apoiando-se em Antonio Brásio, aponta algumas relações de troca envolvendo o sal e alguns animais domésticos como moedas-mercadorias:

1 pedra de sal =	2 ou 3 capões
2 ou 3 pedras de sal =	1 cabra ou 1 carneiro
15 pedras de sal =	1 boi ou 1 vaca
2 galinhas =	1 capão
5 carneiros =	1 escravo ou 1 boi

Observa Pigafetta (1989:124-125) o fato de que o sistema adotado na agricultura era o de pousio nos campos, que envolvia a prática de uma agricultura itinerante e por queimadas, da qual participavam adultos de ambos os sexos, havendo a divisão sexual do trabalho, cabendo aos homens desmatar e às mulheres cultivar e colher.

4.12 A ORGANIZAÇÃO DOS SETORES COMERCIAL E DE TRANSPORTES DO TRÁFICO AFRICANO

Ao longo do século XVIII, as estruturas de comércio e de transportes na África central ocidental já dispunham de um razoável grau de organização e de uma complexa rede de trilhas entrecruzadas que eram percorridas pelas caravanas. Os comerciantes que moviam essa crescente

esfera comercial e de transportes atuavam em graus de escala operacional os mais diversos, que iam desde os *petty-traders* – especializados no atendimento de pequenas encomendas, que preavam, nas imediações das aldeias, escravos isolados, ou em pares, que atendessem às especificações estabelecidas pelo potencial comprador – até os articuladores e operadores de uma rede comercial de muito longo alcance, que envolvia, em diferentes graus de responsabilidade, milhares de pessoas, que exerciam, em níveis hierárquicos distintos, papéis que se complementavam, sendo responsáveis pelo apresamento de verdadeiros cortejos de escravos numa área que cobria dezenas de milhares de quilômetros quadrados. Assim, comerciantes, operando das mais distintas formas e em variadas escalas, “mantinham os portos do Atlântico da África central ocidental em contato com a fugidia fronteira da escravidão e consolidavam novos sistemas de escravização no seu rastro” (MILLER, 1988:173).

Nesse contexto, paralelamente às distintas estratégias e táticas concebidas e empregadas para “produzir” e fazer circular os escravos, procurou-se estender uma ponte sobre a lacuna estrutural existente entre duas formas distintas de comportamento, em termos de política econômica: a africana, baseada em “valores de uso” – em que “as trocas dependiam tão intensamente de duradouras relações face a face, que elas pareciam muito mais ‘participativas’ do que relações de ‘compra e venda’” –, que estava tradicionalmente assentada sobre uma sólida situação de confiança mútua, e o “muito mais radicalmente comercializado e anônimo comércio do Atlântico”, que privilegiava os “valores de troca”⁹⁹ (MILLER, 1988:173).

4.13 A DIÁSPORA COMERCIAL, POUCO A POUCO, SE IMPÕE COMO SISTEMA DE COMÉRCIO

Os comerciantes africanos promoveram a institucionalização das suas sociedades sempre levando em conta as práticas de comércio que haviam assimilado no decurso de muitos séculos e o *quantum*, bem como a respectiva distribuição, dos recursos materiais e do potencial humano disponíveis em seus territórios. Aonde esses mercadores conseguiram implantar e consolidar sistemas de trocas – como, por exemplo, ocorreu nas proximidades da costa de Loango e na bacia do rio Zaire, regiões nas quais eles conseguiram, aos poucos, impor-se comercialmente no seio das densas populações radicadas nos vales dos rios equatoriais e nas fímbrias das florestas –,

⁹⁹ Comenta Miller (1988:176), reportando-se às duas famosas categorias distintas de valor cunhadas por Karl Marx: “A vastidão da água existente entre a praia em Cabinda e os navios negreiros ancorados a uma dada distância dela expressava, nos mais fortes termos, toda essa divisão física existente entre os mundos [dos valores] de uso e de

desenvolveu-se, pouco a pouco, uma nova modalidade de organização comercial (a diáspora comercial), estabelecida através da montagem de redes, com crescentes áreas de abrangência e que promovia a articulação, por interesses comerciais, de novos e de já tradicionais povoados permanentes, cujos habitantes criavam entre si, *pari passu* com um progressivo grau de divisão social do trabalho, laços de parentesco (especialmente por meio de matrimônios), de amizade ou de negócios. Nas terras mais secas e por isso menos habitadas, que se estendiam para o sul e para o leste, onde – dado o estágio ainda pouco desenvolvido dos sistemas de trocas inter-regionais, o comércio de mercadorias importadas, bem como o transporte de escravos, eram ainda promovidos através de caravanas – a maioria dos cativos, capturados por meio de guerras localizadas ou de razias dispersas e esporádicas, era obtida num ritmo bastante irregular. Nestas condições tornava-se esta última modalidade de deslocamento de gente e de mercadorias (as caravanas) um modo eficiente de administrar a evacuação dos cativos em direção à costa (MILLER, 1988:173-174).

Foi a venda a crédito de bens importados, promovida pelo capital comercial europeu, que garantiu e acelerou a expansão e a crescente sofisticação dos originalmente restritos setores de troca da economia política africana. Nas partes setentrionais da costa, os sistemas de comércio regionais domésticos prosperaram a partir do acesso aos enormes montantes de capital comercial africano que foram então disponibilizados. Diante disso, alguns comerciantes de lá passaram a preferir, para a realização de seus negócios, deixar de lado as ofertas de créditos externos e utilizar os seus próprios ativos operacionais, conquistando, assim, maior grau de autonomia frente aos financiadores europeus.

Os comerciantes europeus que atuavam na praça de Loango passaram a comprar os escravos que lhes eram trazidos pelos agentes comerciais africanos na própria costa, de um modo que pouco diferia do prevalecente, até então, na Costa da Mina e em suas imediações. Enquanto isto, os portugueses, bastante carentes de capital, contavam, para poderem competir pela obtenção dos escravos de Luanda, somente com a injeção de grandes quantidades de crédito em mercadorias de troca, tendo que desenvolver, a partir do zero, redes de troca, e sendo obrigados a fazer suas compras de cativos no interior longínquo, situado bem além do alcance das ramificações comerciais atreladas às práticas comerciais mercantilistas das nações européias mais poderosas e ricas. Mais para o sul, o sistema de caravanas passou a ter acesso aos escravos não

mais somente através da provocação de guerras de apresamento, mas, também, pela via do endividamento; isto, entretanto, só pôde ocorrer a partir de um substancial aporte de capital europeu. Mais longe ainda, rumo ao sul, a combinação da densa população local existente no planalto do Ovimbundo e dos métodos de escravização calcados na violência permitiu que lá comerciantes portugueses pobres e seus coligados africanos pudessem financiar caravanas que eram encaminhadas para Benguela, sendo eles, todavia, *a priori* excluídos do desfrute de qualquer possibilidade de fácil acesso aos lucros extraordinários que eram realizados por ocasião da aquisição dos cativos, por baixíssimo custo, através das guerras africanas, como o faziam as caravanas financiadas pelo capital europeu. Se não fosse pelo financiamento africano implícito existente por detrás desse comércio, os compradores brasileiros, bastante carentes de capitais, cujos navios esperavam longo tempo fundeados em Benguela, teriam enfrentado desvantagens competitivas ainda maiores do que aquelas que sobre eles já pesavam (MILLER, 1988:174).

Além desses dois sistemas econômicos e sociais já mencionados, passou a ter crescente importância um terceiro sistema, a diáspora comercial, cujos praticantes conquistaram crescente autonomia. Ou seja, passou-se a desenvolver um comércio amplamente amparado pelos precedentes ideológicos africanos, que, “embora menos envolvido que o dos reis nativos com a criação de lealdades e dependências abstratas, ainda se enquadrava nos termos da economia política africana, uma vez que parte significativa dos seus lucros comerciais era investida na criação de dependentes humanos: escravos, agentes, agregados diversos, parentela e pessoas recebidas em penhor”¹⁰⁰. Entretanto, esse terceiro sistema não deixava de estar vinculado à economia atlântica, na medida em que ele também mantinha estoques de mercadorias importadas e obtinha seus dependentes por troca. Parte das pessoas assim obtidas eram empregadas para trabalhar em redes comerciais em expansão, em vez de serem empregadas na agricultura, e outra

¹⁰⁰ Observa Miller (1988:105) que: “A maioria dos escravos da África central ocidental, e quase todos os provenientes de fora da limitada área sob controle direto dos portugueses, atingiam a costa como produtos complementares de estratégias político-econômicas que os reis africanos e os líderes de linhagem seguiam para atrair dependentes. Estes homens distribuem importações para aumentarem comitivas, não para vender gente. (...). Para atingir o seu objetivo primário de aumentarem suas *entourages* de clientes, súditos, parentes e escravos, os líderes tinham que se confrontar com a antitética necessidade de renunciar a uma parte dos seus duramente-ganhos lucros, expressos em pessoas [dependentes], em favor dos estrangeiros que lhes exportavam mercadorias cuja posse os tornava poderosos. Foram esses relutantemente cedidos dependentes que se tornaram os escravos do comércio atlântico.”

Na mentalidade que prevalecia entre os dirigentes dos estados africanos que produziam escravos, a contabilização dos resultados das operações, através das quais viabilizavam suas exportações de bens e de pessoas, era, pois, feita em termos do número, da qualidade e do grau de dependência das pessoas, que, como “lucros” ou “perdas” de natureza humana, eram agregadas ou subtraídas ao seu convívio.

parte era trocada por novos estoques de bens importados a serem empregados no tráfico (MILLER, 1988:174-175).

4.14 O CRÉDITO COMO BASE DA ESTRUTURA COMERCIAL

A base do setor comercial em Angola era formada por núcleos comerciais especializados, que alguns autores descrevem como sendo verdadeiras cidades e outros como se fossem feiras colossais. Não se tratava simplesmente de locais em que os negócios, efetivados através de permutas ou de pagamento em espécie, eram feitos ao sabor das flutuações na oferta e na procura de escravos. Pelo contrário, tratava-se, como apontou Miller (1988:175), de “centros financeiros e de vendas por atacado onde o crédito comercial sobre os artigos importados europeus era filtrado, através de mercadores estrangeiros e de intermediários locais, para os reis e para agentes especializados, que realocavam-no em nichos econômicos regionais ou locais especializados em ‘produzir’ escravos”.

A decisão econômica de manter riqueza sob a forma de escravos se viabilizou através da estratégia que os traficantes africanos adotaram de distribuírem os seus plantéis de cativos, divididos em pequenos grupos, em instalações mantidas nas proximidades das fontes supridoras de alimentos, o que contribuía para minimizar a ocorrência de potenciais perdas resultantes de doenças contagiosas¹⁰¹. Com este intuito, no interregno em que os vendedores africanos mantinham as suas reservas de escravos sob o seu controle direto, eles as dispersavam, em pequenos lotes, pelas povoações dos arredores. Além disso, reforçando o alto grau de competitividade que já haviam alcançado, eles induziam os compradores estrangeiros a concentrarem os seus cativos em compactos e custosos guetos¹⁰², cujas formas inadequadas de estocagem dos mesmos poderiam potencializar as condições *a priori* existentes de poderem estes vir a contrair pelo menos uma dentre um conjunto de doenças contagiosas a que se encontravam expostos. Por assim agirem, ardidamente, os traficantes africanos procuravam fazer com que os seus plantéis de escravos estivessem sujeitos a muito menores níveis de mortalidade e de morbidez que os que poderiam ser apresentados pelos escravos mantidos pelos traficantes

¹⁰¹ O “entesouramento” de pessoas, que é feito nessas condições, só pode, todavia, acontecer em situações que possibilitem uma rotatividade de estoques bastante acelerada, dados os altos graus de mortalidade e de sujeição ao contágio pelas doenças as mais variadas a que está exposta a “mercadoria humana”.

¹⁰² Por exemplo, em barracas ou barracões em cujos currais eles eram agrupados na periferia das cidades ou ao longo da costa, enquanto aguardavam o embarque, ou mesmo já embarcados nos porões dos navios fundeados nos portos de tráfico à espera de que sua carga fosse completada.

estrangeiros que eram seus concorrentes, o que lhes proporcionava, sobre estes últimos, uma expressiva vantagem de ordem tática em termos comerciais (MILLER, 1988:175-176).

Nos mercados centrais, que eram núcleos comerciais que operavam em larga escala, era efetivada uma parte substancial das transações envolvendo escravos. Eles ficavam relativamente distantes das capitais dos reinos africanos em que se localizavam e continham, entre suas dependências, aglomerados de choupanas cobertas de palha – cada uma delas tendo como anexo um curral de paredes altas feitas de estacas toscas, que servia para prender escravos – todas voltadas para o interior de um pátio interno irregular. Nessas choupanas residiam, de forma quase exclusiva, traficantes imigrantes, a maioria deles em caráter apenas temporário, cuja intenção era aproveitarem-se da estação chuvosa para fecharem todos os negócios que julgassem interessantes enquanto esperavam que as chuvas terminassem para partirem para a costa atlântica conduzindo sua mercadoria humana. Cada mercador ocupava o seu próprio conjunto, que oferecia quartos rudimentares para a sua própria estadia e a de sua equipe de guardas de escravos e de carregadores, um depósito para os bens que estes transportavam, além de meios (os mencionados currais) para o confinamento dos escravos desde o instante em que os tivesse adquirido até a ocasião em que ele pudesse repassá-los a terceiros ou, alternativamente, fazê-los caminhar rumo ao oeste para enfrentarem a travessia do Atlântico (MILLER, 1988:176).

Circunstancialmente, alguns poucos estrangeiros permaneciam por períodos mais longos nessas acomodações, e, neste caso, poderiam se sentir motivados a cultivar pequenos canteiros, bem como a manter cercados para a criação de animais domésticos, por conta deles próprios, procurando prover dessa forma parte da comida que – conjuntamente com os seus carregadores, guardas e escravos – viriam a consumir. Assim, enquanto alguns dos captores, e uma parte de seus cativos, podiam se sustentar a partir do que era por eles produzido nos próprios centros comerciais, com base em tais pequenas roças e nos chiqueiros de quintal, os demais comerciantes, que, em sua maioria, eram itinerantes, permaneciam totalmente dependentes da produção africana dos arredores do centro de comércio para a obtenção de alimentos, água – que, aliás, geralmente não era facilmente encontrável com boa qualidade e/ou em quantidades satisfatórias – e os demais suprimentos necessários para prepararem a sua caravana para partir ou para abastecerem os seus respectivos navios para a travessia oceânica. Os régulos locais, com frequência, proibiam a agricultura ou a conservação de estoques de gêneros alimentícios no recinto dos centros comerciais e, de forma deliberada, restringiam os movimentos dos

comerciantes imigrados, obrigando-os a ficarem dentro dos limites de sua área de confinamento. Assim agindo com os comerciantes alienígenas, os proprietários dos centros de comércio colocavam-nos sob a sua direta dependência em termos do suprimento de alimentos, pelos quais, como já foi dito, cobravam altíssimos preços (MILLER, 1988:177).

Em outros tempos, comerciantes europeus adiantavam mercadorias de troca, em termos de crédito bastante explícitos, para grandes intermediários africanos que, costumeiramente, não mantinham escravos nas proximidades da praia, mas que tomavam bens emprestados e levavam-nos para o interior para adquirir cativos de outros agentes, que lá eram mantidos em condições de poderem ser prontamente vendidos¹⁰³. Todavia, estes tipos de empréstimo só eram concedidos quando o tomador africano apresentasse uma garantia “real” em penhor – em geral um parente próximo seu – que era deixado, como refém, em poder do credor europeu ou de seus prepostos (MILLER, 1988:179).

Apesar dos comerciantes de Luanda, quando em público, negociarem entre si, com bens importados e escravos para exportação, de acordo com as normas vigentes no mercado atlântico, praticando preços expressos em moeda portuguesa (réis), quando se tratava de negócios efetuados na privacidade, com seus clientes e fornecedores africanos, respeitavam as práticas comerciais e obedeciam as proporções de troca típicas da economia política africana. Assim, se os costumes capitalistas eram por eles respeitados enquanto estavam negociando com estrangeiros, os negócios e as combinações feitos com os africanos seguiam os hábitos típicos de uma economia política baseada em “valores de uso” (MILLER, 1988:180).

Os centros de comércio, nesse contexto, facilitavam a função abastecedora, que estava perfeitamente enquadrada à noção peculiar aos africanos de troca para uso. Eles proporcionavam uma forma de reunir, num único local, comerciantes que ofereciam a série completa de mercadorias importadas de presença obrigatória em cada *banzo* (pacote de troca) que era oferecido em troca de um escravo, que, todavia, era utilizável tão somente com relação a um ponto de tráfico específico do comércio costeiro, devendo para isto obedecer os padrões localmente distintos de composição de cada tipo de “pacote de troca”, que era preparado de

¹⁰³ François Gaulme, em sua obra *Un document sur le Ngoyo...*, descreve como se processavam os adiantamentos que se faziam necessários para traficar em Cabinda, no final do século XVIII, afirmando que: “os portugueses, (...), ao comprarem escravos ao norte do Zaire, a um só tempo, forneciam o ‘dinheiro’ com o qual africanos procuravam escravos e faziam compras de quem tivesse estoques de cativos já em mãos.” (*apud* MILLER, 1988:179 – nota 7).

forma a atender especificamente os interesses peculiares que tinham os comerciantes de cada um dos diferentes pontos de troca.

Comerciantes que haviam mantido contato com apenas algumas das fontes supridoras das mercadorias componentes dos múltiplos “pacotes”, por poderem negociar entre eles próprios, podiam dessa forma recompor seus estoques, atendendo às exigências específicas de cada um de seus clientes. Os responsáveis por navios provenientes das ilhas britânicas, da França e da Holanda enviavam, cada qual deles, partes componentes da seleção completa de importados de que eram portadores para mercados costeiros espalhados de uma extremidade à outra da orla litorânea da costa de Loango.

Loango era parte integrante de um grupo de pequenos reinados situados na costa angolana, pouco ao norte da desembocadura do rio Zaire. Depois de 1600, tornou-se esta região, pelo excelente potencial de negócios que apresentava, o centro dos interesses comerciais dos traficantes que mais encarniçadamente disputavam com os de Portugal a hegemonia sobre o tráfico de negros. O tráfico era, para Loango e outros integrantes do grupo de pequenos reinos costeiros ou próximos da costa situados ao norte do rio Zaire, a principal atividade a que se dedicavam, tendo-lhes aberto o espaço para que prosperassem. Em 1776, avaliava um missionário francês que lá vivia, que “o comércio principal desses povos do Loango, do Cacongo e d’outros pequenos reinos vizinhos, ao norte do estuário do Congo, é aquele dos escravos que eles vendem aos franceses, aos ingleses e aos holandeses, os quais os transportam para suas colônias americanas”. Esses cativos eram obtidos pelos mesmos processos praticados em outras regiões, ou seja, eles eram capturados em guerras por aqueles que os vendiam, posteriormente, aos traficantes nativos, os quais, por sua vez, os encaminhavam para a costa. Como consequência dessas manobras, ficavam estremecidas as relações comerciais ou de outras naturezas mantidas entre cada reino e outros reinos seus vizinhos, uma vez que elas eram executadas, geralmente, embora nem sempre fosse fácil comprová-lo, muito além das fronteiras do reino (DAVIDSON, 1972:87).

Empórios costeiros que se localizavam mais ao sul, por sua vez, forneciam parcialmente as mercadorias componentes dos pacotes de troca preparados para outros mercados – como os de Cassanje, Congo oriental ou Jinga –, aonde organizadores de caravanas e representantes da diáspora comercial também compravam bens de origem portuguesa ou brasileira. O centro

comercial de Malebo era o ponto de convergência das importações que eram desembarcadas ao longo do percurso entre o estuário do Cuanza e o Cabo Lopes; e a grande feira *ndembu*, situada nas proximidades da passagem principal através do espinhaço montanhoso do Congo meridional, também estava situada no cruzamento de um conjunto de rotas de comércio que possibilitava ter acesso ao mar em qualquer ponto ao longo de todos os 500 quilômetros de costa existentes entre Luanda e Loango. O Bihe localizava-se, estrategicamente, numa junção de trilhas que convergiam do leste, vindas de Benguela e do sudeste, a partir de postos avançados da rede de comércio mantida por Luanda ao longo do médio-Cuanza. (MILLER, 1988:180-181).

Os reis africanos que exploravam o tráfico, geralmente, procuravam localizar suas cortes bem longe de seu(s) mercado(s), visando, assim, evitar que as intrigas feitas pelos comerciantes estabelecidos na região, desestabilizassem as políticas domésticas adotadas em seus domínios. Cabia a eles indicarem os ministros de comércio que administravam os negócios feitos com estrangeiros nos mercados sob seu domínio, como, por exemplo, os *mafouks* e os *mambouks*¹⁰⁴ da costa de Loango e os *sekulu* no planalto central. Os bens importados não poderiam ser comercializados fora dos recintos dos mercados e feiras existentes, por serem mercadorias bastante cobiçadas e por envolverem, inclusive, nos casos de armas e munições, riscos de que pudessem vir a ser usadas de forma pouco desejável. Assim, ao confinarem a comercialização de bens e a gestão comercial nos recintos dos centros de comércio, os reis procuravam meios, que geralmente se revelavam pouco eficazes, para: controlar a circulação dos bens importados, especialmente das armas; canalizar as oportunidades existentes para a venda de escravos para os seus aliados políticos e subordinados; ter acesso a impostos e gratificações, sob a forma de presentes ou propinas, em troca das permissões que concedessem para negociar nos mercados sob seu domínio; e, além disso, de uma maneira geral, manipular a disponibilidade de recursos disponíveis para investimentos e de crédito comercial privilegiando o seu aproveitamento para a implantação de projetos voltados ao fortalecimento de seu próprio poder (MILLER, 1988:183-184).

¹⁰⁴ Termos usados na costa de Loango para a designação do ministro de comércio responsável por negociações com os europeus na economia local, que, grosseiramente, tinham o significado comum de “grande tomador de empréstimos”. No planalto central, cargo equivalente era designado como *sekulu*. (MILLER, 1988:711). Os *mafouk*, que coletavam tributos dos navios recém-chegados eram, entre os funcionários públicos, os mais poderosos. À medida que eles, e outros agentes comerciais, cresciam em poder e riqueza, eles, gradualmente, vieram a substituir a nobreza local como os mais poderosos membros do conselho real. Tão grande chegou a ser a sua influência, que o *maloango* (rei do Loango) se tornou praticamente um refém de seu conselho (The Cambridge History of Africa, 1997:349 - vol. 4).

Todavia, o principal perigo que corriam os reis-comerciantes era o de que os prepostos por eles indicados para administrar os centros de comércio viessem a adquirir tal poderio e riqueza que pudessem vir a querer fazê-los reverter em seu próprio benefício, como, aliás, já havia acontecido anteriormente ao longo da costa de Loango, em Cassanje e em outras partes. A escolha de tais “homens de confiança”, geralmente, era um sinal do reconhecimento, por parte do rei, do prestígio de que já desfrutavam alguns grandes comerciantes atuantes na área do comércio com o exterior, ou do volume de crédito europeu que poderia ser mobilizado por cada um deles, usando para tal a rede de mercados centrais que controlavam. O poder e o prestígio de que usufruíam eram, todavia, de tal magnitude que capacitavam-nos a virem a ter condições de subjugar os próprios reis que os tinham nomeado. Por outro lado, o volume de crédito a que tinham acesso, dava-lhes condições de exercerem estrito controle tanto sobre a distribuição dos bens importados através do interior dos domínios reais quanto sobre a entrega dos escravos, na costa, aos financiadores europeus (MILLER, 1988:184).

Os agentes comerciais financiados pelos europeus se destacaram, com freqüência, como alguns dos elementos mais poderosos e dinâmicos do sistema de suprimentos africano. Eles progrediram de posições ancilares na estrutura do poder estabelecido para posições que lhes davam acesso à riqueza e a altos cargos, o que os legitimava como autoridades políticas (MILLER, 1988:184-185).

Basil Davidson aponta a existência de três tipos principais de agentes comerciais radicados em Angola que administravam o sistema de trocas com o interior: os *aviados*, que eram agentes dos colonos de Luanda que se dedicavam ao tráfico, entrando pelo sertão bruto com mercadorias de troca suficientes para a realização da aquisição de um expressivo volume de cativos. Havia, todavia uma grande dose de risco implícita na contratação desse tipo de agente, uma vez que muitos deles nem sempre prestavam contas das mercadorias que haviam levado. Algumas vezes eles morriam no decurso da empreitada, não tendo portanto qualquer condição de responder pelos bens a eles confiados. Outras vezes eles se mantinham vivos, mas não voltavam. O segundo tipo de agentes que se incumbiam do tráfico no sertão eram os “negros calçados”, que estavam a serviço dos brancos. Finalmente, o autor aponta os “*pombeiros*” ou “negros descalços”, que eram os agentes dos *aviados* para o comércio a varejo, os quais eram hábeis negociadores e prestavam sempre conta dos seus encargos. Eram estes últimos, e sobretudo os *aviados* que se constituíam “nos verdadeiros sustentáculos da cultura portuguesa”, dependendo

deles, exceto no decurso de breves períodos de incursões militares, dar suporte às relações entre brancos e negros, mediando os conflitos que entre eles viessem a surgir. Representavam eles, pois, no interior do território da *conquista*, a efetiva presença “portuguesa” fora da franja costeira. Constantes choques se verificaram, desde 1620, entre os *aviados* e as autoridades africanas, o que levou as hostilidades entre eles a nível tal que o governador foi levado a interditar a penetração pelos sertões, sob pena de sofrerem os transgressores desta determinação pesados castigos, que atingiam indiscriminadamente tanto os mulatos e “negros calçados” quanto os próprios brancos, ficando ela facultada apenas aos *pombeiros*. Diante de tais ocorrências, outras formas de ligação com o interior tiveram que ser encontradas. Estabeleceu-se, então, como uma saída para o impasse, a criação de feiras localizadas em pontos estratégicos do interior (DAVIDSON, 1972:96-97).

Angela Fuentes esclarece os encadeamentos que se estabeleciam entre os comerciantes portugueses da praça de Luanda e os diversos níveis dos prepostos que se embrenhavam pelos sertões angolanos em busca de escravos, fato que geralmente provocava, entre os diversos autores que descreveram o tráfico realizado no interior angolano, muitas confusões. Até 1758, somente poderiam circular pelos sertões à compra de escravos os *pombeiros* (“negros descalços”). Entretanto, depois que as autoridades da *Conquista* (Angola) estenderam a medida a todos os habitantes da colônia, qualquer pessoa podia ser emissário dos comerciantes da costa para negociar no interior. Com isto se estabelecia uma vinculação de subordinação entre o mercador (o *aviado*) que se dirigia às feiras regionais do interior para conseguir escravos e os comerciantes da costa (*os aviantes*) que os haviam contratado, e que eram os donos ou os consignatários das mercadorias de troca que o *aviado* levava. Os *aviados*, que em geral eram portugueses ou luso-africanos desprovidos de fortuna, partiam para as feiras “levando como única garantia das fazendas confiadas à sua guarda, a esperança do regresso com um lucro compensador”. Todavia os riscos a serem enfrentados por eles eram abundantes, e coexistiam com uma ausência generalizada de princípios morais no *front* dos negócios e com o risco potencial de que os resultados dos negócios efetivados não chegassem sequer para cobrir as despesas realizadas, o que poderia levar à ruína *aviantes* e *aviados*, que atuavam, via de regra, no atacado. Os *pombeiros* (“negros descalços”) eram comerciantes ambulantes que trabalhavam no varejo, numa escala relativamente pequena de negócios, podendo ou não servir, circunstancialmente, de agentes a serviço dos *aviados* (FUENTES, 1954:42).

A situação acima exposta em que comerciantes ambulantes (os *pumbeiros*) agiam como agentes nômades recrutadores de escravos a serem entregues para comerciantes relativamente sedentários (os *aviados*), pode ser correlacionada, de certo modo, com a análise feita pelo professor argelino Capot-Rey (1946:60) a respeito do comércio que era feito no sopé da cadeia do Atlas, no Marrocos, em que ele comenta que “nos países onde coexistem gêneros de vida diferentes, a instituição dos mercados tem por objetivo colocar em contato nômades e sedentários; a enorme aglomeração de Marrakech, ao pé do Grande Atlas, encontra nisto sua principal razão de ser. O sedentário [neste caso o *aviado*] não tem a efetuar senão deslocamentos limitados, o nômade [que aqui é representado pelo *pumbeiro*] se encarregando de todo o comércio de exportação [neste caso, operações de aquisição de escravos] . Mas supondo que o nômade [o *pumbeiro*] desapareça, o cultivador [o produtor, neste caso na posição do *aviado*] é forçado ou a se dirigir a transportadores especializados [no caso, os *pumbeiros*], ou a se fazer o seu próprio transportador; os dois sistemas são empregados alternativamente, o primeiro sendo em geral preferido para as compras, o segundo para as vendas.” Fica, portanto, evidente que a situação que foi descrita pelo professor Capot-Rey pode perfeitamente aplicar-se a *aviantes* e *aviados*, nos papéis específicos que desempenham, respectivamente, de nômades e de sedentários.

O crédito europeu proporcionou aos seus receptores a crucial vantagem comercial de poderem evitar o risco de manterem os cativos sob sua posse além do tempo que fosse estritamente necessário, trazendo, assim, para os comerciantes mais ricos, uma possibilidade de poderem atenuar o risco de mortalidade decorrente da decisão de conservarem, por longo tempo, sob sua guarda, escravos vivos. Não manter prolongadamente cativos em seu poder, por mais valiosos que pudessem ser, passava a ser uma regra deveras importante num negócio em que escravos recém-adquiridos de fontes remotas, para poderem ser revendidos para os europeus, teriam que superar o enorme risco que corriam de virem a sucumbir devido às doenças a que haviam sido expostos durante a desgastante marcha que tinham tido que enfrentar após terem se tornado cativos. O depauperamento físico e moral a que tinham sido sujeitados era tão grande que, durante o tempo da seca, até mesmo os cativos que não fossem produtos de atos de guerra, ou de *raids*, muitas vezes chegavam aos portos ou aos centros de comércio semi-mortos de fome, como “autênticos componentes descartáveis de populações famintas”, exaustos pelo rigor das marchas forçadas e, como decorrência do seu desgaste físico, vulneráveis às doenças contagiosas que grassavam nas cidades e agrupamentos pelos quais passavam, ao longo das trilhas da

escravidão por eles percorridas. Após enfrentarem tantos obstáculos e riscos, sob o mais violento *stress*, os remanescentes saudáveis dos componentes iniciais dessas levadas de cativos em marcha seriam, provavelmente, entre todos, os mais fortes e resistentes – e, portanto, os mais passíveis de fuga – ou, então, os que tivessem sido apanhados ao longo do caminho, e que, por isso, haviam enfrentado um percurso total mais reduzido do que o percorrido por aqueles que originalmente já faziam parte da caravana. Qualquer que fosse a razão para a fragilidade do escravo enquanto mercadoria, ao ser ele encarado como sendo um investimento, não seria de bom senso arrebanhar um grande número deles, pelo fato de que era caro guardá-los e alimentá-los, e também pelo risco de contágio por doenças que advinha do fato de serem eles mantidos em grupos numerosos (MILLER, 1988:185-186).

Um intermediário (*aviado*) com bom volume de crédito poderia evitar a estocagem de multidões de escravos doentes ou moribundos através da obtenção, por empréstimo, dos bens necessários para comprar todos os estoques de cativos que eram mantidos por outros, de forma a poder completar a partida de escravos que ele havia se comprometido a entregar, e, então, feita a compra, poderia ele fazer a entrega imediata daquelas pessoas para o seu credor europeu, antes que a mortalidade entre os seus prisioneiros pudesse vir a reduzir os seus ganhos. Ele poderia, ainda, tentar reduzir seus débitos através da entrega, aos compradores com os quais negociara, “dos escravos que estivessem no último grau de debilidade que ele conseguisse induzir um comprador a aceitar”, retendo, então, seus lucros sob a forma dos indivíduos mais saudáveis, ou, ainda, poderia ele consignar seu plantel a fornecedores locais, que assumiriam o compromisso de entregarem, mediante sua solicitação, igual número de outros cativos no futuro. A prática constante de tais estratégias provavelmente seria a razão para a redobrada cautela, demonstrada pelos comerciantes europeus, na avaliação, no ato da compra, das condições de salubridade apresentadas pelos escravos que a eles eram oferecidos. Outros vendedores africanos, que detinham a posse de escravos por sua própria conta, e que, posteriormente, vendiam-nos a dinheiro, tinham que suportar todos os potenciais custos decorrentes de fugas, mortes e encargos de manutenção, que intermediários endividados com os credores europeus procurariam minimizar. Por dar aos grandes fornecedores tempo para encontrarem incautos para a eles venderem seus escravos mais debilitados, o crédito se apresentava, ainda, como uma maneira de poderem os traficantes africanos se garantir contra o risco de terem que entregar, na ausência de outras alternativas, pessoas pertencentes às suas próprias comunidades, e, portanto, permitia-lhes escapar dos constrangimentos éticos e morais que porventura pudessem decorrer da concessão da

posse, a estrangeiros, de alguém com quem mantivessem, ou já tivessem mantido no passado, vínculos mais estreitos, como os de parentesco ou de amizade. A despeito de não ser o tráfico, em parte alguma, conduzido exclusivamente a partir de “confiança”, a habilidade européia de adiantar os bens importados necessários para a aquisição dos cativos dava, freqüentemente, no seio do ambiente altamente competitivo existente entre os agentes que se locupletavam com a forma de escravidão instituída típica da África central ocidental, vantagens cruciais, especialmente para aqueles que, pelo seu bom crédito, pudessem desfrutar dos lucros por esta proporcionados (MILLER, 1988:186-187).

Fraudes dos mais variados tipos entremeavam as transações comerciais, sendo corriqueiras nas operações ligadas ao tráfico. Uma das mais comuns era a conhecida como “reviro”, que consistia no emprego, para a compra de escravos que seriam entregues para um determinado comerciante, de mercadorias de troca que tinham sido entregues, em consignação, por outro que, em conseqüência da má fé do agente comercial, poderia vir a perder o seu capital de giro, muitas vezes obtido a crédito junto a terceiros, que, também, numa reação em cadeia, poderiam ficar “a ver navios” (FUENTES, 1954:42).

Sempre que uma epidemia começasse a espalhar-se entre os cativos, qualquer comerciante possuidor de algumas dezenas de escravos semi-moribundos confinados nos recintos de uma feira ou de um centro comercial se sentiria numa posição bastante vulnerável, que o levaria a agir rapidamente para tentar se safar da ruína. Ele era, então, motivado a procurar completar a sua leva de cativos a preços mais elevados, dispendo-se a pagar pelos escravos faltantes tanto quanto ele sentia que, caso não tomasse uma decisão imediata, poderia perder diante da perspectiva de ocorrência de mortes entre os escravos que ele já possuía. Quanto mais próximo estivesse ele de completar suas compras, mais escravos ele possuiria cujas vidas dependeriam da rapidez com a qual ele pudesse completar o lote que se comprometera a entregar a quem o financiara, bem como do valor adicional que ele estaria disposto a pagar para completar a quantidade combinada. Só após resolver essa pendência poderia ele, então, prosseguir o seu caminho (MILLER, 1988:188).

Os vendedores africanos exploravam a vulnerabilidade dos comerciantes que se encontravam nesta situação descrita com uma “mal-intencionada esperteza”, como lamentava o governador Dom António de Vasconcelos, através de bando (proclamação pública) datado de 10

de novembro de 1759, que visava proteger os compradores desamparados. Por existir um grande número de traficantes atuando no centro comercial, todos simultaneamente tentando comprar escravos sob as estressantes condições já descritas, era comum que freqüentemente chegasse algum dentre eles a uma aflitiva situação de declarada vulnerabilidade, o que faria com que, premido pelas circunstâncias, contribuísse ele, através dos preços mais altos que passaria a oferecer, para a elevação do nível de preços que todos teriam que pagar, mesmo aqueles que estavam apenas começando a formar suas levas de cativos para o atendimento dos pedidos que já haviam aceito e pelos quais, muitas vezes, já haviam sido previamente pagos a preços menores que os preços que vinham sendo praticados no mercado (MILLER, 1988:188-189).

Fazia parte integrante da estratégia operacional adotada pelos vendedores africanos, especialmente aqueles que se encontravam vinculados à diáspora comercial, guardarem eles os seus escravos em lotes menores, dispersos em abrigos diversos situados do lado de fora do centro comercial, até o momento da venda, pois, assim agindo, ganhavam eles uma importante vantagem competitiva, na lucrativa manobra movida a crédito que faziam, ao jogarem com a vida dos escravos, pelo fato de estarem eles submetidos a uma muito mais reduzida exposição a perdas, decorrentes de doenças ou de mortes, que a que existia para aqueles que mantinham seus plantéis agrupados (MILLER, 1988:189).

Quando se traficava numa escala maior, com o envio às praças portuárias de sucessivos lotes de cativos, havia a possibilidade – através de remanejamentos processados nos distintos lotes a serem remetidos à costa – de se acelerar o transporte dos escravos que estivessem em situação precária de saúde, encaixando-os no primeiro lote a ser despachado. Esta situação poderia também, em certos casos, ser resolvida por meio da formação, para partida imediata, de *libambos* menores, compostos por poucos escravos em situação crítica, cuja condução até os pontos de embarque deveria ser feita o mais rapidamente e o menos penosamente que fosse possível. De outro lado, a perspectiva da ocorrência de revoltas ou de fugas, ou a ameaça de disseminação de doenças contagiosas, que era maior em grupos mais numerosos, também se revelavam bons motivos para ser acelerada a remessa de cativos nesses lotes menores (MILLER, 1988:190).

4.15 ESTRATÉGIAS DE TRANSPORTE E DE COMERCIALIZAÇÃO

As formas institucionais através das quais os traficantes transmitiam crédito e moviam escravos diferiam de acordo com a densidade demográfica das áreas das quais eles eram extraídos e conforme a proximidade dos clientes e das fontes produtoras de escravos relativamente aos centros nodais da estrutura comercial. Nas imediações dos centros comerciais, vendedores ambulantes – os *pombeiros*¹⁰⁵ – tomavam em consignação quantidades geralmente pouco expressivas de bens, que mascateavam, nos povoados dos arredores e nos mercados locais (*pumbos*), procurando obter, através das trocas que promoviam, os escravos que lhes haviam sido encomendados por seus clientes. Por distribuírem bens importados fora dos *enclaves* de investimentos estrangeiros, propiciavam os *pombeiros*, aos importadores europeus a que serviam, a possibilidade de, por seu intermédio, poderem estabelecer contatos mais diretos com os consumidores dos produtos que distribuía, com eles conversando em seus próprios dialetos, demonstrando os conhecimentos que tinham sobre os gostos e as necessidades locais e, eventualmente, falando sobre contatos de parentesco ou de amizade que mantinham nas aldeias da região ou, mesmo, contando-lhes casos picarescos. Basicamente, essa era uma estratégia de distribuição dos bens importados aos consumidores locais que era conduzida de acordo com as típicas formas africanas de efetuar trocas. As vendas feitas dessa forma eram processadas nos mesmos moldes do primeiro método de distribuição que havia sido desenvolvido no Congo, no século XVI. Naquela época, “os *pombeiros* atuavam em grande escala, ligando o centro de distribuição em São Salvador ao grande mercado de *Mpumbu*, no reservatório natural de Malebo, e o termo genérico (*pombeiro*) que passou a ser usado para designar esses consignatários africanos derivou do nome da principal praça comercial em que atuavam naquele tempo” (MILLER, 1988:189).

Durante o século XVIII, os *pombeiros* continuavam se empenhando no sentido de trocar, no varejo, por escravos ou *commodities* africanas, os bens europeus a que podiam ter acesso através de consignações. Todavia, a enorme expansão da área de comercialização e a crescente

¹⁰⁵ Sobre a origem etimológica da designação pombeiro, Kátia de Queirós Mattoso parece ter outra opinião. Para ela, “a etimologia do nome (...) faz lembrar o pombo-correio, ave com anel, portadora de mensagem, que torna fielmente ao pombal abandonado” (MATTOSO, 1988:40). Também Boxer tem uma versão um tanto equivocada, especialmente no tocante às escalas em que eles normalmente operavam, para a origem da palavra pombeiro (ou pumbeiro), que segundo ele, eram “agenciadores de escravos (...) [que] percorriam o interior, comprando escravos dos chefes locais e levando-os para Luanda, de onde eram transportados para o Brasil. Os pombeiros eram mulatos (...) que deviam ser mandados pelos seus patrões portugueses de Luanda, levando consigo um total aproximado de cem ou cento e cinquenta escravos negros (!!!), usados como carregadores (...) no transporte de (...) mercadorias (...) usadas no pagamento dos escravos comprados no interior. Esses pombeiros demoravam-se no interior um ou dois anos, antes de mandarem para a costa, ou trazerem consigo, filas de quinhentos ou seiscentos escravos (!!!).”

agressividade comercial dos agentes do capital estrangeiro nos mercados mais fartos de escravos, reduziram a importância relativa desses bufarinheiros. O *pombeiro* era, geralmente, visto como um agregado, com uma posição social humilde, a quem os comerciantes comissionavam para vender, em troca de algum escravo que pudessem conseguir, negociando de porta em porta, nas vizinhanças de centros comerciais importantes, quantidades relativamente pequenas de artigos de troca. Por outro lado, cada vez mais frequentemente, cruzavam pelas trilhas que recortavam o sertão, em sentido contrário ao percorrido pelos *libambos*¹⁰⁶ pululantes de escravos que estavam sendo encaminhados aos portos de tráfico, caravanas provenientes do litoral financiadas com capital europeu, que transportavam bens de troca (*banzos*) em direção a bem providos viveiros de escravos. Os reis africanos procuravam limitar toda e qualquer modalidade de negócios que fossem realizados fora de seus centros comerciais, mesmo aquelas que envolviam o emprego de escalas de atuação reduzidas, como acontecia com os pombeiros, uma vez que ela poderia possibilitar, para comerciantes imigrantes, perigoso acesso a potenciais fornecedores, em determinados povoados aos quais os reis prefeririam contatar diretamente eles próprios, através de agentes de sua confiança. Os pombeiros, por operarem em pequena escala, pairavam às margens do comércio em Luanda, mas eram especialmente proeminentes nos centros comerciais dominados pelos portugueses ao longo do Cuanza – onde os colonos portugueses haviam construído uma série de fortalezas, começando por Muxina, vindo em seguida, na confluência entre o Cuanza e o Lucala, Massangano (posição esta que se demonstrou ser das mais estratégicas na guerra contra os *mafulos*¹⁰⁷), e, depois, em Cambambe e em Ambaca – onde estavam os pombeiros livres do risco de sofrer restrições às suas perambulações por parte de fidalgos africanos poderosos (SILVA REGO, 1948:7-9). Os escravos que eram negociados por esses mascates provinham de um grande número de pequenas fontes, a maioria delas fechadas para os mercados principais e nenhuma delas com condições de poder reunir, isoladamente, recursos suficientes para prestar seus serviços através de pontos de tráfico permanentes (MILLER, 1988:190).

No comércio do século XVIII, o termo *caravana* (que tinha como sinônimo, no português da época, *conduta*; no Congo meridional era conhecida como *kibuka*; e chamava-se *libambo* no interior da região de Luanda) significava uma expedição relativamente grande, composta

(BOXER, 1973:242).

¹⁰⁶ Caravanas que transportavam escravos provenientes do interior rumo aos portos de tráfico. Conduziam, geralmente, entre trinta e cem escravos jungidos uns aos outros através de ajoujos.

especialmente por numerosos carregadores – que conduziam a carga que cabia a cada um deles, previamente dividida e acondicionada em volumes que pesavam cada qual em torno de 25 quilogramas, apoiada geralmente sobre suas cabeças – e guardas, que vigiavam e conduziam escravos reunidos em grupos de tamanho substancial, transportados a longa distância, usualmente entre dois mercados centrais de importância significativa ou entre os estabelecimentos comerciais existentes no interior, onde eram comprados os cativos, e os portos de embarque na costa. As *caravanas*, em termos de porte e de alcance, podiam oscilar numa faixa de tamanho que abrangesse desde as operações de pequena escala dos *pombeiros*, que podiam ser acompanhados por no máximo cinco até oito carregadores, até as mega-operações, que chegavam a durar, ocasionalmente, mais de um ano e tinham muito longo alcance, como, por exemplo, *caravanas* que empregavam em torno de 1.000 carregadores, que no decurso do século XIX – quando ganhou enorme expressão o comércio de *commodities*, como a cera, o marfim e a borracha – foram organizadas pelos *ovimbundos*, pelos *imbangalas* e por comerciantes africanos de outras etnias, por sua própria conta. *Libambos* que envolviam de vinte até cem escravos, além dos carregadores, eram empreendimentos de porte médio, que poderiam ser considerados corriqueiros entre as expedições comerciais do século XVIII (MILLER, 1988:190-191).

A escala relativamente modesta em que operavam essas expedições era, sem dúvida, resultante do ganho, em termos de velocidade, que podiam obter pela limitação do seu tamanho, mas, além disso, sua escala de operação, por não ser exagerada, permitia a centralização da propriedade dos bens transportados e, algumas vezes, também dos próprios carregadores – o que aumentava o grau de flexibilidade na tomada de decisões –, criando-se, então, as condições para que, com essas escalas operacionais relativamente mais reduzidas, fosse possível suportar os custos decorrentes da expedição através do investimento de um montante de recursos que um único comerciante de bom cabedal pudesse ter condições de reunir, ou que aqueles que davam a ele retaguarda financeira nos portos não fariam grandes restrições para arriscarem nas mãos de um único agente. De modo totalmente distinto, as imensas *caravanas* do século XIX eram geralmente financiadas através de uma *joint venture* composta por um grupo grande de produtores e de vendedores africanos distintos, e conduziam mercadorias de exportação que eram muito menos perecíveis do que os escravos. Através dessas *mega-caravanas*, muito mais do que visando somente unificar a estrutura financeira do negócio, dúzias de empreendedores africanos

¹⁰⁷ Como eram chamados os flamengos.

juntavam suas forças para melhor poderem se proteger contra saqueadores. As caravanas do século XVIII, cuja propriedade era centralizada, eram mais densamente capitalizadas, mas, ao mesmo tempo, muito mais dependentes de adiantamentos financeiros externos, e, conseqüentemente, poderiam ser mais diretamente controladas pelos agentes costeiros dos comerciantes europeus. A única exceção que pode ser apontada era a do comércio que partia do Congo para Luanda, na década dos noventa, o qual, destacando-se dos padrões da época, surgiu pela iniciativa de um grupo de vendedores africanos de escravos, que chegaram a transportar, de uma única vez, verdadeiros cortejos de escravos, reunidos em contingentes, situados muito acima dos habitualmente formados, que oscilavam entre duzentos e mil escravos (MILLER, 1988:191).

Por ocasião do retorno de uma jornada, o proprietário dos bens, se estivesse acompanhando a caravana, ou, mais geralmente, o agente por ele designado, costumava se manter bem à frente do grupo principal para negociar os termos de passagem através das barreiras fiscais que, freqüentemente, bloqueavam as trilhas, ou para arranjar canoas, através de um barqueiro que controlasse a travessia num determinado trecho do rio, ou, ainda, para iniciar o acerto de contas com os seus financiadores no ponto de destino da caravana. O corpo principal da caravana avançava, muito lenta e desorganizadamente, sempre quebrado em diversas secções, separando-se em grupos suficientemente pequenos para que pudessem acampar nas clareiras existentes nos lados das trilhas que cortavam o sertão. Os carregadores marchavam em uma fila única, portando fardos, cuidadosamente embalados, sobre suas cabeças ou amarrados em estacas de bambu posicionadas sobre seus ombros. Os pacotes eram envolvidos, de forma a serem os seus conteúdos protegidos contra a umidade, o pó, o roubo e a manipulação pouco cuidadosa, ou balanceados para facilitar o transporte, e eram, freqüentemente, equipados com alças-para-segurar, feitas com pedaços de madeira, o que tornava mais fácil levantá-los de onde estivessem apoiados ou baixá-los para o chão (MILLER, 1988:191-192).

Cada secção da caravana movia-se, diariamente, por cerca de três horas e meia ou quatro horas, durante a metade ou um terço dos dias de marcha que haviam sido programados para que ela completasse o seu percurso. O tempo remanescente era utilizado para reempacotamento de cargas e preparo da comida. A ocorrência de situações imprevistas, como negociações demoradas com barqueiros para a travessia de rios, postos de pedágio estabelecidos pela nobreza local, ou rumores de que grupos de bandoleiros que assaltavam nas estradas estivessem espreitando à frente, poderiam motivar a parada de toda a *caravana* durante dias a fio. Raramente cobria ela

mais do que dez quilômetros de marcha diária e, ordinariamente, avançava menos do que cento e cinquenta quilômetros num mês. A tal ritmo de deslocamento, podia-se dizer que Cassanje ficava a quatro meses de viagem de Luanda, e a capital da *Lunda* ficava de quatro a cinco meses para além do Cuango¹⁰⁸ (MILLER, 1988:192).

Nesses termos, distintas avaliações do tempo de jornada para uma mesma distância podiam sofrer a influência de um considerável número de variáveis, como, por exemplo, os distintos ritmos de marcha, as condições atmosféricas, o estado de conservação dos caminhos, o peso e a forma de acondicionamento ou de embalagem da carga transportada, etc. (PARREIRA, 1989:22-24).

Uma vez que, ao longo do percurso, o mato previamente roçado muito rapidamente se recuperava e recobria as estradas, diversas doenças atingiam e flagelavam homens e animais e as inúmeras travessias de rios que precisavam ser vencidas representavam obstáculos que inviabilizavam o emprego de tração animal no deslocamento de pessoas e de mercadorias, o transporte em geral só podia ser viabilizado através do emprego de força muscular humana.

Os carregadores normalmente suportavam fardos, barris e caixas de 25 a 30 quilogramas cada¹⁰⁹. As cargas mais pesadas, incluindo, por vezes, o próprio líder da caravana no seu leito coberto, eram suspensas por meio de longas varas para dividir o peso em porções toleráveis entre grupos de dois ou de quatro homens. Grandes presas de marfim, que poderiam pesar cem quilogramas ou mais, apresentavam especiais problemas desse tipo na viagem em direção ao oeste, mas importações volumosas, como as vastas pipas de vinho, engradados de armas de fogo¹¹⁰ ou fardos de tecidos, eram reembalados em menores volumes, nos centros costeiros, para maior facilidade da marcha que estava sendo encetada rumo ao interior (MILLER, 1988:192).

¹⁰⁸ Nas palavras de Duarte Lopes, registradas por Filippo Pigafetta, os congolese determinavam as distâncias a serem percorridas não através de medidas correntes de extensão (quilômetros, milhas, etc.), mas, sim, através do número de jornadas percorridas por homens carregados ou ligeiros (PIGAFETTA & LOPES, 1989:95). Pode-se, sem dúvida, estender para toda a região de Angola e seus entornos a utilização de conceitos correlatos de distância.

¹⁰⁹ O volume médio de carga indicado por Miller está dentro do padrão apontado pelo Prof. Robert Capot-Rey, que estabelece, como adequada, para cada portador, uma carga de 25 kgs. Considera ele, ainda, como sendo razoável, um percurso diário de cerca de 25 quilômetros (CAPOT-REY, 1946:76). Roland Oliver considera que, conforme avaliação feita por Robert Harms, um carregador teria condições de transportar uma carga de 27 kgs. a uma distância entre 16 a 25 quilômetros por dia (OLIVER, 1994:160). Adriano Parreira, cometendo provavelmente algum equívoco, indica que os carregadores chegavam a percorrer 30 léguas – cerca de 200 quilômetros – por dia (!!!), em viagens que poderiam durar vários meses (PARREIRA, 1989:81).

¹¹⁰ As armas de fogo eram parte indispensável em todos os carregamentos de mercadorias de troca que partiam da Inglaterra para a África. Enquanto Manchester ganhou notoriedade como o centro do comércio do algodão,

Via de regra, os organizadores das caravanas incluíam o mínimo de provisões possível às suas cargas, para tentarem maximizar a proporção de carga paga que era conduzida por cada portador. Assim sendo, com freqüência, os carregadores e os guardas paravam em determinados povoados para comprar o seu alimento e outros suprimentos. Alguns desses pontos de parada viraram, com o tempo, às custas de seu próprio esforço, núcleos comerciais, cercados por plantações de mandioca e de outros produtos alimentícios cultivados ou extraídos para serem vendidos para integrantes das caravanas que por lá passavam. Na prática, entretanto, uma vez que as caravanas eram muitas vezes empregadas para atravessar vastas zonas desabitadas existentes entre os centros de comércio mais importantes, através de savanas mais secas, os carregadores costumavam amarrar às suas costas, por baixo da carga que eles equilibravam sobre suas cabeças, pequenas mochilas¹¹¹ em que transportavam, para uso próprio, carne seca e farinha de mandioca (MILLER, 1988:193).

Roubos praticados por carregadores aumentavam os custos dos condutores de caravanas, a despeito dos esforços que estes últimos despendiam para proteger os fardos contra furtos reembalando-os. Essas perdas eram, em parte, o reflexo das divergências de interesses existentes entre os ricos proprietários dos bens transportados pela caravana e os escravos e carregadores assalariados que os carregavam. Além disso, como um problema adicional, era importante ter-se em conta, como um outro possível entrave ao livre curso da caravana, o temor do sobrenatural típico dos cultos africanos, uma vez que os carregadores e os guardas que integravam a caravana, à medida que penetravam por terrenos desconhecidos, passavam a proceder de forma deveras relutante e cuidadosa, dando asas à sua imaginação, portando amuletos protetores e observando o caminho, ressabiados, em busca de presságios que permitissem predizer os perigos que estivessem à espreita, como, por exemplo: uma tora caída atravessada na trilha, o vôo espalhafatoso sobre a caravana de uma ave tida como de mau agouro, ou certas espécies de antílopes saltando através do caminho na frente do grupo poderiam ser interpretados como sendo

Birmingham tornou-se famosa como o centro do comércio de armas. Se no século XIX as armas de Birmingham eram objeto de trocas pelo dendê, no século XVIII a permuta envolvia menor grau de inocência, uma vez que as armas eram então trocadas por pessoas, sendo voz corrente, na época, que o preço de um negro era uma arma de Birmingham, sendo a África, no seu conjunto, tida como o cliente mais importantes dos fabricantes de armas daquela cidade, cuja exportação anual para lá era de 100.000 a 150.000 unidades, em troca de outro tanto de escravos (WILLIAMS, 1975:90-91).

¹¹¹ Luiz Antônio de Oliveira Mendes (1977:45) chama a essa pequena mochila que os carregadores levavam às costas, por baixo da carga que portavam em suas cabeças, em que carregavam sua própria alimentação ao passarem por regiões mais desabitadas e secas, de **carapetal** (“saco do farnel”, que o sertanejo adquire para poder se sustentar até chegar a uma nova fonte supridora de alimentos).

formas de manifestação do Além, indicadoras de prováveis atribuições a serem sofridas pela caravana e/ou por seus integrantes¹¹², ou, muito mais raramente, portadoras de bons alvitre para o empreendimento. Por exemplo, um ramo de palmeira que se quebrasse sem motivo aparente pressagiava a ocorrência de quedas, ou de falta de honra e não cumprimento da palavra (PARREIRA, 1990:46). Os temores por sua segurança pessoal, diante do sobrenatural, que tinham os supersticiosos carregadores, guardas e escravos, em territórios estranhos, fundiam-se com os esforços que eles faziam para resistir às pressões dos proprietários da caravana no sentido de que fosse acelerada a marcha, sendo que, em certos momentos críticos, tornava-se tão grande a instabilidade emocional reinante que ela ia se difundindo entre os nativos que integravam a expedição. Nessas condições, o pânico poderia se estabelecer de repente, podendo provocar até mesmo o abandono das cargas e a fuga desabalada e desordenada de todo o grupo de serviçais e de escravos (MILLER, 1988:193).

Considera Miller que grupos compostos por algumas dezenas de amedrontados, doentes, desanimados, famintos, quase desidratados, cansados e enraivecidos escravos, cada qual deles buscando aproveitar a mais remota possibilidade de fuga que encontrasse, e todos preparados para ferir ou assassinar os captores que tentassem anular seus esforços para recuperar a sua liberdade, poderiam se tornar extremamente perigosos. Os condutores, então, preventivamente, agrilhoavam os escravos agrupados em *libambos*¹¹³ de cerca de trinta cada qual, separando-os, sempre que o conjunto comportasse subdivisão, em grupos de machos, de fêmeas e de crias (crianças). Um anel de ferro em torno do pulso direito de cada indivíduo vinculava-o à corrente principal e, no conjunto, esta prática inibia o uso, pelos escravos, das suas destros em eventuais tentativas de abrir os grilhões que os jungiam. Em certos momentos críticos ou de pânico, cativos que, por qualquer motivo viessem a obstruir a marcha dos demais ou, mesmo, os que caíssem extenuados de cansaço ou de fraqueza, acabavam sendo arrastados pelo chão pelos demais integrantes do grupo (MILLER, 1988:193-194) e, à medida que isto acontecesse, estariam correndo o risco de ter os seus pulsos direitos – ou as cabeças, se estivessem também vinculados por grilhões colocados em torno de seus pescoços, o que era uma forma de se restringir os

¹¹² O médico e missionário alsaciano Dr. Albert Schweitzer apresenta como tabus entre os africanos do Gabão, onde esteve radicado por longo tempo, entre outros: tocar num camaleão, encher um buraco com terra, bater pregos, presenciar a agonia de um animal ou de um homem, pisar em cima de um formigueiro existente no caminho e ter que mexer por qualquer motivo num cadáver (SCHWEITZER, sd:111).

¹¹³ Segundo Luiz Antônio de Oliveira Mendes: “Libambo, é uma corrente de ferro de meia polegada de grosso; na qual vão se prendendo os escravos, que se vão permutando. Há libambo, que traz cem escravos; porém os ordinários são de trinta escravos” (MENDES, 1977:44).

movimentos de escravos que inspiravam maiores temores a seus captores e guardas – decepidos, o que desimpediria os demais cativos de poderem acelerar o seu passo, dando, assim, maior velocidade à expedição, enquanto aquele cujo peso a ser arrastado vinha prejudicando o ritmo de marcha dos restantes, ao ser desvencilhado das cadeias que o retinham, era abandonado agonizante à beira do caminho, esvaindo-se em sangue.

O emprego dos grilhões, entretanto, não atenuava o medo que os guardas das caravanas tinham de seus cativos, que, eles acreditavam, mesmo estando manietada a sua mão direita, poderiam portar ou manusear amuletos, ervas, fetiches, ou outros mágicos sortilégios que lhes permitissem romperem suas cadeias. Os guardas algumas vezes tentavam, pelo cansaço, deixar extenuados os seus prisioneiros, impedindo que pudessem conciliar o sono por dias a fio, reunindo-os a cada noite, ao redor de uma grande fogueira, cujos reflexos faziam brilhar o orvalho que se acumulava sobre as largas folhas da vegetação que bordejava o caminho, e chutavam, ou cutucavam com suas zagaias¹¹⁴ aqueles que começassem a cochilar, para evitar que cedessem ao sono¹¹⁵. Zonzos de fadiga, tornavam-se os pobres cativos mais controláveis e, portanto, menos temíveis (MILLER, 1988:194).

Os escravos, geralmente, carregavam os seus próprios pequenos fardos de provisões, que continham reduzidas quantidades de carne, geralmente mal preservada e de farinha de mandioca, que muitas vezes estava deteriorada, insuficientes para que pudessem recuperar plenamente as energias que despendiam na sua marcha rumo ao litoral. A eles só era dada água para beber nas raras oportunidades em que a caravana se defrontava com rios e represas. Desta forma, achavam-se eles submetidos a prolongada sede, mormente nas proximidades do fim da estação seca, quando muitos dos pequenos cursos d'água, que cortavam ou bordejavam os caminhos por eles percorridos, paravam de correr. Estes procedimentos – que ajudavam a esvaírem-se as energias dos escravos, poderiam até mesmo acarretar a sua morte, e certamente provocavam, pelo menos, a deterioração física dos sobreviventes – contribuía para uma sensível desvalorização dos cativos na sua marcha para os portos de embarque. As seqüelas que daí decorriam para a saúde

¹¹⁴ A zagaia consiste num ferro encastado em uma vara de madeira presa por uma corda, cuja extremidade apresenta uma ponta com duas rebarbas, exercendo entre os povos caçadores ou guerreiros o mesmo efeito que o uso de um arpão tem na pesca da baleia (MENDES, 1977:31).

¹¹⁵ Luiz Antônio de Oliveira Mendes, no texto que escreveu em 1793, foi, tudo leva a supor, a fonte consultada por Joseph Miller para escrever esta passagem. Nas palavras dele, “Passam as noites numa quase madorna [cochilo, dormitação], e vigília, porque ainda em as horas destinadas para o sono, continuamente estão sendo acordados pelas sentinelas do combóio [caravana, libambo], que os vigiam, e lhes gritam, tremendo [temendo] um levantamento que tanto as assusta;...” (MENDES, 1977:45).

dos escravos, e até a morte de alguns deles, mesmo sendo danosas para os seus proprietários, e nocivas, também, aos interesses do comerciante que financiara a caravana, tinham pouco impacto imediato sobre as sortes dos condutores contratados ou dos escravos sob o cuidado direto do grupo, que, habitualmente encaravam de forma negligente os esforços de seus contratantes ou proprietários no sentido de melhorarem as condições sob as quais marchavam rumo ao oeste (MILLER, 1988:194).

As condições naturais e demográficas existentes nas regiões arenosas a leste do Cuango e do Cuanza favoreciam o emprego de caravanas para a remoção de cativos até a região litorânea. Escravos à venda nas quantidades requeridas para que se justificasse o emprego de caravanas para o seu escoamento, poderiam ser encontrados, por exemplo: na Lunda; ou atravessando o Casai; ou a cerca de 500 quilômetros para além de Cassanje; ou no platô central, nas distantes cabeceiras do curso superior do Zambeze; ou, ainda, em alguns dos outros rios localizados no remoto sudeste. Em todas essas regiões que ficavam além das matas escassamente povoadas da Ngangela – algumas delas consistindo em verdadeiros desafios a comerciantes que estivessem dispostos a enfrentar a travessia de enormes extensões de terras tão estéreis que eram designadas como sendo a “região faminta” – o emprego de caravanas geralmente representava a melhor alternativa de transporte (MILLER, 1988:195).

Era comum o fato de que expedições militares fossem seguidas por caravanas comerciais, que se interessavam, tanto em participar na pura e simples evacuação dos cativos resultantes de batalhas travadas entre exércitos africanos – o que representaria uma oportunidade de poderem os seus integrantes se apropriar de cativos por custos muito baixos – quanto na provocação direta de batalhas, envolvendo esses exércitos como potenciais fontes produtoras de escravos para elas próprias.

De acordo com Adriano Parreira: “As guerras na África central ocidental constituíram uma importante atividade econômica que exigia avultados investimentos financeiros, e cujo objetivo principal foi a captura de prisioneiros de guerra, que depois de vendidos aos europeus, eram (...) encaminhados para o tráfico transatlântico de escravos. A agressão militar sem justificada razão, e o uso de métodos terroristas, no intuito de capturar o número máximo de indivíduos, ‘matando e oprimindo inocentes, e fazendo vexações’ de toda espécie, formaram um conjunto de práticas muito vulgarizadas e que ficaram conhecidas pelo nome de ‘guerra injusta’.

Este foi o caso de João Correia de Souza, governador português em Luanda, contra quem, em 1623, foi emitido um mandato de captura determinando-se que devia ser ‘preso com ferros’ e levado para Portugal, ‘para se proceder contra ele pelos muitos abusos cometidos em guerra injusta contra Kasanji’.” (PARREIRA, 1990:25-26).

No século XVIII, caravanas portuguesas acompanhavam exércitos de saque com o intuito de, no seio da violência que grassava na zona de fronteira próxima de Luanda, “aguardarem na retaguarda para trocar têxteis e vinhos por pessoas trazidas a elas diretamente do campo de batalha”. As caravanas, naquela época, tiveram importante papel na alimentação do tráfico “ao converterem campanhas militares em verdadeiras pilhagens escravizantes”, dada a absoluta incapacidade dos exércitos em ação de darem qualquer assistência às pessoas que capturavam. Os comandantes militares que julgavam ser já difícil, simplesmente, alimentar suas tropas – especialmente quando os rigores da guerra levavam à destruição de roças inimigas e de reservas de alimentos que haviam sido previamente acumuladas – não podiam sequer pensar em assumirem o encargo adicional de alimentar grande número de cativos, ou de protegerem aqueles que fossem menos capacitados para se defenderem dos abusos normalmente praticados numa situação de guerra. As caravanas, que espreitavam os ambientes de guerra com intuítos claramente rapinantes, apresentavam-se, portanto, levando-se em conta a grande mobilidade a elas inerente, como meios capazes de rapidamente removerem os cativos no decurso de uma campanha militar prolongada, e por isso mantinham-se em permanente contato com os presumíveis locais de novos combates, os quais para elas representavam potenciais pontos de “recrutamento” de novos escravos (MILLER, 1988:196-197).

Os portugueses e os demais comerciantes europeus que operavam na Costa da Mina e em suas adjacências compravam os escravos que lhes tinham sido encomendados, diretamente dos chefes das tribos locais, em bases comerciais costeiras, muitas delas fortificadas, operadas por representantes de companhias de comércio oficiais ou para-oficiais das grandes potências marítimas e comerciais européias da época. Não havia, portanto, a necessidade de se montar expedições que se afundassem pelo sertão em busca de cativos, uma vez que a organização do tráfico promovida pelos régulos das etnias locais oferecia aos comerciantes e capitães de navios fundeados nos portos da região a mercadoria já em condições de ser embarcada, sendo a lotação do navio, com escravos, mera questão de acerto de preços, ao final de uma arrastada sessão de barganha, entre compradores e vendedores. Em Angola, o sistema de compra dos escravos

desejados era completamente distinto. Lá, além de poderem os traficantes comprar diretamente os escravos aprisionados pelas colunas punitivas portuguesas, que se mantinham em constantes refregas contra tribos insubmissas ou rebeladas dos sertões angolanos, agentes itinerantes, negros ou mulatos, conhecidos como *pumbeiros*, garimpavam escravos nas regiões interioranas, conduzindo-os para Luanda em bandos agrilhoados. Esses bandos de prisioneiros – que se constituíam em verdadeiras feiras de escravos – formados pelos *pumbeiros* eram chamados *alimbambas* ou *libambos*, e reuniam, conforme Boxer, de oito a dez pessoas¹¹⁶. Por serem os escravos quase sempre forçados a viajar dezenas ou centenas de milhas, chegavam a Luanda, conseqüentemente, em péssimas condições, e eram, geralmente, instalados em barracões à beira do mar, onde recebiam algum tratamento antes de serem metidos nos navios que os conduziriam ao Novo Mundo (BOXER, 1963:24).

4.16 A DIÁSPORA COMERCIAL EXTENDE SUA REDE

Em regiões densamente habitadas existentes nas proximidades do equador, redes de comerciantes especializados permanentemente estabelecidos, que em conjunto se fizeram conhecidas como a “diáspora comercial”, rapidamente conquistaram a hegemonia nos setores de transporte e de distribuição do tráfico. Essa “diáspora” prosperou, especialmente, nas regiões onde dívidas e condenações judiciais substituíram a violência em larga escala [a qual se manifestava através de guerras ou de incursões – *razias (raids)* – que objetivavam a captura de escravos] como os motivos mais comuns de escravização. Desses métodos inovadores resultaram contínuas permutas, que envolviam pequenas quantidades de escravos, promovidas especialmente por agentes permanentemente residentes no local, o que proporcionava grandes vantagens em termos de resultados relativamente aos obtidos através de negócios esporádicos, como os feitos pelas caravanas que, mesmo estando ocasionalmente de passagem pelo local, nunca perdiam qualquer oportunidade que se lhes oferecesse de acesso a cativos gerados pela guerra. Esta manifestação de oportunismo, no entanto, não dava a seus condutores qualquer garantia de continuidade de abastecimento, gerando apenas receitas de caráter circunstancial (MILLER, 1988:197-198).

¹¹⁶ Estes números, geralmente apontados como sendo praticados na escala operacional típica dos *pumbeiros*, discrepa bastante dos que são apontados, com referência aos *libambos* conduzidos pelas *caravanas*, por Joseph C. Miller e Luiz Antônio de Oliveira Mendes (que dimensionam os *libambos* como capazes de conduzir de 30 até 100 escravos).

A diáspora de escravização também se destacou por ter se expandido, no norte, como um conjunto de extensões de sistemas de comercialização regionais de *commodities* financiados por africanos, lá já existentes, ao mesmo tempo em que as caravanas de grande porte e outros métodos alienígenas de transportar bens importados, *commodities* africanas e cativos predominavam no sul, onde bastante raros competidores africanos estabelecidos tinham as condições materiais e a experiência necessárias para competir com o capital externo, que preponderava nos ramos do transporte e da comunicação de mais longa distância, onde, tradicionalmente, enormes e dispendiosas caravanas eram responsáveis pelo deslocamento até a costa atlântica de escravos e de outras mercadorias. Em geral, os comerciantes estabelecidos da diáspora se faziam sempre presentes, semeando novas aldeias nos vazios de mercado deixados pelas caravanas que, em outras regiões, atravessavam os amplos espaços de população rarefeita que separavam fontes concentradas de escravos dos portos de embarque ou dos centros comerciais a que eles eram destinados. Todavia, quando comparados às caravanas, os comerciantes-residentes da diáspora tinham, obviamente, menos competência militar e mobilidade (MILLER, 1988:198).

Apesar da falta de evidências documentais relativas à organização detalhada de instituições do tipo da diáspora, no século XVIII, na África central ocidental, há claras indicações, em termos gerais, da sua presença. Copiosa documentação é conhecida a respeito da organização, no século XIX, bem como sobre o comércio nos sertões da parte sul da costa de Loango e entre os *bobangis* do rio Zaire.

Os *bobangi*, da mesma forma que os *vilis* da costa de Loango (no atual Gabão) eram especialistas do comércio de longa distância com canoas, estando a chave do sucesso que eles alcançaram na organização de uma estrutura de armazenamento de suprimentos alimentares mantida ao longo da rota percorrida (OLIVER, 1994:161).

Blanchod aponta que os *bobangis* gostavam muito de carne, tudo para eles era caça comestível: aves, macacos, as grandes tartarugas e os caimões; podendo ser vistos, nas suas aldeias, crocodilos amarrados a uma árvore por um cinto de fibra, com um açaimo de cipós, para impedi-los de morder, sendo assim conservados como “provisões de boca” para os dias de fome, sendo considerado, na administração desta reserva de alimento, o fato de que estes sáurios não podem ficar muito tempo sem comer, pois emagrecem depressa. Outras vezes, furavam os cascos

das tartarugas para terem como amarrá-las, mantendo-as prisioneiras. Entre os *banzaris* do rio Ubangi, no curso médio do rio Zaire, o peixe era defumado logo que era retirado do rio, e, dessa forma, era vendido às populações não ribeirinhas que, em troca, lhes davam produtos por eles produzidos ou criados, como mandioca, inhame, batata-doce, cabras e galinhas. Afirma Blanchod que os cães eram localmente muito apreciados como alimento, e que havia ele, numa certa ocasião, visto, numa só piroga, dezessete deles, destinados a virarem comida, escolhidos, a partir da sua gordura, “com apalpadelas e manejos de peritos no assunto”. Eles eram bem-tratados, amimados mesmo, até chegar o dia em que seriam comidos. Eram eles, então, estrangulados, pelos *banzaris*, que tomavam esta providência “com a alegria voraz das hienas e dos chacais” (BLANCHOD, 1946:171).

A rede de contatos humanos montada pela hierarquia dirigente da diáspora comercial estendia-se cada vez mais longe, sobretudo graças à disseminação em sua rede de laços decorrentes de casamentos inter-étnicos, de modo que fosse sempre possível contar com a presença de aliados e de financiadores em portos distantes. Os *vilis* da costa de Loango, no Gabão atual, eram, como os *bobangis*, grandes especialistas do comércio a longa distância por canoa. Originalmente pescadores costeiros, eles passaram posteriormente a minerar e a distribuir os grandes recursos em cobre de que dispunham em Mindouli¹¹⁷, que se localizava no planalto de Teke, que ficava no interior, ao norte do baixo-Zaire, a uma distância de cerca de 480 quilômetros (SILVA, 1992:484). O cobre era, quando necessário, transportado por meio de caravanas, mas, normalmente seu transporte se fazia por meio de canoas, ou de uma conjunção de rotas de terra e de água através do Ogowe e do Alima rumo ao Congo- médio, a partir de onde subiam o Cuango e o Casai para poderem disputar, com os portugueses e com os seus aliados angolanos, o comércio de escravos praticado pelos *lundas* (OLIVER, 1994:161). A costa de Loango, cujo povo foi muito menos afetado pela evolução comercial verificada no século XVI do que o das áreas sulinas do Congo, pôde melhor preservar seus sistemas político e econômico. Essa área litorânea foi dividida entre os reinos de Loango, Cacongo e Ngoyo, centrada nos ancoradouros da Baía de Loango, de Malemba (ou Molembo) e de Cabinda. Na capital de Loango – que era o maior dentre esses reinos – situada no interior, o comércio já era bastante ativo desde muito antes de terem os europeus chegado à região. A mais importante atividade

¹¹⁷ O minério de cobre extraído das minas da região de Mindouli, situadas a cerca de 150 quilômetros do litoral, era controlado pelos *tekes*, sendo o comércio para a costa da responsabilidade dos mercadores *vilis* de Loango. Ornamentos de cobre, conjuntamente com os panos de rafia manufaturados pelos *vilis*, se constituíam entre os povos

manufatureira local era a tecelagem de panos com diferentes qualidades e padrões de fibras vegetais (The Cambridge History of Africa, 1997:344 - vol.4), constituindo-se os panos de rafia *vilis*, que nada ficavam a dever aos apreciados panos similares manufaturados no reino do Congo. A vida econômica em Loango tinha por base a agricultura, sem que, entretanto, pudesse ser desprezada a parcela da produção gerada através da pesca e da caça. Explorava-se, ainda, o sal extraído na área costeira, sendo ele objeto de troca, com os *bantos* e os *pigmeus* que habitavam a floresta, por marfim e por produtos de origem animal e vegetal extraídos da floresta (SILVA, 1992:484).

A chave para o sucesso no desenvolvimento do comércio de longa distância era a organização de suprimentos alimentares ao longo da rota a ser seguida. Os *vilis* o faziam com maestria, de uma maneira muito parecida à empregada pelos *dyulas*, através da implantação de colônias entre os povos autóctones em cujas terras viajavam, promovendo casamentos locais e estabelecendo propriedades agrícolas para alimentar seus carregadores, as equipagens de suas canoas e os seus escravos em seu trânsito para a costa (OLIVER, 1994:160-161).

A diáspora comercial típica foi organizada para mover bens e escravos através de redes de canais coletores, de armazenamento e de circulação estabelecidas no seio de povoações dispersas. Ela se expandia por meio do posicionamento de novos agentes, que eram em geral parentes ou clientes de seus membros, para o exercício de um conjunto de atividades necessárias para o transporte e o armazenamento de bens em suas novas áreas de atuação. A coesão do sistema era mantida através do cada vez maior estreitamento de laços pessoais e de interesses entre os filiados à diáspora, e do fato de que seus integrantes tendiam a se casar principalmente entre eles próprios, e, também, de que, em paralelo, de forma análoga, estabeleciam outras conexões pessoais, envolvendo seus fornecedores e clientes, através de casamentos seletivos arranjados com membros de proeminentes famílias locais.

É importante lembrar que o casamento, no seio das sociedades negras, constitui um contrato que se estabelece não apenas entre dois indivíduos, mas entre duas famílias, sem que, em geral, ocorra qualquer consulta prévia aos nubentes (CARVALHO, 1963:27).

A instituição de “irmandades de sangue”, uma espécie de maçonaria que se tornou comum posteriormente, apesar de, em pleno século XVIII, não ter sido ainda a sua existência

comprovada diretamente através de registros, pode ter se constituído num outro meio de ligação de estranhos, como parceiros comerciais de seus hospedeiros, através da cunhagem de imaginários parentescos por consangüinidade, em cerimônias secretas¹¹⁸. Como posteriormente foi observado por pesquisadores europeus, por volta da metade do século XIX, as trocas comerciais com financiamento africano só se tornavam viáveis – exceto no caso do emprego de representações diplomáticas na capital, que, muitas vezes, as caravanas logravam estabelecer – através da constituição e do constante reforço, entre os diversos agentes envolvidos numa dada rede, de sólidos vínculos de parentesco, amizade, co-residência ou casamentos (MILLER, 1988:198-199).

A diáspora, cuja política econômica era apenas parcialmente mercantil, seguia o padrão típico do interior, estendendo-se a área de abrangência de sua atuação, inicialmente, até muito próximo da costa de Loango, onde os centros comerciais situavam-se nas praias, vindo mais tarde a se estender para o sul. Os comerciantes africanos filiados à diáspora comercial costumavam investir seus lucros em pessoas – os próprios habitantes das aldeias da sua diáspora – em vez de, alternativamente, construir riqueza sob a forma de estoques de bens ou de créditos acumulados na economia atlântica. Economicamente, a diáspora era africana, também, no acúmulo patrimonial que ela parece ter consolidado largamente a partir de lucros comerciais, gerados localmente em vez de serem obtidos através de financiamentos externos, mesmo havendo suspeitas de que o crédito estrangeiro provavelmente possa ter sustentado a expansão de algumas das diásporas implantadas em novas áreas (MILLER, 1988:199).

Uma vez que os comerciantes integrantes da diáspora geralmente não empregavam os mesmos amplos poderes coercitivos usados pelas grandes caravanas ou pelos reis-mercadores para submeterem pessoas pela força¹¹⁹, os primeiros deles a tomar capital europeu emprestado investiram os seus bens, através de instituições comerciais já existentes, para redirecionarem *commodities* do sistema regional de comércio até a costa. Os relacionamentos íntimos entre bens e pessoas, na economia política africana, poderiam explicar como um simples contato comercial inicialmente bem-sucedido poderia criar uma relativamente pequena, mas crescente, comunidade

¹¹⁸ Nessas cerimônias, o comerciante e seu cliente sentavam-se frente a frente, e então cada qual lancetava o seu próprio pulso, drenando sangue que era misturado com o do outro, jurando ambos passarem a manter entre si obrigações fraternais, do tipo das que têm lugar entre parentes próximos (MILLER, 1988:198).

¹¹⁹ Miller (1988:199 – nota 57) cita o fato de que “as gangs de *thugs* que acompanhavam os bem-conhecidos comerciantes do Aro no interior do delta do Níger representam uma evolvida e militarizada diáspora especializada em extração forçada de escravos”.

de esposas, clientes, fornecedores e escravos ao redor de um complexo de comerciantes. Essas pessoas vieram a se tornar tão numerosas que os comerciantes que as dirigiam passaram a ter condições de enviar seus filhos e os escravos de sua confiança para fora de sua aldeia, para se estabelecerem entre os seus clientes mais habituais, em cujo convívio poderiam promover novas oportunidades para repetir o processo de segmentação e de expansão, estabelecendo-se, dessa forma, um novo elo de uma cadeia de interesses coligados amplamente espalhada que tipificava a existência de uma diáspora madura. A subsequente adição de escravos a essa espécie de comércio, sem significativo emprego do crédito, pode ter sido resultante da habilidade com que os comerciantes da diáspora colocavam bens de troca importados à disposição de fornecedores que já mantivessem excedentes temporários de escravos ou com que ofereciam suporte material e apoio tático às aspirações políticas de autoridades locais, visando, em contrapartida, poderem vir, em determinados momentos que lhes parecessem oportunos no futuro, a usar o poder que essas autoridades detinham em favor dos objetivos de sua organização. Isto aconteceu com algumas diásporas, como a dos comerciantes *vilis* de Loango em áreas como o Congo, “onde as autoridades políticas locais já tinham se tornado dependentes da escravidão”. Confirmando esta assertiva, as ocasiões, na primeira metade do século XVII, em que os *vilis* chegaram no Congo e nas terras dos *bundos* no extremo-sul, foram coincidentes, em ambas regiões, com reviravoltas políticas favorecedoras da exportação de escravos (MILLER, 1988:199-200).

Na África central ocidental, a diáspora tendeu a aparecer, de forma mais evidente, fora dos limites das comunidades etno-lingüísticas reconhecidas, que se expandiram em razão das diferenças existentes entre as características ecológicas locais e através de relações produtivas que eram cimentadas por meio de casamentos entre pessoas de aldeias vizinhas. Fora de seus territórios, as pessoas ligadas à diáspora se diferenciavam, economicamente e de outras formas, dos aldeões com os quais conviviam, usando um idioma de identidade fortemente étnico, derivado de sua base doméstica, o que lhes permitia manterem a si próprios como uma espécie de comunidade fechada, semi-autônoma, mesmo durante a rápida expansão, que promoviam, de sua *entourage* de escravos, colaboradores, esposas e clientes. Os comerciantes do rio Bobangi, responsáveis pelo surgimento de uma longa cadeia de aldeias ribeirinhas, espalhadas para cima e para baixo do curso médio do rio Zaire, entre comunidades locais definidas por áreas segmentadas que se estendiam das margens do rio até as serranias interiores adjacentes, foram um exemplo regional típico de uma diáspora comercial definida etnicamente. Os comerciantes *mubires*, ou *vilis*, do reino de Loango, que se situava entre o Congo e o Mbundo, pareciam viver

em aldeias fechadas sobre si mesmas e etnicamente distintas, pelo menos ao sul do baixo-Zaire (MILLER, 1988:200).

Concomitantemente com a divisão dos mercados centrais por regiões, verificou-se um isolamento físico e cultural dessas comunidades mercantis etnicamente estranhas, com as quais a economia política africana ainda coexistia intacta. As suas diferenciações étnicas assemelhavam-se às separações, usualmente justificadas como sendo divergências de caráter religioso, que existiam nas savanas da África ocidental, onde os comerciantes eram com bastante frequência descendentes de muçulmanos estrangeiros, que tinham migrado para o sul provenientes de regiões vizinhas ao deserto, e que mantinham contato direto com fontes de capital comercial localizadas na África do norte. Eram considerados, e provavelmente se consideravam, “estrangeiros” vivendo numa comunidade constituída de proprietários de terras animistas, e eram considerados como intrusos interessados apenas na obtenção dos lucros comerciais que pudessem extrair de uma economia política preocupada basicamente com a produção e a circulação de “valores de uso”. Portanto, a dependência financeira contínua dos emigrantes da diáspora relativamente às suas origens, cimentou, por razões de natureza econômica, os vínculos decorrentes de interesses compartilhados, de parentesco, de dependência e/ou de afinidade que mantinham-nos em estreita ligação com sua base comercial, através dos laços de toda ordem que os jungiam aos estabelecimentos que haviam disseminado (MILLER, 1988:200-201).

A diáspora comercial descentralizada apresentava, por essas razões, uma série de vantagens, como mecanismo produtor e condutor de escravos, quando comparada às caravanas centralizadas ou aos comerciantes que dedicavam toda a sua vida aos negócios que faziam nos recônditos dos mercados centrais, que era a forma típica de atuação do comércio financiado pelo crédito europeu. E essa preeminência da diáspora verificava-se em decorrência, especialmente, das maiores taxas de sobrevivência que ela obtinha entre as pessoas que ela movimentava – através da rede de tráfico que ela havia montado por meio de casamentos, do concurso de amigos confiáveis, da residência de membros da organização ou de seus parentes próximos em comunidades estrategicamente localizadas e das mutuamente vantajosas alianças comerciais que mantinha com fazendeiros – e do deslocamento menos desgastante que ela fazia dessas pessoas ao longo dos elos das cadeias de interesses que ligavam entre si as aldeias residenciais sob seu controle. Cada estabelecimento, na diáspora, exercia o papel de uma estação de acumulação intermediária, onde os comerciantes poderiam manter um número relativamente pequeno de

cativos adquiridos nas suas imediações, enquanto esperavam para despachá-los na direção da costa. Os lotes de escravos que armazenavam eram, em geral, pouco numerosos, e permaneciam fora das principais feiras até o momento da sua venda. Por estarem, por isso, menos expostos à contaminação do que se fossem incorporados a grupos mais amplos, esses cativos eram bastante menos propensos a sofrerem baixas por motivos de doença ou morte. As próprias roças de cada um desses locais de cativeiro, ou as dos fazendeiros das imediações, poderiam sustentar esse relativamente modesto número de cativos até que os comerciantes os enviassem para o elo seguinte da cadeia, uma vez mais em pequenos lotes, se deslocando de aldeia em aldeia até chegarem à costa. Os habitantes de qualquer uma dessas aldeias poderiam, ocasionalmente, pô-los a trabalhar nas suas roças, produzindo os alimentos necessários para que se sustentassem a partir do seu próprio esforço. Além disso, ao se aproximarem do oceano, em cuja orla eles teriam que esperar semanas ou meses pela chegada dos compradores europeus ou dos agentes dos mercados locais, eles poderiam, uma vez mais, ser sustentados pela agricultura regional, ou dela poderiam eles próprios retirar o seu sustento (MILLER, 1988:202-203).

Conjuntos de pessoas, de povoados, de instalações, de formas de proceder e de circunstâncias, articulados racionalmente, capacitavam os comerciantes da diáspora a entregarem escravos, na costa, com maior regularidade e em condições de muito menor desgaste físico do que as daqueles que eram conduzidos através das caravanas. Um exemplo disto era o deslocamento gradual de escravos que era feito para a costa através dos elos existentes na cadeia de aldeias e de pessoas da diáspora, que era efetuado em estágios relativamente curtos quando comparados com as longas e forçadas marchas das caravanas. Além disso, a qualidade da alimentação que eles recebiam ao longo de todo o caminho era muito superior, o grau de violência envolvido em todo o processo era muito menor e, conseqüentemente, a dose de *stress* que sofriam esses cativos era muito pouco expressiva diante das que experimentavam os escravos transportados pelas caravanas. Deve-se, também, levar em conta que os cativos que eram deslocados, guardados e mantidos pela diáspora estavam submetidos a muito menor risco de contágio, em casos de epidemias, por não se aglomerarem com outros escravos. Por outro lado, onde o transporte fluvial era responsável pelo sistema de comércio de mercadorias da região – que era em boa parte ribeirinho – o uso de canoas, tanto no caso dos *bobangis* como no dos *muviros (vilis)*, poupava os escravos deslocados pela diáspora do desgaste que poderiam vir a ter se fossem forçados a caminhar, em condições extremamente penosas, durante semanas ou meses. Neste caso, o temor que sentiam os escravos das corredeiras pelas quais deslizavam substituía,

com vantagens, as formas debilitantes de intimidação e de controle que eram habituais nas caravanas. Todos esses fatores contribuíam para reduzir substancialmente os custos que poderiam decorrer de uma elevada taxa de mortalidade, e conservavam em relativamente boas condições físicas, de saúde e de aparência os cativos deslocados, sustentados e guardados, respectivamente, pelos sistemas de transporte, de alimentação e de vigilância administrados pela diáspora comercial. Dessa forma, os afortunados armadores e capitães de navios aos quais viesse a caber a sorte de receberem, no estuário do Zaire ou ao longo da costa de Loango, essa mercadoria menos estressada, de melhor aparência e mais hígida, poderiam, provavelmente, contar com taxas de mortalidade muito menores, durante a travessia do Atlântico, do que as que poderiam esperar ter se os escravos lhes tivessem sido trazidos, bastante mais desgastados e estressados, por meio de caravanas (MILLER, 1988:203).

4.17 A EVOLUÇÃO DOS SETORES COMERCIAL E DE TRANSPORTES AFRICANOS NO DECURSO DO SÉCULO XVIII

Os negócios mantidos pelos reis que dominavam o comércio do planalto do Ovimbundo – que eram os maiores promotores de guerras de escravização –, pelos líderes de caravanas e pelos comerciantes vinculados à diáspora comercial estavam, durante o século XVIII, todos articulados em torno dos mesmos mercados centrais, e, sempre que fosse conveniente, eram combinados os distintos estilos que essas três alternativas de organização dos negócios do tráfico ofereciam para o transporte de bens e de escravos através de Angola e do Congo. Em geral, eram construídas estradas justapostas às rotas principais de comércio que ligavam as múltiplas fontes de capitais e de bens de troca europeus, instaladas nas cidades portuárias situadas nas proximidades da costa, e o relativamente limitado conjunto de expressivos núcleos populacionais, que se constituíam, ao mesmo tempo, em mercados regionais consumidores de bens importados e em centros redistribuidores de importações, bem como nos locais aonde podiam ser adquiridos os cativos que, após terem tido que enfrentar uma longa e penosa marcha na direção da costa, iriam alimentar o comércio de exportação (MILLER, 1988:207).

O maior desses núcleos populacionais se localizava, sem margem a dúvidas, no cinturão de população densa existente entre 6° e 8° de latitude sul. No século XVIII, caminhos descendentes também se irradiaram de cima para baixo a partir das partes mais elevadas do populoso planalto central, fato este que também veio a acontecer posteriormente e de forma

menos expressiva rumo ao oeste, a partir dos bolsões de população que existiam nas beiradas um pouco mais úmidas do deserto do Kalahari. Onde as bordas exteriores, diagonalmente orientadas, de cada leque de distribuição de escravos se estendiam paralelamente à costa, os comerciantes que as seguiam arriscavam-se a perder escravos para compradores que a eles se antecipassem, cortando caminho, através de atalhos que conduziam diretamente aos vales dos rios, na direção do oeste (MILLER, 1988:207).

Em razão da maior ou menor intensidade das estações secas e/ou das transformações políticas e econômicas ocorridas nas fronteiras das zonas de escravização, desordenados movimentos migratórios eram promovidos para a fuga da estiagem e/ou das guerras e das práticas escravizantes por estas estimuladas, provocando, pelo menos temporariamente, o despovoamento de importantes regiões produtoras de escravos. Todavia, os vales do Cuango, do Cuanza e de outros rios nas proximidades da costa permaneciam como fontes constantes de escravos, porque neles eram retidos muitos dos cativos transportados nos *libambos* que por lá passavam, vindos do leste. As chegadas e partidas dos fornecedores europeus de bens importados, nos diferentes trechos da costa, poderiam, também, em certos momentos especiais, ensejar a movimentação de escravos através de uma das múltiplas rotas disponíveis de um dado leque¹²⁰ de alternativas de roteiros (conjunto de rotas de tráfico que eram irradiadas a partir de um mesmo ponto de acúmulo de escravos) existente numa dada região (MILLER, 1988:207-208).

Situações complexas e mudanças no tocante à articulação das operações conduzidas paralelamente pelos três principais sistemas de transporte de escravos, resolviam-se por si próprias, num nível mais abstrato, dentro das distinções geográficas e estruturais estáveis existentes entre eles. No sistema comercial nortista de altos lucros, os comerciantes da diáspora africana extraíam escravos, nas relativamente populosas e acessíveis regiões a leste do Congo, e expunham seus cativos a riscos apenas moderados de mortalidade durante a longa e difícil viagem rumo ao oeste (para a costa de Loango).

Thornton, em seu artigo *As guerras civis no Congo e o tráfico de escravos*, pondera não ser o Congo a única fonte de escravos dos portos do norte, e é possível que muito do acréscimo de oferta que neles ocorreu tenha se dado a partir de novas fontes de suprimentos e de uma

¹²⁰ Representantes comerciais que fazem vendas, em determinadas regiões brasileiras, geralmente se hospedam num hotel da cidade principal da região e, a partir de lá, “fazem o pião” (isto é, abrem o seu “leque”, visitando clientes em múltiplas direções), como dizem em seu jargão.

escravização mais intensa, como, aliás, ocorreu em outros locais da ampla região que habitualmente negociava com a costa de Loango. As terras do interior próximas de Loango ou dispostas ao longo do rio Zaire, além do enorme lago de Malebo, contribuíram para esse aumento, como o fizeram as áreas postadas rumo ao leste, onde o império Lunda causou, ao se expandir, um enorme impacto ao longo de todo o curso do Cuango, mesmo depois da metade do século XVIII. Aponta Thornton que, em 1794, Raimondo de Dicomano descreveu uma pequena rota de tráfico entre o Kimbangu e os mercadores portugueses instalados em Mbwela; todavia, ele acredita que a maioria dos cativos do Kimbangu e todos os do império Lunda e do Zaire eram carregados pelos *mubiris* (*vilis*), que levavam-nos para serem vendidos no porto de Cabinda, no Soyo e em outras localidades (THORNTON, 1997:59).

No sistema de transporte central, caravanas de escravos financiadas por portugueses tinham que suportar enormes perdas materiais e arcar com pesadas despesas no seu caminho em direção a Luanda. Isto deu ensejo para que um complexo de caminhos existentes na zona seca sulina, com sua principal saída em Benguela, florescesse, em razão dos baixos custos pelos quais podiam ser adquiridos os cativos de guerra da região montanhosa do Ovimbundo, até a década dos 70 do século XVIII, continuando depois a prosperar, durante todo o resto do século, com base nas desordens provocadas pela renitência da seca e por sua costumeira seqüela de escassez de alimentos. Os comerciantes que atuavam através da *network* do meio, em Luanda, movimentando caravanas, disputavam com os negociantes de Loango, o acesso à densa população assentada nas fímbrias das florestas, sofrendo porém uma pronunciada desvantagem no que tange aos custos de transporte, o qual era feito através de encorpadas e lentas caravanas e, acima de tudo, eles ainda tinham que absorver os efeitos de um considerável *handicap* adicional que era o custo elevado que pagavam por sua mercadoria, comparativamente ao apresentado pelos escravos de baixo custo, que eram obtidos como presas de guerra pelos traficantes concorrentes que operavam no sul. Além disso, do lado atlântico de suas operações eles tinham que fazer negócios conforme os termos ditados pelo sistema mercantilista português, sediado em Luanda, que se encontrava articulado de forma parcial e desonesta contra eles. Como conseqüência, para não serem alijados do mercado, eles se viam obrigados a tentar superar as enormes dificuldades comerciais e operacionais que enfrentavam por meio da oferta, aos seus agentes comerciais, para que não fossem totalmente alijados do mercado pelos seus concorrentes,

de bens de troca importados em condições creditícias ruinosamente liberais¹²¹ (MILLER, 1988:208).

4.18 A GUERRA SEM TRÉGUAS POR ESCRAVOS QUE ERA TRAVADA AO LONGO DAS ROTAS COMERCIAIS

As regiões africanas de onde os escravos eram retirados, através dos três sistemas de transportes já referidos e descritos, mantinham conexões comerciais com tantas fontes costeiras de bens importados quantas pudessem conseguir. Cada uma dessas fontes era, porém, necessariamente, controlada por um dos três grupos gerais, que correspondiam às três já referidas redes de transporte que cobriam o interior – uma ao longo das áreas costeiras situadas ao norte da costa (Loango)¹²²; outra centrada em Luanda; e, finalmente, uma terceira atuando em torno de Benguela. As duas últimas estavam focadas cada qual numa das duas principais cidades portuguesas, mas ambas se caracterizavam por apresentar um menor número de saídas periféricas, as quais eram usadas principalmente para contrabandear – como, por exemplo, Catumbela, ao norte de Benguela, as desembocaduras do Quicombo e do Cuvo, entre Luanda e Benguela, o Dande e o Musulu, ao norte de Luanda, etc. Os caminhos que conduziam a esses portos entrecruzavam-se à medida que eles iam serpenteando para o oeste, e os condutores de escravos e seus proprietários poderiam atingir seus objetivos no litoral através de numerosas bifurcações e encruzilhadas, que lhes ofereciam uma série de opções entre as saídas alternativas.

¹²¹ Miller, em artigo recente, intitulado *A Economia Política do tráfico angolano de escravos no século XVIII*, mostra que portugueses e brasileiros, no último terço do século XVIII, já sentiam claramente que estavam perdendo mercado para os comerciantes ingleses e franceses, e que somente “o baixo custo da *geribita* brasileira e os ruinosos créditos em Luanda mantiveram o movimento de escravos para o Brasil em números que – graças à prosperidade do açúcar, ao módico contrabando de bens britânicos e à seca geral na África – alcançaram picos históricos, apesar do virtual abandono da colônia por parte de Lisboa e do retrocesso a uma política de simples manutenção de feitorias costeiras, como aquelas mantidas por seus rivais na Costa do Ouro e na Costa dos Escravos, na África Central Ocidental (MILLER, 1999:45).

¹²² Com relação ao sistema de tráfico que era escoado, no norte, através de Loango, Thornton registra que: “Rivais nobres desapontados freqüentemente realizavam operações militares contra seus vizinhos e roubavam as pessoas nas estradas. Retornando de Luanda para São Salvador, em 1787, [o padre] Castello de Vide teve problemas com bloqueios nas estradas perpetrados por esses mesmos nobres, que alegaram que suas atividades estavam relacionadas com a evolução da conjuntura política do país, mas que eram (...) bandidos por definição. O padre não se preocupava com sua própria segurança, tão grande era o respeito dos nobres pelo clero, mas temia que seus carregadores e servidores fossem vendidos como escravos. Assim que chegou a São Salvador. (...) Um nobre inferior conhecido pela alcunha de *Mbwa Lau* (“Cachorro Louco”) nos dá um bom exemplo de banditismo politicamente orientado pelos nobres. Castello de Vide denunciou a cobiça e a violência desses nobres, como a de *Mbwa Lau*, num exaltado discurso diante do velho rei do Congo (...) e de seu conselho real no dia 1º de junho de 1787. O padre havia sido encarregado pelo bispo de Angola de persuadir os congoleses a parar de vender escravos a compradores não-católicos, mas havia tomado o que era provavelmente uma posição cínica e subserviente à administração portuguesa, que tinha a intenção de usar todos os recursos possíveis para ganhar o controle do tráfico na ‘Costa Norte’ e a transformou numa campanha geral contra o tráfico de escravos.” (THORNTON, 1997:60-61).

Como conseqüência, escravos de qualquer procedência, particularmente das áreas mais distantes do interior, poderiam, conforme as conveniências dos traficantes, atingir a costa em qualquer lugar, entre as praias situadas ao norte da foz do rio Zaire e as que ficavam ao longo do caminho até Benguela, no sul. Os vendedores de escravos africanos, atuando como compradores de bens, aproveitavam a oportunidade que se lhes apresentava para desencadear um processo competitivo entre os importadores de bens de troca de cada uma dessas regiões, com o intuito de provocar uma redução dos preços que teriam que pagar, por mercadorias disponíveis em mais de um ponto de venda – especialmente os tecidos europeus e asiáticos –, para a estruturação dos seus respectivos pacotes de troca para a obtenção de cativos. Enquanto a necessidade de disporem de sortimentos próprios dava, aos fornecedores europeus de distintas nacionalidades, certa exclusividade, as opções também abertas para os transportadores de escravos africanos, inclusive os luso-africanos de Angola, desencadeavam um acirrado processo competitivo entre os comerciantes que operavam no fornecimento de cativos aos diversos portos de tráfico existentes ao longo da costa. Essas opções disponíveis para os africanos pressionavam os vendedores europeus de bens a oferecer vantagens, no tocante a preços e a prazos de pagamento, que, no longo prazo, numa visão “equilibrada”, “poderiam ter tendido [apesar de sempre imperfeitamente] a equalizar os preços dos bens de troca europeus remetidos para o resgate de cativos no interior e os dos escravos entregues na costa” (MILLER, 1988:208-209).

A partir de todos os registros disponíveis, a larga faixa de matas ciliares e de florestas de galeria que se estendiam, desde os médio e baixo cursos do Cuango, em direção ao leste, cruzando o leito dos afluentes do Casai e o norte da Lunda, apresentava-se como a única fonte de maior expressão que, no decurso do século XVIII, fornecia escravos para a costa angolana. Os comerciantes remetiam a maioria dos escravos da região do Kwilu situada entre o Cuango e o Chikapa diretamente para o oeste, rumo ao vale do médio-Cuango. Lá, agentes comerciais dos principais reinos do vale, principalmente do de Yaka, dividiam-nos em lotes que eram dirigidos ou para o sudeste, na direção de Luanda, ou para o noroeste, rumo à costa de Loango. Aqueles que continuavam diretamente rumo ao oeste do Cuango passavam através de redes comerciais que se estendiam rumo ao nordeste do Congo, que era conhecido como Zombo, e, finalmente, os que seguiam na direção do oeste atravessavam a província congoleza do Nsundi. Dentre estes últimos, os comerciantes residentes da diáspora de Vili, que trabalhavam geralmente em escalas relativamente reduzidas, apartavam alguns e conduziam-nos, rumo ao noroeste, para Loango (MILLER, 1988:209).

Outros comerciantes lideravam o tráfico do sudoeste, com exceção de Yaka, comboiando escravos para o maior mercado existente na região do *Ndembu*, em Kisoza. A esse mercado foi conduzida, pelos comerciantes *sosos* da parte sudeste do Congo, a maior parte dos escravos *kwilus* por eles apresados ao longo do século XVIII. Kisoza deteve, em parte, a preeminência que conquistou, ao longo de todo o século, por sua localização privilegiada, uma vez que estava situada justamente no gargalo em que se afunilavam os passos que permeavam, naquela área, a cadeia montanhosa do Congo central. Rumo ao oeste, esses passos, através dos vales dos rios Dande, Bengo e Onzo, vieram a se constituir nas principais rotas que se dirigiam ao mar. A feira de Kisoza era comandada pelo senhor *ndembu* Mbwila, que comandava seus guerreiros a partir de uma muito bem protegida fortaleza, solidamente construída em posição estratégica no vale do Cuango, a partir da qual ele exercia o controle sobre um conjunto de trilhas que corriam, ao longo dos fundos de vale, encaixadas entre as montanhas da região. Seu principal rival, o também *ndembu* Mbwela, detinha o controle sobre os acessos ocidentais existentes para se chegar até a mesma feira. Uma rota alternativa para a costa, a partir desse centro comercial *ndembu*, ficava a noroeste, cruzando as províncias congolenses de Wandu, Kina e Bembe, rumo ao semi-autônomo principado de Sonyo, que se achava alojado na barranca sul do baixo-Zaire, de cujas trilhas de tráfico os chefes do Congo ocidental podiam desviar cativos na direção de pontos de embarque mais próximos, situados nas imediações das desembocaduras dos rios Loje e Mbrije. Os escravos que prosseguiram nas trilhas rumo ao estuário do Zaire, chegavam até os portos de Molembo e Cabinda, que ficavam respectivamente no Cacongo e no Ngoyo. Outras alternativas de caminhos desciam desse cruzamento *ndembu* para o mar, através do alto-Zenza (Bengo), rumo a Luanda. Escravos do Kwilo também desciam para as feiras localizadas nas partes mais meridionais do vale do Cuango, nos reinos de Jinga, Cassanje e Holo. Já fazia mais de um século que os reinos de Jinga e de Cassanje vinham competindo, abertamente, pelas muitas fontes de escravos situadas no além-Cuango, conquistando e passando a controlar as que ficavam na direção do sudoeste, com exceção de algumas partes mais próximas do Kwilo. Entretanto, continuavam esses reinos a depender, para reforçarem o seu comércio, de escravos provenientes das regiões mais distantes para o leste, dominadas pela Lunda, aos quais tinham acesso através da intermediação de postos avançados, mantidos pelos *lundas* entre os *yakas* e os *shinjes* na barranca da margem direita do rio Cuango. Na barranca da margem esquerda do Cuango, bem ao norte de Cassanje, estava Holo, um pequeno domínio senhorial que veio a se tornar o mais influente controlador das rotas de tráfico que se dirigiam desde o leste até Jinga, que passou a responder – a partir do momento,

nos meados do século XVIII, em que a Lunda acabou se consolidando como uma importante promotora de incursões guerreiras, após ter submetido inúmeras aldeias ao cativeiro – por parte substancial da oferta de escravos, proveniente das regiões mais orientais da África central ocidental, que teve enorme importância na mitigação da fome de cativos apresentada pelo comércio atlântico. Os governantes de Holo leais a Cassanje, a partir da década dos oitenta do século XVII, passaram a desviar os escravos, que então começavam a afluir dos postos avançados da Lunda – situados além do Cuango, distantes de Jinga e do sul – em direção ao mercado principal de Cassanje. Os fidalgos de Holo, aparentemente, tiraram grande proveito do isolamento e da posição privilegiada de que desfrutavam – nas disputadas terras de fronteira que se situavam entre os dois principais reinos do vale, Jinga e Cassanje –, para fazerem, por conta própria, contatos independentes com os portugueses na década dos trinta do século XVIII. No decurso da década seguinte, os governantes de Holo estabeleceram uma conexão muito importante com os comerciantes portugueses que traficavam fora de Angola, voltando atrás, entretanto, nos anos 60, quando redirigiram seu comércio para o noroeste, visando tirar vantagens, usando como intermediários os régulos *ndembus* Mbwila e Mbwela, dos melhores termos de troca que eram oferecidos nas costas do Congo e do Loango pelos comerciantes franceses e ingleses. No início dos anos 90, os portugueses tentaram atrair o comércio de Holo de volta para Luanda, provavelmente esperando que assim fosse preenchido o espaço aberto pelo desaparecimento dos bens franceses que eram enviados para lá, através da feira *ndembu*, no período em que eram travadas na Europa as guerras napoleônicas. Todavia, com o passar do tempo, as esperanças até então existentes de que o senhor de Holo viesse a excluir os comerciantes *vilis* de seus domínios, substituindo-os pelos comerciantes de Luanda, foram se desvanecendo (MILLER, 1988:209-212).

Jinga, que era o principal estado comercial, centralizava seus múltiplos contatos com o ocidente a partir de uma feira, que era conhecida como *Kambamba* entre os portugueses em Luanda, bem como entre os contrabandistas ingleses e franceses que atuavam ao seu norte, para além da Costa de Loango e da área explorada pelo régulo *ndembu* Mbwila. Os mais expressivos fornecedores de escravos para Jinga, no decurso das décadas dos trinta e dos quarenta do século XVIII, foram os comerciantes ligados aos senhores de Yaka e, também os de Soso e Ndamba, onde se falava *quicongo*. Isto permitiu a Jinga que pudesse atenuar o efeito, sobre a oferta de cativos, decorrente do bloqueio temporário de estradas armado pelo Holo na direção do leste. O acesso aos mercados, que se processava através das partes mais meridionais do vale do Cuango

na direção do sudoeste de Jinga, era obstruído pelo patrulhamento efetuado pelas tropas de Cassanje, mas Jinga adquiria outros cativos daquela região através da passagem que se estendia do centro do reinado, no rio Cambo, até as florestas do planalto a oeste de Cassanje e a leste de Ambaca, bem como na direção das ilhas de Kindonga no médio-Cuanza. De lá os agentes de Jinga podiam contatar as fontes de escravos existentes ao sul do rio e, mesmo, no próprio planalto central, e chegou-se a comentar na época que eles teriam, inclusive, mantido contato com as imensas levas de refugiados das minas de sal-gema da Quissama, que ficavam bastante distantes na direção do sudoeste, do outro lado da *conquista* portuguesa. Os guerreiros de Jinga atacavam com frequência as caravanas de Luanda, movendo-se para trás e para a frente através da passagem existente entre a *conquista* portuguesa e os reinos de Holo e Cassanje, que eram seus rivais no vale do Cuango (MILLER, 1988:212-213).

Encarapitados num ponto bastante elevado das altas cumeeiras das quais se podia contemplar, numa deslumbrante visão panorâmica, os vales dos altos Bengo e Dande, alguns senhores *ndembu* de menor expressão, mantinham sob seu controle o grosso do comércio de escravos de Jinga rumo ao oeste. As presas de guerra lá obtidas eram direcionadas, principalmente, aos tumbeiros franceses e ingleses que traficavam no Musulu e em outras partes da costa ao norte de Luanda. O estado de Cassanje, cujos reis estavam vinculados diretamente, no leste, aos *mwaant yaav* da Lunda, dos quais eles se consideravam parentes distantes, estava ligado, mais diretamente do que qualquer outro estado comercial do vale do Cuango, aos comerciantes de Lisboa em Luanda, com os quais negociavam através de um afamado mercado público situado próximo de sua capital. De todos os potentados corretores de escravos do vale do Cuango, somente os de Cassanje enviavam a maior parte de seus cativos diretamente para o território português e podiam, em troca dessa fidelidade comercial, ostentar as patentes militares honorárias que lhes eram concedidas pelos governadores da *conquista* (MILLER, 1988:213-214).

Para estender o seu comércio ao trecho de mais baixo curso do Cuango, a Lunda desenvolveu, pouco antes da metade do século XVIII, uma nova rota comercial rumo ao norte, que permitiria vender escravos no sudeste do Congo e, também, para compradores imigrantes de etnia *vili*, assentados a oeste do rio Zaire. Uma outra rota, ainda mais voltada para o norte, que compreendia a descida do Casai através de canoas, parece ter encaminhado outros escravos da Lunda para as malhas das redes comerciais do baixo-Zaire, de onde eles poderiam ser

redistribuídos para embarque em qualquer um dos portos situados no amplo espaço costeiro que separava Loango da barra do Loje (MILLER, 1988:217).

Desde o final do século XVII, estavam os portugueses de Angola estabelecidos no médio-Cuanza, nos declives setentrionais do planalto central, ao redor dos postos avançados coloniais lá existentes. Nas últimas décadas do século XVII e nas iniciais do XVIII (entre 1680 e 1730), a maioria dos cativos apresados nas guerras africanas e nos *raids* promovidos pelos portugueses e pelos sobas locais com os quais eles mantinham parcerias nessa extremidade do platô, foram direcionados, rumo ao noroeste, para Luanda, através dos postos militares portugueses de Pungo Andongo, Massangano e Cambambe. Somente os cativos das montanhas situadas na borda ocidental do planalto central continuaram a ser encaminhados a Benguela, numa iniciativa, principalmente de natureza militar, de outros portugueses lá estabelecidos. Ao conseguir Benguela promover a união dos colonos, pôde ela própria expandir-se sobre a superfície do platô, entre 1720 e 1740, estabelecendo a principal passagem para os cativos apanhados nas guerras daquele tempo, que seguiam, diretamente para o oeste, por uma trilha situada entre os rios Catumbela e Cuporolo, até atingirem os pequenos atracadouros sulinos portugueses da desembocadura do Catumbela, dos quais o de Lobito, situado numa laguna resguardada, apresentava-se como o melhor protegido. Luanda perdeu, assim, as posições privilegiadas que mantinha nas porções do planalto central mais próximas da costa. Os compradores franceses e ingleses também desviaram Cuvo-abaixo um considerável número de escravos dos lados norte e oeste do platô (região do Mbailundu), depois da metade do século XVIII. As políticas relativas ao tráfico praticadas por Luanda, nos anos 60 e 70, visavam claramente a recuperação dos territórios perdidos para seus competidores, tanto os brasileiros – que traficavam especialmente em Benguela – quanto os estrangeiros (MILLER, 1988:220).

Era muito difícil conhecer com certeza a procedência de um escravo através da simples referência do porto no qual ele fora embarcado. Apesar de se ter em conta que os comerciantes procuravam impelir rumo ao oeste a maioria dos escravos tão rápido quanto pudessem, fazendo-os circular ao longo das rotas ou dos meandros do tráfico, não há dúvidas de que algumas das pessoas, que haviam sido cativadas através de métodos militares, comerciais ou judiciais, poderiam acabar retornando às áreas onde haviam sido inicialmente apanhadas, meses ou mesmo anos antes. Em toda parte, ao longo do caminho que elas seguiam após sua captura, comerciantes, autoridades nativas, potenciais senhores e patrões procuravam selecionar individualmente

aquelas pessoas, dentre os cativos, que lhes pareciam as mais adaptáveis ao cativo ou ao exercício de determinadas atividades, bem como quais dentre elas poderiam ser, pelo potencial que demonstravam, as mais promissoras. Havia, entretanto, uma forte tendência, dos potenciais compradores, no sentido de que a escolha recaísse especialmente sobre crianças e jovens, particularmente do sexo feminino, que, uma vez compradas, provavelmente seriam retidas como novos membros dependentes de suas próprias comunidades (MILLER, 1988:225).

Diante dessas considerações, na África central ocidental, o conhecimento dos portos de embarque dos escravos poderia, quando muito, dar uma muito grosseira indicação da efetiva origem de cada cativo. Dentro deste mesmo enfoque, navios que estivessem atracados em Loango ou Molembo embarcavam escravos não somente do estuário do Zaire ou das cercanias do reservatório de Malebo, mas também das rotas interiores provenientes da cabeceira do Lukala ou dos viveiros de escravos do planalto do Ovimbundo. De forma similar, os *mubires*, ou *vilis*, por volta da década de 60 dos anos seiscentos, despacharam a sudeste de Loango escravos extraídos do médio-Cuango. Pela flexibilidade operacional que permitiam as alternativas de rotas existentes, escravos da Lunda poderiam chegar ao mar em qualquer lugar entre Loango, que ficava no litoral norte acima do estuário do rio Zaire, e Benguela, situada bastante ao sul da *Conquista*. A seqüência de transferências de mão em mão, deslocando escravos entre o seu local de captura e – após terem eles vivenciado inúmeras peripécias – os diversos portos alternativos de tráfico existentes em toda a extensão da costa, mostravam, assim, como sendo passíveis de serem percorridos pessoalmente por cada um deles, os mais díspares caminhos sem volta.

Nessa época, Luanda havia se tornado um entreposto um pouco mais sofisticado, especialmente pelo fato de ter sofrido a influência de uma importante comunidade de comerciantes imigrantes que controlava capital comercial europeu. Esses comerciantes, que chegaram a Angola mormente na qualidade de feitores das casas comerciais de Lisboa, basicamente para vender tecidos, vinhos, grapa (bagaceira)¹²³, alimentos e artesanato portugueses, bem como manufaturas do norte europeu, não obstante tivessem defendido em Lisboa interesses diferentes e mesmo antagônicos aos que passaram a defender em Angola, mantinham em Luanda posicionamentos uniformes relativamente aos luso-africanos e ao tráfico de escravos. Todos eles, por exemplo, objetivavam acumular seus lucros sob a forma de moedas de ouro (*cruzados* brasileiros) ou de prata (*patacas* espanholas) ou, ainda, alternativamente, de

uma moeda de conta como o *real* (*réis* no plural), que era prontamente conversível em prata ou ouro. Todos esses comerciantes evitavam, na condução de seus negócios, desenvolver atividades que envolvessem um número expressivo de escravos, e nenhum deles tinha suficiente *expertise* na administração destes. A propriedade excessiva de capital expresso em pessoas era, por todos eles, abominada por ser uma forma arriscada de investimento, que, portanto, deveria ser, tanto quanto possível, evitada (MILLER, 1988:285).

Aliás, ao assim agirem, evitando formar imensos plantéis de cativos cujo controle poderia ser difícil, adotavam um comportamento algo distinto do adotado pelos demais portugueses residentes em Luanda, uma vez que até mesmo os padres, os funcionários públicos, os soldados e os oficiais portugueses se achavam bastante envolvidos no comércio de escravos. Esta última assertiva incluía o Governador e o Bispo, que mandavam seus empregados comerciar por eles (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:66).

Os comerciantes luso-africanos em Luanda exerciam um importantíssimo papel, nos estabelecimentos que administravam, pela excepcional sensibilidade comercial que demonstravam possuir ao renovarem o sortimento de seus estoques, compondo-os com “as qualidades exatas de tecidos procurados pelos seus clientes, as precisas cores e tamanhos de pérolas e as adequadas proporções de tecidos asiáticos, facas flamengas, sal e *geribita* brasileira”, de forma a poderem comprar escravos, de forma eficiente, em qualquer um dos pontos de comércio existentes no interior do território angolano. Assim sendo, podia-se afirmar, com grande dose de certeza, que não existia, no século XVIII, nem em Luanda, nem em qualquer outro porto ao longo da costa angolana, importadores isolados que tivessem o mesmo grau de competência que demonstravam os luso-africanos para combinarem, com a qualidade tão apurada e na quantidade adequada, a série completa dos itens que haviam se tornado componentes essenciais dos *banzos* (pacotes de troca) que eram usados para a aquisição de escravos (MILLER, 1988:296).

Comenta, em sentido análogo, Eric Williams que não conseguiriam completar sua carga de escravos os navios que não carregassem a *pacotille*, que consistia, segundo ele, em “diversos artigos e bugigangas que atendiam ao gosto africano por cores berrantes e pelos quais, depois de

¹²³ Aguardente fabricada a partir de bagaços de uva.

terem vendido [como escravos] seus compatriotas, eles vieram a se desfazer, no fim do século XIX, de suas terras e outorgariam concessões de minas” (WILLIAMS, 1975:89).

Os agentes de Lisboa forneciam a esses comerciantes luso-africanos bens da Europa setentrional – lãs inglesas, linhas alemãs e facas holandesas –, enquanto comerciantes portugueses, que faziam as rotas do oriente, os abasteciam, principalmente, de tecidos de algodão da Índia portuguesa. Nenhum dos organizadores de *banzos* a serviço dos comerciantes de outras nacionalidades tinha condições de poder contar com a aguardente de cana fluminense (a *geribita*), o tabaco e até mesmo o açúcar do Brasil, os quais possibilitavam que se pudesse adquirir escravos de qualidade superior e a preços mais convenientes. Os traficantes portugueses em Angola, por sua vez, tinham imensa dificuldade de acesso a mercadorias européias que estivessem em moda a preços que pudessem competir com os praticados pelos navios que se dirigiam à África diretamente dos portos europeus. De outro lado, tanto os mercadores de escravos do Brasil quanto os europeus careciam de itens de origem africana, que também tinham participação importante nos *banzos* enviados ao interior, como, entre outros, o sal de Benguela, roupas de ráfia do Congo ou da costa do Loango, e também peixes secos e salgados preparados nos arrabaldes de Luanda (MILLER, 1988:296-297).

4.19 A PRECARIEDADE DO CONFINAMENTO DOS ESCRAVOS NOS SÓRDIDOS BARRACÕES DE LUANDA E DE BENGUELA

As caravanas que chegavam a Luanda conduzindo escravos, no decurso do século XVIII, apresentavam, geralmente, uma elevadíssima participação de machos jovens (*moleções*) no conjunto dos escravos que conduziam, o que refletia a tendência que ocorria na época entre as populações da África central ocidental e o amplo recurso ao débito como meio de escravização. Homens mais velhos que o padrão exigido (*barbados*) também afluíam a Luanda em número significativo. Entre as mulheres predominavam as adolescentes, mas, de forma dispersa, se encontravam mulheres de primeira (as casadouras, núbeis), mães com crianças, moças e meninas, que se constituíam justamente numa categoria de escravos de que os senhores africanos relutavam mais em se desfazer, pois fazia parte das estratégias políticas adotadas pelos reis e líderes de linhagem africanos ampliarem o quanto pudessem o número dos seus dependentes, de forma a poderem expandir o número dos seus vassalos e, conseqüentemente, os seus séquitos¹²⁴.

¹²⁴ Ver a colocação a respeito feita por Miller (1988:105), quando afirma que o principal objetivo que os africanos

Por toda parte, ao longo dos caminhos que essas caravanas seguiam, havia constante assédio aos cativos que elas transportavam, por parte de comerciantes, autoridades nativas e candidatos a senhores e patrões, todos procurando selecionar as pessoas que a cada um deles parecessem mais adaptáveis ao cativo ou que aparentassem possuir pendores para o desempenho de dadas atividades nas quais planejavam utilizá-las. Havia boa possibilidade de que, conforme as intenções alimentadas pelo potencial comprador, recaísse a sua escolha sobre crianças e jovens, particularmente do sexo feminino, que, dada a preferência local que por eles havia, geralmente eram pouco abundantes. As peças¹²⁵ adquiridas passavam de imediato a integrar, como novos membros, as comunidades dos adquirentes. Os moleques (entre 8 e 15 anos) despertavam grande interesse nos possíveis compradores, uma vez que eram, na sua maioria, vistos pelos *experts* em escravos como mais passíveis de treinamento, além de terem, geralmente, maior capacidade para o aprendizado de outras línguas e de serem menos passíveis de fuga ou de morte por depressão (MILLER, 1988:388).

Taunay reproduz, a esse respeito, trecho escrito pelo padre dominicano João Baptista Labat, que afirma: “... certo é que, chegando à América crianças de dez a quinze anos não suportam muito trabalho. Mas em compensação, pode-se criá-las como melhor apraz aos senhores, pois aprendem mais facilmente a língua do país, os usos, costumes, princípios da religião, serviço doméstico e ofícios vários, [sendo] menos suscetíveis de fugirem e se tornarem *quilombolas*, ou sofrerem o *banzo*¹²⁶ que freqüentemente exaspera os negros mais crescidos.” (*apud* TAUNAY, 1941:119).

Dessa forma, muitos dos escravos que as caravanas conduziam eram desviados para destinos outros que não os currais dos comerciantes que haviam financiado as mercadorias pelas

poderosos visavam atingir era o de poderem ampliar as suas *entourages* de clientes, vassallos, parentes, escravos e outros agregados, o que para eles era uma forma de exteriorizarem o seu prestígio.

¹²⁵ Taunay (1941:141) define “peça da Índia” (“peça de Guiné”) como sendo um escravo, negro, de seus vinte anos, alto e robusto, no valor de setenta mil réis em termo médio. Alice Piffer Canabrava, após escrever a Introdução do livro de Antonil (*Cultura e opulência do Brasil*), aponta, num vocabulário que preparou no sentido de facilitar a compreensão do livro, uma “peça da Índia” – “a medida-padrão para a contagem de escravos” – como sendo: “um negro de quinze a vinte e cinco anos de idade; de oito a quinze, e de vinte e cinco a trinta e cinco, são necessários três escravos para perfazerem duas peças; abaixo de oito e acima de trinta e cinco a quarenta e cinco anos, dois escravos valem uma peça; acima de quarenta e cinco anos o valor é determinado pelos árbitros; as crianças de leite não contam.” (ANDREONI, 1967:113).

¹²⁶ Enfermidade que dizimava os carregamentos de escravos, não poupando sequer os melhor alimentados, bem cuidados e que gozavam de condições sanitárias razoáveis. Sem razões aparentes, os escravos passavam a morrer um após o outro, aparentando terem perdido a vontade de viver, tal o grau de apatia e de aborrecimento que apresentavam. O *banzo* tinha uma incidência especialmente alta no golfo da Guiné, entre os *ibos* e, também, entre as tribos coletoras de frutas do Gabão. Entretanto, de forma geral, afetou praticamente pessoas oriundas de todas as nações negras (MANNIX & COWLEY, 1970:122).

quais eles haviam sido trocados no interior. Alguns deles deveriam prosseguir marchando para o oeste, onde os navios de *Mwene Puto* (Portugal) os aguardavam nos portos para se engajarem, muito a contragosto, como carga vendável, na ultrapassagem da *Middle Passage*. Outros, ainda, eram conduzidos por seus adquirentes através das ruelas que levavam à periferia da cidade, desta saindo. Esperavam, então, escondidos nos seus arrabaldes, a chegada da noite para dormirem, em palhoças suburbanas ou em quartos de fundos de pequenas tabernas que se espalhavam por toda a cidade. Lá era comum que alguns deles mudassem de proprietários, sendo passados, conforme as conveniências, de mão em mão, uma, duas, várias vezes. Marinheiros, taberneiros, contrabandistas, o capelão de um navio, um funcionário público pouco graduado, um capitão do exército português, um corretor de pequenos lotes (*petty trader*) especializado em *adelos*¹²⁷ (escravos defeituosos),... Enfim, por um motivo ou por outro, era geral o interesse despertado pela posse de um escravo, ou até, se possível, de mais de um, recorrendo, o interessado, para tornar isso viável, a um proprietário endividado, que estivesse vendendo um escravo a preço de ocasião, ou a um corretor varejista, senhor transitório de um pequeno plantel, ou que negociava, no febricitante e próspero submundo de Luanda, com escravos de terceiros (MILLER, 1988:389).

Os escravos recém-chegados, em sua quase totalidade, travavam pela primeira vez contato com uma cidade de grande porte, e tremiam de pavor no seu primeiro encontro com os europeus (que consideravam canibais brancos que estavam a serviço de *Mwene Puto*, o senhor da morte), de cujas atrocidades, incrédulos e apavorados, tinham ouvido falar desde o tempo em que eram crianças, quando, no aconchego do lar, em suas aldeias natais, bocejantes, já quase caindo no sono, ouviam os familiares mais velhos prosearem junto ao braseiro da fogueira, do qual fagulhas se desprendiam, como se fossem bandos de vagalumes, iluminando muito fugazmente a escuridão da noite.

À medida que novos *libambos* iam adentrando em Luanda, uma parte significativa dos escravos que traziam era conduzida diretamente para os imundos e precariamente instalados quintais que os grandes comerciantes, muitos dos quais haviam chegado como degredados na cidade, usavam como currais de escravos. Esses quintais eram, em geral, cercados construídos imediatamente atrás de amplos sobrados residenciais na cidade-baixa, ou nos arrabaldes da cidade ou, ainda, nas praias, nos quais era reunido um grande número de escravos, que aí viviam por dias ou semanas, cercados por muros suficientemente altos para que não pudessem ser

¹²⁷ Trastes usados, móveis ou objetos velhos de pouco ou nenhum valor. No caso específico, refere-se o autor a escravos portadores de baldas ou de defeitos físicos.

escalados. No seu interior, aqueles infelizes, completamente nus e desamparados, se mantinham, sem meios para se aquecerem, no mais extremado desespero, agachados ou recostados sobre imundícies, e, exceto pelo fato de existirem algumas celas contíguas onde parte deles poderia ser mantida trancada durante a noite, estavam completamente expostos aos elementos. Esta situação aflitiva, na qual, em condições extremamente precárias, dormiam os escravos estendidos sobre os seus próprios excrementos, foi assim descrita por um observador coetâneo: “duzentos, algumas vezes trezentos ou quatrocentos escravos [aglomeravam-se] em cada quintal, e lá eles permaneciam, comiam, dormiam e satisfaziam cada necessidade humana, e de lá eles infectavam as casas e a cidade com os mais pútridos miasmas; e por ser peixe seco o seu alimento usual e preferido, era [pendurando-os] nos muros desses quintais e [estendendo-os] sobre os telhados das palhoças que ele era preparado¹²⁸ (...). Ao cheiro de peixe apodrecendo se acrescentavam os penetrantes odores das disenterias dos escravos e o cheiro pútrido dos cadáveres em decomposição. O mau cheiro que emanava dessas sórdidas prisões dominava os visitantes da cidade.” (*apud* MILLER, 1988:390).

A respeito desses currais onde eram aprisionados os escravos, Elias Alexandre da Silva Corrêa faz as seguintes considerações: “As armaçoens dos Negros, que sucessivamente concorrem para a cidade, occupão tantos quintaes, quanto são os Armadores, que os exportão, espalhados pela Cidade inferior. (...) O projeto de construir hum Lazareto, proporcionado, ventilado, e distante, para a reclusão destes individuos, jamais foi ideado; ou proposto aos Comerciantes deste Africano Reyno. Desta falta provêm as dezerçoens que fasem, e ensaião fazer estes miseraveis, sobmergidos em immundice, misturados com os que padecem agudas molestias, e sem rezerva dos que sofrem a funesta epidemia das bexigas¹²⁹, que grassando livremente reduz ao túmulo a maior parte” (CORRÊA, 1937:80).

Em Benguela, descreve Miller, os currais de escravos tinham, geralmente, cerca de 17 metros de lado e eram cercados por muros de mais de três metros de altura, contendo até 200 escravos, que se encontravam misturados com porcos¹³⁰ e cabras que com eles eram guardados, o

¹²⁸ O coevo Elias Alexandre da Silva Corrêa afirma a esse respeito que as negras quitandeiras, que atendiam uma freguesia paupérrima, “se fatiga[va]m na escalla [retirada das tripas e salgadura] de multidão de peixe, q. sem sal, hé exposto ao Sol, na testada das suas habitações.” (CORRÊA, 1937:80).

¹²⁹ Varíola.

¹³⁰ Elias Alexandre da Silva Corrêa (1937:81) afirma sobre os porcos: “estes immundos animaes, sempre prizioneiros nos payzes saudaveis, gosão de inteira liberdade no centro da Cidade. Os q. mendigão o sustento sobre as praias são de tão máo sabor, q. escandaliza o paladar, pela incompatibilidade de saber a peixe o que hé carne. O povo estuda os meios de os não provar; mas os vendedores se esmerão em o illudir. Como os melhores destes

que significava uma área disponível por pessoa bastante exígua, de menos de 2 metros quadrados, ou seja, somente o estritamente necessário para que ela pudesse deitar-se ou mover-se um pouco sobre si mesma (MILLER, 1988:390-391). Pelo altíssimo grau de insalubridade reinante nesses currais, era muito grande a mortandade que ocorria entre os escravos, que chegavam com a sua saúde já bastante fragilizada pelas agruras da marcha que haviam feito das profundezas do sertão angolano rumo à costa.

Não havia, em Luanda, qualquer respeito pelos restos mortais dos escravos, que os responsáveis preferiam deixar apodrecerem em lugares ermos, entregues à rapacidade das hienas e dos chacais, em vez de pagarem as taxas que caberiam ao vigário da capela, responsável pela promoção de funerais adequados.

Benguela tinha a fama de ser uma cidade ainda mais poluída do que Luanda pelos eflúvios deletérios que emanavam dos restos mortais dos escravos que morriam. Lá os comerciantes, até o final do século XVIII, simplesmente arremessavam, juntamente com os esgotos da cidade, os cadáveres dos escravos nas praias, para servirem de pasto aos abutres, às hienas, aos chacais e a outros comedores de carniça, entre os quais se poderia incluir os próprios cães famélicos pertencentes à população local. Quando muito, era procedida uma queima parcial dos corpos, antes de serem eles abandonados aos rapinantes (MILLER, 1988:391).

Era insuportável o fedor da morte que, em decorrência do que já foi descrito, pendia pesadamente tanto sobre Luanda quanto sobre Benguela. Também no Rio de Janeiro, traficantes de escravos amontoavam, nos cemitérios, uma verdadeira montanha de terra entremeando corpos nus decompostos esperando pelo funeral, que acontecia aproximadamente uma vez por semana. Quando ocorriam chuvas pesadas, os corpos ficavam parcialmente expostos e quando os coveiros não conseguiam desincumbir-se adequadamente de suas funções, diante das montanhas de cadáveres semi-decompostos que iam se formando, eles simplesmente os incineravam. A

animaes venham do Bengo a vender á cidade ás Sextas feiras, fazem caminhar aquelles na quinta feira, protegidos com as sombras da noite, huma boa parte da estrada daquelle Sitio para no dia seguinte os confundir na comitiva”. Também sobre os cães tece ele comentários: “Os caens formão a terça parte da população das cazas. Não servem de beneficio; mas dão interesse a alguns, q. os vendem aos Moxicongos, para o seu sustento.” A respeito de mais uma fonte de mau cheiro que infestava e infectava as cidades, afirma o autor: “A quitanda, ou mercado de fasendas, quinquilharias, fubas, fruta, verdura &c., está confundida com a dos peixes, assim dos frescos; como salgados, azeites deles extraídos, o de palma, o de ginguba, fritadas, e guizadas ao uso do paiz; cujas particulas perdidas sobre a terra, fermentão e exallão, principalmente de noite hum cheiro emetico, capaz de dezordenar os estomagos mais robustos, e sadios. Este mercado hé no centro da Cidade.”

fedentina que, em conseqüência disso, dali se difundia era insuportável (MILLER, 1988:391-392), tendo condições de provocar fortes reações eméticas nos mais resistentes organismos.

Ainda com relação ao Rio de Janeiro, Vivaldo Coaracy menciona o fato de que, quando o marquês do Lavradio transferiu o mercado de escravos para o Valongo, foi para lá conjuntamente removido o Cemitério dos Pretos Novos, que, para maior facilidade, foi instalado na sua imediata vizinhança, uma vez que era enorme a mortandade entre os negros recém-chegados, quer em decorrência das más condições da viagem transatlântica, quer pelo estado de extremo depauperamento que eles apresentavam ao chegar, em conseqüência da exaustão provocada pela travessia oceânica, de doenças diversas contraídas durante a viagem ou do seu estado de subnutrição crônica. As condições desse cemitério, “onde os corpos envoltos em fétidas esteiras mal ficavam encobertos por uma tênue camada de terra”, eram deveras precárias, a tal ponto que, em 1829, o intendente-geral da polícia reclamou da Câmara, em termos enérgicos, urgentes medidas de saneamento. Todavia, o cemitério lá se manteve, sem sofrer qualquer alteração de monta no tocante às suas rotinas, “até a extinção do mercado que lhe dera origem e o alimentava” (COARACY, 1965:383-385).

Não havia, por parte dos comerciantes ou das autoridades públicas de Angola, qualquer preocupação com o saneamento dos quarteirões onde os escravos eram alojados. Somente quando, no início do século XVIII, epidemias se espalharam, de forma incontrolável, pelos “barracões”, é que o Conselho Municipal de Luanda, que era então controlado por proprietários de escravos luso-africanos, assustado com as perdas financeiras resultantes da alarmante mortalidade que grassava entre os escravos, impôs medidas de saúde pública a serem seguidas, pelos feitores de Lisboa, na gestão das propriedades (mormente sob a forma de escravos) que estavam entregues a seus cuidados (MILLER, 1988:392).

Para custeio da permanência dos seus escravos nas dependências (barracões) mantidas pelos comerciantes contratados para guardá-los até o momento em que fossem vendidos, os proprietários de escravos tinham que pagar a esses prepostos, por dia, uma taxa de alimentação (os *sustentos*) de cerca de 60 réis, valor este que, ao longo do século XVIII, não era muito discrepante do que se pagava, então, no Rio de Janeiro, por uma jornada de trabalho de mão-de-obra braçal não qualificada, “o que seria razoavelmente suficiente na teoria”. Apesar de serem os fundos constantemente “desviados das bocas dos escravos para os bolsos dos comerciantes”, as

taxas *per capita* se revelaram suficientemente altas para bancar os desvios praticados por aqueles que deles cuidavam e para sustentar os escravos, instalados naquelas precaríssimas acomodações, em condições que, todavia, apesar de todos os pesares, eram muitíssimo melhores que aquelas que – semimortos por inanição, e sendo submetidos às duríssimas condições do caminho que tinham que vencer em marcha forçada – os escravos enfrentavam, nas trilhas dos sertões africanos, ao serem conduzidos, trôpegos, em direção ao Sol-poente (MILLER, 1988:392-393).

As refeições que os cativos faziam eram compostas, via de regra, de farinha, que nem sempre se encontrava em boas condições de conservação, e de feijões de fava. Como complemento de proteínas de origem animal, era-lhes fornecido um pequeno peixe com forte cheiro de ranço, conhecido por *savelha* (que tinha também, localmente, o nome de *pungo*), que era deixado sem ser salgado para secar nos muros e tetos de palha das cabanas dos “barracões”, o que contribuía para acentuar os eflúvios deletérios que se desprendiam da cidade baixa. A *savelha* era extremamente abundante nas águas oceânicas próximas de Luanda, mas era considerada “invendável no mercado da cidade para os seus residentes permanentes, mesmo para a sua maioria escrava, uma vez que o peixe era considerado como sendo altamente prejudicial à saúde”. Além disso, a forma errônea de secá-lo e/ou de preservá-lo, além de acentuar o seu inerente mal paladar, fazia com que o seu cheiro de podridão entremeasse, de forma constante, toda uma enorme série de odores desagradáveis que se desprendiam dos currais de escravos.

Na sua *História de Angola*, Elias Alexandre da Silva Corrêa registra que: “O peixe fresco, pescado incessantemente pelos negros *moacheloandas*, abunda na cidade. Poucos são saborosos, e têm a carne tenra. Parece que a mansidão do mar, que banha esta porção de costa, concorre para o seu sem-sabor. A *savelha*, o *pungo* e a sardinha, é o sustento ordinário de quase toda Angola; porquanto a maior população consiste nos mulatos, negros livres, forros e cativos. Estas baratíssimas qualidades de peixe escalado [estripado e salgado], e seco ao sol sem sal, consola a escravatura e negros do sertão, que pouco pescam nos rios que regam o interior do continente.” (CORRÊA, 1937:134).

Adriano Parreira (1990:51) comenta, também, a esse respeito: “Havia muita variedade: linguado, garoupa, *pungo*, peixe espada, choco e lagosta, etc. A *savelha* era o peixe da ‘arraia miúda’, ‘por valer barato e abundar muito’, assim como a *mabanga* que, depois de desidratada ou fresca, era considerada ‘comida de pobre’, fazendo parte da dieta das populações da região de

Luanda e do interior. O peixe salgado, seco ou fumado, tal como a *mabanga*, era produto procurado pelos armadores de navios para a alimentação dos escravos durante a travessia.”

Não obstante parte substancial do peixe seco que lhes era servido estar, com frequência, absolutamente imprestável para o consumo, “os escravos que estavam quase morrendo por inanição aceitavam esse peixe como melhor do que aquilo que [, na África, rumo aos portos,] eles [, para não morrerem de fome,] tinham sido capazes de comer no caminho.” Quando chegavam às cidades litorâneas, pela primeira vez em sua longa jornada, os escravos recebiam rações completas de sal, o qual praticamente quase inexistia ao longo das trilhas provenientes do interior (MILLER, 1988:393-394).

Contrariamente ao que acontecia nos portos situados ao norte da desembocadura do Zaire, onde água potável da melhor qualidade se encontrava disponível, em abundância, para o abastecimento dos navios que estavam de partida para a América, a água, tanto em Luanda quanto em Benguela, era de péssima qualidade e bastante escassa, e aquela que sobrava para os escravos beberem era da pior qualidade, e, assim mesmo, era a eles fornecida em quantidades mínimas. As elites ligadas à administração colonial e ao comércio de Luanda, pelo menos na segunda metade do século XVIII, tinham o privilégio de desfrutar da água de chuva pura e límpida que era coletada e armazenada em cisternas que eram instaladas e mantidas nos telhados dos principais prédios da área governamental da colônia. Para satisfazer as necessidades de água da parte das camadas da população da cidade que tinham um mais baixo padrão de inserção social, a única fonte local acessível era um velho poço existente em Mayanga, que estava localizado a alguma distância dos currais de escravos existentes no quarteirão comercial. O Senado da Câmara detinha formalmente a responsabilidade de preservação desse poço, mas os seus privilegiados membros bebiam da cisterna das autoridades governamentais e preferiam despender os fundos municipais em festivais religiosos a prover, para a população humilde da cidade, água potável com paladar aceitável, especialmente após ter-se tornado a Câmara Municipal a defensora dos comerciantes degredados, os quais tinham, por seu lado, interesse em, diante da enorme escassez de água, até para beber, promover vendas da cachaça, da graspa e dos vinhos de baixa qualidade que, apesar de serem para isso pouco apropriados, eram por eles importados para aplacar a sede da população local (MILLER, 1988:395-396).

Ao redor do poço de Mayanga, o congestionamento dos escravos, que tentavam retirar a sua água salobra para abastecerem os lares de seus senhores, era de tal ordem que eles, geralmente, esperavam ao longo de todo o dia até que a poça exausta existente no seu fundo pudesse se recompor o suficiente para que, pelo menos, pudessem retornar para a casa de seus amos com uma parcela da água necessária. A multidão em busca de água se comprimia, afobadamente, tão próxima à beirada do poço que, algumas vezes, escravos eram empurrados ou escorregavam para dentro do mesmo, sofrendo uma queda de cerca de dezoito metros. Em Benguela, os escravos domésticos tinham a incumbência de carregar ou fazer rolar barris com água por diversos quilômetros desde a foz do rio Catumbela, situada ao norte da cidade, até as casas dos comerciantes. Porém a “arraia miúda” e os escravos tinham que se contentar, especialmente durante as épocas de estiagem mais acentuada, com a possibilidade de beberem a água salobra que minava por infiltração em escavações que faziam nos baixios. Nessas precárias condições de disponibilidade de água, os suprimentos de água para os currais de escravos em Luanda tinham que ser obtidos pela via comercial, completamente fora das gratuitas, se bem que precárias e inadequadas, fontes municipais reservadas aos residentes da cidade-alta. Este negócio, da mesma forma que outros aspectos do aprovisionamento da cidade, cabia aos luso-africanos, que, entregues à sua livre iniciativa passaram a ganhar um bom dinheiro ao trazerem, por meio de canoas, água do baixo-Bengo para vender para os comerciantes que tinham escravos estabulados e para os capitães de navios que se aprestavam para levantar âncoras. Este tipo de negócio de oportunidade parece ter crescido após um decreto real de 1693, que proibia promover o uso da água salobra dos baixios da ilha de Luanda. Porém, a escassez de água só se tornou realmente uma questão litigiosa nas duas décadas iniciais da segunda metade do século XVIII, quando passou a ser cada vez maior o choque de interesses (e, conseqüentemente, de opiniões) que passou a existir entre os residentes locais e os comerciantes estrangeiros (MILLER, 1988:396-397).

Apesar de algumas tentativas esporádicas feitas por comerciantes e capitães de navios para quebrar esse monopólio da água transportada por canoas do Bengo controlado pelos luso-africanos, frustradas pelo fato de que os fornecedores locais boicotavam qualquer estrangeiro que viesse a se intrometer num dos mais efetivos métodos que fora encontrado para se combater o poder dos feitores portugueses e dos armadores brasileiros, que era o de protelar a recuperação de escravos que se encontravam profundamente desidratados, a ponto de estarem suas vidas expostas a sério perigo. A evolução desta questão contribuiu para demonstrar a importância que

tinha, para a organização do tráfico, o acesso a fontes de suprimento de água, até mesmo quando ela se apresentava sob a forma daquele “enlameado, carregado de lixo, lodoso e fedorento fluido que era dado aos escravos para beber”. Em geral, na ausência de melhores alternativas, os luandenses se viam obrigados a pagar os altos preços que lhes eram pedidos e filtravam a água, mediante o emprego de pedras porosas que removiam dela as partículas visíveis mas não o forte odor que dela se desprendia, e, após, misturavam-na com uma certa quantidade da cachaça brasileira, que era bastante cáustica, e, antes de bebe-la, com a esperança de torná-la mais doce, punham-se a mascar algumas amargas nozes de *cola* (MILLER, 1988:397).

“A *cólla* hé a dadiva mais mimoza...”, escreveu Elias Alexandre da Silva Corrêa, nascido no Brasil, que, durante muitos anos, viveu em Angola, aludindo ao hábito, lá existente, de, por múltiplos motivos, inclusive como forma de galanteio e de se fazer a corte a alguém, ofertá-la a outras pessoas. Ela é, conforme o referido autor coevo, uma fruta silvestre de formato irregular que se apresenta como uma vagem de grande porte que contém de seis a oitos talhadas (bagos) facilmente destacáveis. Uma vez retirados das vagens que os protegem, esses bagos, que são chamados de *pernas*, devem ser enterrados em terra fresca, o que os mantém úmidos e permite que se desliguem de uma membrana grosseira que os recobre. A sua polpa tem a mesma consistência que a batata, mas o pouco suco que destila, quando mastigado, “é de um sublime amargor”, que de imediato “imprime no rosto dos que a comem as feições do maior desgosto”. O seu suco ao descer, misturado com a saliva, para o estômago, deixa na boca um bagaço “esbroento”, que muitos cospem. Os nativos, segundo o autor, afirmam que este suco é bastante nutriente, pois se ingerirem de manhã uma *perna* de kola, e beberem água em seguida, “não se lembram de almoçar” e isto “extremamente lhes regozija o paladar”. Segundo o autor, “hum côco de Oáillo, huma *perna* de *cólla*, e uma talhada de Quicoanga, compõem o alforge de hum dia para hum caminhante angolense.” (CORRÊA, 1937:140-143).

Também a respeito da *cola*, registram Duarte Lopes e Filippo Pigafetta, em sua *Relação do reino do Congo e das terras circunvizinhas*, escrita nos últimos anos do século XVI: “Há árvores que produzem uns frutos chamados cola, os quais são do tamanho de uma pinha, e têm dentro outros frutos à maneira de castanhas, em que há quatro polpas separadas de cor roxa e encarnada: trazem-nos na boca e mascam-nos e comem-nos para mitigar a sede e fazer saborosa a água; conservam o estômago e o ajustam, sobretudo valem ao mal do fígado. E (...) borrhifando-se com aquela matéria um fígado de galinha, ou de outra semelhante ave, que esteja já putrefacto,

[se] o torna fresco e quase no primeiro estado; este alimento é usado por todos e em grande quantidade, por isso é boa mercadoria.” (PIGAFETTA & LOPES, 1989:62).

Nos imundos e infectos barracões em que eram alojados, enquanto aguardavam o embarque para a sua “viagem sem volta”, era de se esperar que os escravos ali mantidos estivessem sendo supridos de alimentos e de água nas quantidades requeridas para que pudessem começar a se recuperar das agruras sofridas por ocasião de seu apresamento e da extenuante marcha ao longo das trilhas que rumavam para o oeste. Ledo engano! As carências que continuavam a enfrentar eram, em geral, as mesmas já apontadas, sendo que o gasto médio, por cabeça de escravo, efetivamente desembolsado pelos traficantes, durante o seu cativeiro, representava apenas uma minguada parcela da taxa para provisões (os *sustentos*) que o comerciante encarregado de guardá-los e de deles cuidar recebia dos seus respectivos proprietários. Em Benguela, as condições de vida para os escravos eram ainda piores que as existentes em Luanda, tendo em vista os grandes racionamentos de comida e de água que lá se verificavam. Entretanto, pôde-se constatar que, de forma geral, apesar das precárias condições existentes nos barracões onde eram estocados os escravos aguardando embarque nas duas praças portuárias, as possibilidades que se abriam para um bom descanso, após a desgastante marcha que enfrentavam para ali chegarem desde o remoto interior, bem como a disponibilidade, que passavam a desfrutar, de sal, iodo e proteínas de peixe, tinham um efeito revigorante sobre a sua saúde, permitindo que muitos dos jovens escravos pudessem recuperar uma boa parte das forças que deles haviam sido drenadas no seu percurso rumo à costa. Entretanto, mesmo havendo essa melhoria das condições de repouso, de alimentação e de saúde por parte dos cativos embarcados em Luanda e em Benguela, as críticas seqüelas da privação alimentar que estes haviam sofrido, durante o caminho e mesmo nos barracões, parecem ser confirmadas através da comparação dos níveis de morbidez e de mortalidade que foram apurados relativamente à carga humana de navios negreiros que zarparam de diferentes portos da região costeira situada entre o cabo Lopes e a desembocadura do Cunene, que apontavam a ocorrência de um número mais significativo de mortes a bordo dos navios que saíram de Luanda e de Benguela, do que o que foi verificado para os navios que partiram de Cabinda e de outras partes da costa de Loango. Isto demonstra que a alimentação inadequada e a água poluída, que receberam, na seqüida da costa sul angolana, prejudicou as condições de saúde e de sobrevivência dos cativos que aguardaram pelo embarque na referida costa. Enquanto isto, os métodos empregados nos portos de tráfico situados ao norte da foz do Zaire, nos quais os traficantes ligados à *diáspora comercial* mantinham seus cativos

aguardando transporte, se revelaram muito mais eficientes na criação de condições para a recuperação destes antes do seu embarque. Os próprios traficantes atribuíam as baixas taxas de mortalidade que foram apontadas para Cabinda, por exemplo, ao fato de que os escravos de lá, durante algum tempo após terem sido trazidos do interior, eram mantidos se recuperando numa zona fértil onde os alimentos e a água eram muito mais abundantes do que os que eram encontrados nos sórdidos barracões de Luanda e Benguela.

O coevo Luiz António de Oliveira Mendes, afirma, na mesma linha adotada por Elias Alexandre da Silva Corrêa, que as levas de cativos, que chegavam de muitas partes, eram permutadas por fazendas com comerciantes locais que dispunham de instalações próprias para a conservação de escravos. Estes, uma vez adquiridos, eram reunidos num pátio seguro, de paredes altas o suficiente para não poderem ser por eles escaladas, ficando lá expostos aos elementos, sendo à noite recolhidos em um telheiro ou num armazém. A ração que lhes era dada era escassa e sem tempero, com exceção do sal, que era abundante nas regiões costeiras. O alimento compunha-se basicamente de feijão ou de milho cozidos, juntamente com uma pequena porção de peixe salgado, abundante no reino de Angola, que é geralmente a savelha, peixe miúdo e barato, que é entretanto tido como prejudicial à saúde, o que leva os habitantes locais a dele se absterem. Essa situação de dispêndios reduzidos para o sustento dos escravos vai sendo mantida até o embarque dos mesmos, semanas ou até meses depois. Conseqüentemente, é grande a quantidade deles que morrem, “de sorte que descendo a Luanda em cada um ano de dez a doze mil escravos, muitas vezes sucede que só chegam a ser transportados de seis a sete mil para o Brasil.” (MENDES, 1977:47-48).

A taxa de mortalidade dos escravos à espera do embarque registrada em Luanda, e provavelmente em todos os portos ao sul do Zaire, era em geral bastante elevada, tendo girado em torno dos 40% durante a década dos 60 do século XVIII, apesar de naquela década terem ocorrido anos de chuvas relativamente abundantes, tendo sido registrado tão somente um curto período de escassez de alimentos (MILLER, 1988:398-400).

Não obstante estivessem comerciantes e tratadores sempre na expectativa de, a qualquer momento, transferirem os escravos agoniados pela espera para dentro dos navios, os mesmos permaneciam nos barracões, algumas vezes, durante muitas semanas, ou, até mesmo, durante meses. Grandes aliados dos traficantes, nessa expectativa angustiante de que se viam tomados, se

revelaram as missões, a Igreja e o Governo, que haviam se imposto por objetivo salvar tantas almas e arrecadar tantas taxas e direitos quanto pudessem, e, agindo nesse sentido, eles procuravam abreviar tanto quanto possível a estadia dos escravos na cidade, acelerando o mais que podiam os procedimentos de embarque dos mesmos, uma vez que, em decorrência de serem as taxas de mortalidade em torno de 40% durante a espera do embarque, poderia ser substancial o diferencial de receitas que poderia ocorrer, para essas instituições, diante da redução, por morte, do número de cabeças de escravos tributáveis, bem como do número de almas que poderiam ser redimidas através da catequese e do batismo e que, se pecessem antes do seu batizado, deixariam de sê-lo. A causa básica do grande período de espera pelo embarque nada mais era, em geral, do que uma manobra sub-reptícia da parte de funcionários de baixo escalão do governo que, por serem seus salários irrisórios, protelavam deliberadamente os embarques para estimularem o pagamento de subornos – com cuja aceitação tentavam equilibrar seus orçamentos domésticos – por parte de comerciantes desesperados por acelerarem a colocação, antes que fosse tarde demais, de seus escravos moribundos a bordo dos navios (MILLER, 1988:401-402).

4.20 AS INFLUÊNCIAS DO TRÁFICO ANGOLANO SOBRE A ECONOMIA DO RIO DE JANEIRO, AO LONGO DO SÉCULO XVIII

Desde o início do século XVIII, jazidas de ouro cada vez mais ricas passaram a ser descobertas na região das Minas Gerais, o que veio a proporcionar, em meados do século, uma produção anual desse metal da ordem de 15.000 quilogramas anuais, o que tornava o Brasil, naquela época, de longe, o maior produtor de ouro de todo o mundo.

Em paralelo, fazia-se necessário o arrefecimento das pressões sociais e operacionais decorrentes das conseqüências que o ciclo do ouro trouxera para o Brasil – entre outras, a elevação do preço de importação dos escravos e a conseqüente intensificação da exploração da capacidade de trabalho dos escravos que se verificara nas regiões mineiras, o crescente endividamento externo do setor açucareiro e o enorme peso que passou a ter o custo dos gêneros alimentícios na colônia, em decorrência da crescente concentração do emprego da força de trabalho escravo nas atividades mineradoras, o que reduziu sobremaneira a oferta de alimentos, inflacionando os preços destes – que, no seu conjunto, faziam com que as atenções da burguesia comercial sediada no Rio de Janeiro se voltassem, com cada vez maior interesse, para o riquíssimo filão representado pelo tráfico de escravos angolano.

Este estado de coisas permitiu que as importações de escravos provenientes de Angola experimentassem uma forte expansão na década dos 40 do século XVIII, mantendo-se, ainda em níveis bastante elevados até o fim dos anos 50.

Como resultado desse *boom* na importação de escravos, cresceu o interesse dos armadores locais por este ramo de comércio que se encontrava em plena expansão. A frota de Angola, bastante diminuta diante daquela que fazia a navegação de e para Lisboa, provavelmente representasse uma parcela substancial da frota mercante possuída e operada pelos comerciantes do Rio. Assim sendo, um pouco expressivo número de armadores do Rio, que optaram por se engajar no tráfico angolano, durante os anos do *gold boom* entre 1700 e 1720, quando a capacidade de transporte entre Luanda e o Rio se encontrava totalmente tomada, abarrotavam de negros os porões de seus navios (numa clara prática de *tight-packing*), conseguindo, dessa forma, acumular polpudos lucros¹³¹ (MILLER, 1988:464).

Embora as altas margens de lucro então desfrutadas pelos armadores tendessem a se reduzir, e depois a desaparecer, durante a década dos 30, diante da oposição que a elas foi feita pelo governo e pelos comerciantes portugueses e luso-africanos que controlavam o tráfico, a escalada da escravização que teve lugar em Angola contribuiu bastante, enquanto essas margens permaneceram elevadas, para que se consolidasse, no Rio de Janeiro, um setor autônomo de atividades ligadas ao transporte marítimo, as quais, não fosse isso, continuariam a ser dominadas pelos empreendedores do setor de transporte marítimo estabelecidos em Portugal.

As embarcações componentes da frota do Rio começaram, à medida que se evidenciava com crescente clareza a alta rentabilidade proporcionada pelos negócios encadeados ao tráfico africano, a se aventurar a fazer incursões, por sua própria conta, no oceano Índico, para adquirirem tecidos asiáticos, os quais tinham grande peso como moeda de troca nas compras de escravos que eram feitas em Angola.

Para os senhores de engenho da baixada fluminense, o mercado angolano representava um importante escoadouro para aguardentes de cana de baixa qualidade, especialmente a *geribita*,

¹³¹ Miller aponta que chegavam a ser cobrados, pelos operadores de navios do Rio de Janeiro, sobrepreços na venda de *praças* (lugares) para os escravos, no porão dos navios tumbeiros, que chegavam a ser da ordem de 240% a 250%, e que isto poderia significar uma receita de “encargos de transporte”, para navios de porte médio (300 lugares no porão), da ordem de 6:000\$000, o que representava quase a metade do valor que tinha em Luanda a carga que eles haviam se disposto a transportar para os comerciantes da praça de Angola (MILLER, 1988:464).

que era imprescindível na composição dos *banzos* que lá eram trocados por escravos. Com os significativos retornos em escravos, proporcionados pelo *boom* ocorrido na venda de aguardente no mercado angolano, os plantadores de cana acabaram “virando a mesa” no tocante às manobras baixistas que eram, contra os seus interesses, amiúde promovidas pelo pouco expressivo mercado europeu de açúcar não refinado e pela reversão que se anunciava no referente à posição destacada que os vinhos e aguardentes de bagaço de uva portugueses mantinham, até então, no ávido mercado de bebidas alcoólicas africano. Este foi um rude golpe que Portugal sentiu fundo, pois, enquanto os viticultores do vale do Douro eram protegidos por tratados e dedicavam um especial cuidado aos vinhos doce e maduro do norte, procurando os produtores manter ou apurar os sabores que agradavam ao paladar dos ingleses, os demais viticultores portugueses viam o Brasil e também Angola como importantes mercados para as suas aguardentes finas e vinhos baratos. Por outro lado, através de uma ativa oposição metropolitana e da imposição de direitos discriminatórios, procurava-se desestimular a venda de aguardentes de cana de baixa qualidade procedentes do Brasil no mercado europeu. Entretanto, os traficantes podiam descarregar a *geribita* em Luanda a preços que representavam menos de um terço dos das aguardentes destiladas na metrópole que com ela concorriam. Esta vantagem competitiva da *geribita* provocou da parte da Coroa portuguesa proibições de sua importação, alegando ela, para tanto, serem enormes os danos que a ingestão do destilado brasileiro provocava na saúde dos súditos africanos do rei. A escravidão, entretanto, dependia muito diretamente da inclusão da *geribita* brasileira nos *banzos* com os quais se pagava a compra de escravos, o que fez com que a última proibição contra o embarque de conhaques e de aguardentes para Angola fosse publicada em 1695, não representando, portanto, qualquer entrave maior à multiplicação dos negócios que foram articulados pelos negociantes do Rio diante do colossal aumento da demanda por escravos que ocorreu, no início do século XVIII, como consequência da descoberta das minas (MILLER, 1988:464-465).

O mercado angolano transformou-se, desde então, em um autêntico sorvedouro da *geribita* brasileira. Quanto dela chegasse aos portos de Luanda e de Benguela, tanto era imediatamente absorvido por aquele sequioso mercado. Cerca de dois terços da produção dos engenhos e engenhocas do Rio de Janeiro e imediações estavam comprometidos com a exportação para esses dois portos africanos.

Também em Pernambuco e na Bahia a aguardente de cana representava o mais importante produto de exportação para Angola. A aguardente brasileira, entre 1785 e 1830, chegou a representar, em valor, quase 70% de todas as importações que foram feitas do Brasil pelos dois principais portos de Angola (MILLER, 1988:467).

Aliás, em 1796, Luanda ainda era o terceiro maior porto importador, em termos de valor das importações, de mercadorias despachadas através do porto do Rio de Janeiro, e Benguela era o sexto. Entre os produtos importados por esses dois portos angolanos, pode-se apontar, além da *geribita*, o açúcar, o arroz, a carne seca, o tabaco, o toucinho, a farinha de mandioca, o feijão, a farinha de trigo, etc. Com o fim do tráfico para o Brasil, na metade do século XIX, a maior parte dessas importações desapareceu (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:109).

A enérgica atuação dos comerciantes do Rio, cada vez mais autônomos no tocante ao tráfico, fez de Benguela, que até 1720 se constituía numa remota praça de comércio, um destacado porto de tráfico, cuja acessibilidade era bastante fácil a partir dos portos fluminenses. Benguela achava-se situada numa planície costeira ressequida e, por ser aquela uma região extremamente vulnerável às secas, dependia bastante dos gêneros alimentícios que o Brasil tinha condições de suprir, uma vez que não dispunha de uma rede de abastecimento nos moldes daquela que abastecia Luanda. Se se levar em conta o fato de que as rotas marítimas do Rio de Janeiro para a costa de Loango e para Luanda passavam por Benguela, e também se se tomar em consideração a necessidade que tinham os navios que completavam essa rota de se abastecerem de água, o porto daquela cidade se constituía num ponto ideal para que os navios dos comerciantes do Rio de Janeiro lançassem ferros para reabastecerem de água os seus reservatórios. Em paralelo, deve ser considerado o fato de que o acesso a Luanda era muito difícil para os navios do Rio que cruzavam o Atlântico diretamente para Angola, por causa da existência de ventos, que sopravam constantemente do sudoeste em direção à costa, e de uma forte corrente marítima que fluía pela costa rumo ao norte. Assim, a fácil acessibilidade de Benguela a partir do Rio e a dificuldade de acessibilidade que a ela existia a partir da sede do governo colonial (Luanda), tornavam-na um refúgio seguro para brasileiros que quisessem comprar escravos sem arcar com as condições desvantajosas que lhes eram impostas no porto luandense. Disso decorreu que, nas décadas finais do século XVIII, o comércio do Rio absorvia entre 80 e 90 % dos escravos embarcados em Benguela, e provavelmente quase todos eles eram adquiridos através de

empreendimentos comerciais financiados por comerciantes nele residentes e estabelecidos (MILLER, 1988:468).

Entre 1701 e 1770, as exportações de escravos de Angola para o Brasil foram da ordem de 700.000 cabeças, sendo mais da metade delas destinadas para o Rio de Janeiro. A posição do Rio como entreposto de escravos foi bastante favorecida pelo fato de que os mineiros, que eram então os principais adquirentes de escravos, pagavam as compras que faziam em ouro. Em paralelo, navios e tripulações brasileiros eram predominantes no comércio entre o Rio e Angola. Apesar de raramente participarem diretamente das operações de tráfico baseadas no Rio de Janeiro, os comerciantes portugueses forneciam aos traficantes capital e mercadorias de troca através de seus agentes no Rio. Abriam-se, pois, aos negociantes cariocas grandes oportunidades para realizarem polpudos lucros como fabricantes e expedidores de aguardente e como importadores e distribuidores de escravos. Os agricultores do Rio de Janeiro também ganhavam, não só pelo fato de que os distribuidores locais de escravos proviam fidedignamente a força de trabalho que lhes era necessária, mas, especialmente, porque eles garantiam a produção da cachaça e de provisões sortidas que eram indispensáveis à operacionalização do tráfico. Em paralelo, negociantes radicados na colônia lucravam como senhores de engenho e subcontratadores, e os comerciantes mais abastados possuíam seus próprios navios e negociavam com Lisboa por sua própria conta. Era, porém, freqüente a ocorrência de situações em que o comércio transatlântico feito com Portugal, a partir do Rio de Janeiro, fosse financiado por créditos supridos pelos empresários portugueses, os quais, por sua vez, eram bancados pelos ingleses. O vice-rei Marquês de Lavradio (1769-1779) sustentava, enquanto permaneceu no Rio, que “os comerciantes cariocas não passavam de meros agentes comissionados de Lisboa”. Entretanto, apesar de serem, de modo desdenhoso, considerados meros comissários volantes de Portugal, desenvolviam os cariocas uma concorrência tão intensa e aguçada com os portugueses que chegavam a provocar vivos ressentimentos nos comerciantes reinóis aqui estabelecidos. Nos mesmos moldes se comportava o comércio que, em termos regionais, faziam as capitanias entre si. O tráfico negreiro se constituía, então, no mais importante negócio que se fazia no Brasil. Como as principais mercadorias usadas na troca por escravos eram produzidas na colônia, pode-se afirmar que “foi este um dos poucos comércios em que os investidores residentes controlaram o capital investido e os lucros” (LANG, 1979:144-145). Não foi, pois, atoa que em sua carta de instrução ao Marquês de Valença, em 1779, Martinho de Melo e Castro tenha tão veementemente manifestado toda a sua insatisfação ao constatar que o controle que ganhara o Brasil sobre o comércio

africano era tão amplo, que lograra dele deslocar completamente os negociantes portugueses (ANAI DA BIBLIOTECA NACIONAL, 1911:442). Há, ainda, que se levar em consideração que o baixo nível de capitalização de boa parte dos traficantes brasileiros e a forma como eles superavam este fato eram bastante compatíveis com as modalidades de vendas diretas de escravos que prevaleciam em Benguela. O emprego de letras de câmbio como meio de pagamento nos negócios envolvendo escravos, tornava a escravidão em Luanda diferente da existente em qualquer outra parte da costa africana, mas traficar em Benguela era algo que muito se assemelhava aos “acordos” que eram fechados ao longo da costa de Loango. Os comerciantes do Rio, em Benguela, raramente ficavam embaraçados pelas tentativas de açambarcamento do tráfico através de bens oferecidos em generosas condições creditícias, feitas pelos portugueses e demais europeus, pois o controle que tinham, através da *geribita*, dos negócios nos portos angolanos era tão estreito que podiam comandar o comércio promovendo a venda de cachaça brasileira em troca de escravos, os quais, dessa forma, estariam sendo pagos “à vista” na moeda de troca corrente em Benguela – ou seja, em cachaça – aos comerciantes da cidade, sempre tão carentes de numerário (MILLER, 1988:469).

Miller afirma que a maior parte dos traficantes estabelecidos em Benguela eram portugueses que haviam sido condenados ao degredo no além-mar, mas que por variadas maneiras haviam recuperado sua liberdade, estabelecendo-se como comerciantes em partes longínquas do sertão angolano, os quais, por não gozarem de credibilidade suficiente para tentarem fazer fortuna no Brasil, estavam sempre prontos para vender seus escravos, mesmo em momentos em que os seus preços estivessem em alta no mercado brasileiro. Em razão disto, havia, por parte dos brasileiros uma evidente preferência por fazer negócios em Benguela, uma vez que lá tinham eles melhores possibilidades para se apropriarem dos lucros resultantes das operações comerciais relativas ao tráfico. A partir de 1730, em vez de terem que recorrer à inspetoria dos contratadores em Luanda para poderem despachar escravos para o Brasil, os traficantes do Rio passaram a fazê-lo, através de autorização real, diretamente de Benguela. A partir de então, passaram eles a dar as cartas no bem cacifado jogo do tráfico lá praticado, apesar das constantes tentativas posteriores frustradas feitas pelos contratadores para recuperarem o controle do tráfico naquela cidade. A partir de 1780, alguns poucos comerciantes brasileiros de considerável cabedal estabeleceram-se como agentes comissionados a serviço de qualquer um que traficasse naquela cidade. Eles contavam, então, com a colaboração de piratas franceses para poderem manter sob seu controle o suprimento dos tecidos asiáticos e de outras mercadorias

orientais usadas na compra de escravos, visando assim poderem continuar a ser, como até então haviam de fato sido, os controladores praticamente absolutos do tráfico que era feito em Benguela enquanto este se mantivesse na legalidade (MILLER, 1988:469).

Em 1769, ao sul da Quissama, foi construído o forte de Novo Redondo, com a finalidade de estreitar o domínio sobre os povos *seles* e *ambuins*, os quais vinham ganhando crescente destaque e ocupavam uma zona bastante fértil. Naquela época, Benguela, por onde era feita a maior parte do comércio dos povos do platô central, assumira uma grande importância como porto de tráfico. Porém, por ser Benguela um porto muito aberto, impróprio para operações clandestinas, mais tarde, depois de ter ocorrido a efetiva abolição do tráfico, esse tipo de operações passou a ser realizado, com muito maior segurança, através da baía do Lobito (CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS, 1965:114).

Em Luanda, onde os negociantes luso-africanos exerciam um sólido controle sobre o tráfico, as dificuldades de toda ordem que eram postas contra os embarcadores e a renhida disputa pelo mercado que era por eles travada contra os mercadores lisboetas levaram os mercadores do Rio a terem que se valer de expedientes ilegais para poderem aumentar suas margens de lucro com o tráfico. Na posição que tinham como transportadores que eram possuidores de poucos dentre os escravos que carregavam, foram eles fortemente induzidos a se valerem, como tática operacional, do *tight-packing*, abarrotando de negros os porões de seus tumbeiros. Além disso, eles se envolviam marginalmente em pirataria, porém sem que isso lhes garantisse grandes resultados, uma vez que, de forma sutil, a regulação do tráfico, feita através de Lisboa – que mantinha baixos os direitos de importação e os subsídios para o Senado da Câmara de Luanda, a serem pagos pelas cargas de *geribita* –, forçava os responsáveis pelos navios a apresentarem os seus manifestos de carga para os conselheiros municipais, o que fazia com que toda a *geribita* importada tramitasse normalmente pelos canais da burocracia luandense. Portanto, reduzia-se bastante a possibilidade de que tonéis contendo a *geribita* pudessem ingressar clandestinamente em Luanda, havendo necessidade, para isto, de se poder contar com a condescendência de alguns dos feitores de Lisboa, para que pudessem ser usados, através da prática de *reviros*¹³², para comprar escravos diretamente das caravanas que desciam com cativos dos planaltos interiores (MILLER, 1988:470).

¹³² *Reviro* era um tipo de fraude bastante difundido em Angola, que consistia em usar mercadorias pertencentes a um determinado proprietário em benefício de outrem (FUENTES, 1954:42).

Após 1758, quando a exploração dos sertões foi estendida a todos os habitantes de Luanda, qualquer indivíduo livre poderia ser enviado pelos comerciantes de grosso trato estabelecidos na região costeira (os *aviantes*) como agente para adquirir escravos no interior (o *aviado*, também chamado *funante*). Estabelecia-se, assim, nos meandros do tráfico de escravos angolano, uma relação de *aviante* para *aviado* (ou *funante*), portanto entre o possuidor de fazendas da região costeira e o mercador consignatário do sertão. O *aviado*, cujos negócios assumiam geralmente volume significativo, é, por muitos autores que escreveram sobre o tráfico angolano, confundido com o *pombeiro*, que é um comerciante nativo varejista que mascateia pelo sertão (FUENTES, 1954:42).

Para Alencastro (1986:286), é importante que se tenha em conta, no contexto angolano, o fato de que o circuito desdobrável de trocas terrestres se constituiu numa fonte permanente de fraudes. Veja-se só o que acontecia com relação ao sistema formado por *aviantes* e *aviados*: os comerciantes estabelecidos – os *aviantes* – vendiam a crédito mercadorias de troca importadas a intermediários, os *aviados* (geralmente brancos ou mestiços pobres ou degredados do Brasil ou de Portugal), os quais deveriam voltar aos portos trazendo escravos e marfim adquiridos nas feiras. Era de praxe que o *aviado* entregasse as mercadorias que lograsse trazer consigo tão somente ao *aviante*. Supondo-se, entretanto, que isto não viesse a se confirmar, pelo fato de vir o *aviado* a entregar as mercadorias que a ele haviam sido confiadas, por quaisquer motivos, de má-fé, a um terceiro comerciante, configurar-se-ia, então, a ocorrência da prática fraudulenta que era conhecida por *reviro*.

Cada comerciante [*aviante*] de Benguela ou de Luanda podia, conforme o montante de recursos de que dispusesse, arrogar a si o serviço de diversos *aviados*, tendo condições de estender, dessa forma, através da exploração de um maior número de prepostos, o âmbito do alcance de suas atividades de garimpagem de cativos, que passavam a ganhar condições de cobrir um raio espacial bastante mais amplo. Mas, com o aumento da procura pelos negros, nos portos de tráfico, passa a ser travada entre os agentes recrutadores nativos de escravos e os compradores independentes a serviço dos europeus, uma disputa pelo controle da oferta. Então, o sistema *aviante-aviado*¹³³ se desregulou, diante do que, foram criadas as condições para a elevação do

¹³³ Para Claude Meillassoux, esse sistema de comércio se trata de um **comércio por redes**, “no qual o comerciante controla a sua mercadoria de uma ponta à outra do seu trajeto”, cuja atividade se processa de forma distinta da resultante da atividade muito mais no varejo praticada pelos *pombeiros*, que pode ser considerada como um **comércio através de revezamentos**, “onde a mercadoria atinge seu destino passando sucessivamente pelas mãos de diversos traficantes” (ALENCASTRO, 1986:287).

custo da mão-de-obra que melhoraram o grau de competitividade dos *aviados* e dos fornecedores africanos de escravos. A partir disto, “o crescimento do grau de endividamento do *aviado* diante do *aviante*, “funcionava como um repuxão, em lugar de se constituir numa garantia para este último”. Por isso, para evitar sofrer os prejuízos provocados pelos preços desfavoráveis impostos por seu *aviante*, o *aviado* se via, algumas vezes, premido a vender os escravos que já conseguira a um terceiro. Tornadas correntes durante o século XVIII, “essas operações cruzadas, ditas de *reviro*, arrastam consigo as perdas para os comerciantes estabelecidos” (ALENCASTRO, 1986:286-287).

4.21 ESTRATÉGIAS COMERCIAIS DOS TRAFICANTES BRASILEIROS PARA MANTEREM E AMPLIAREM SUA HEGEMONIA NO MERCADO ANGOLANO

Aproveitando-se do baixíssimo custo marginal de produção que tinham as principais mercadorias de troca (a *geribita* e o fumo baiano de terceira escolha) usadas pelos comerciantes brasileiros nos seus dois principais viveiros de escravos da costa ocidental da África (Angola e Costa da Mina), o lucrativo tráfico de escravos promovido principalmente pelos comerciantes estabelecidos nas praças portuárias de Salvador e do Rio de Janeiro experimentou, ao longo de todo o século XVIII, uma extraordinária expansão.

Da mesma forma que o controle que tinham sobre o tabaco baiano de ínfima qualidade havia se tornado imprescindível para o comércio feito pelos comerciantes soteropolitanos na Costa da Mina, a *geribita*, fora de qualquer dúvida, veio a se tornar a “espinha dorsal”¹³⁴ do conjunto de mercadorias e de práticas comerciais adotadas, pelos negociantes do Rio de Janeiro, nos portos de tráfico, e também pelos seus prepostos (*aviantes*, *aviados* e/ou *pombeiros*), nas brenhas dos sertões angolanos.

Além da *geribita*, que era de longe o mais precioso componente dos *banzos* usados no tráfico das principais praças portuárias angolanas e do comércio varejista do interior, tinham, também, grande importância os produtos têxteis asiáticos, que eram adquiridos diretamente na própria Ásia por navios do Rio de Janeiro, que, menosprezando as proibições impostas pela metrópole, ultrapassavam o cabo da Boa Esperança, comerciando a seu bel-prazer nos mercados asiáticos, livres de qualquer interferência nos seus negócios por parte das autoridades portuguesas, e portanto sem se submeterem à tributação de tudo que de lá traziam, o que reduzia

¹³⁴ Ver a respeito Miller (1988:470).

sensivelmente o custo dos têxteis e de outros gêneros asiáticos integrantes dos pacotes de troca por escravos; além disso, deve-se ter em conta o fato de que as naus da Carreira das Índias ao aportarem, para abastecimento, nos principais portos brasileiros, neles deixavam, fora das vistas das autoridades aduaneiras portuguesas, ou contando com o conluio delas, suas melhores mercadorias, seguindo para Lisboa apenas com o rebotalho que não despertara o interesse dos comerciantes do Brasil.

Aponta Miller, como prática usual no tráfico africano, a formação de associações (contratos de risco) calcadas no aproveitamento de qualquer tipo de ativos aos quais seus integrantes pudessem ter acesso, tanto financeiros quanto materiais, ou, ocasionalmente, expressos em termos de disposição de oferecer trabalho qualificado em troca de participação em resultados a serem obtidos no futuro pelo empreendimento, sendo tudo isto “suplementado por tanto capital de risco quanto necessário para viabilizar uma expedição”. Neste tipo de negócio em *joint-venture* estavam envolvidos armadores, que entravam cedendo seus navios; produtores de geribita fluminenses, que forneciam a principal mercadoria de troca; agricultores, que contribuía com produtos agrícolas – para a matalotagem da tripulação e, também, para fazerem parte da ração dos escravos no decurso da viagem de retorno, bem como para, eventualmente, serem negociados na África –; etc.; todos eles integrantes de um núcleo básico de associados, que poderia, eventualmente, ser engrossado por especuladores dispostos a financiar, adiantando dinheiro ou crédito, os demais participantes do empreendimento. Todos eles, conjuntamente com capitães, oficiais de navios e demais tripulantes que se dispusessem a trabalhar contra pagamento através de consignações de mercadorias de troca em vez de dinheiro, “formavam uma sociedade limitada a uma única viagem, com os retornos esperados sendo finalmente distribuídos em quotas, previamente fixadas em comum acordo, conforme as contribuições feitas por cada investidor”. Observa Miller, ainda, que por implicar a escravidão altos riscos, tanto os comerciantes brasileiros quanto os traficantes de Luanda preferiam assumir pequenos envolvimento espalhados por um grande número de negócios de menor porte (envolvendo, portanto, para cada negócio com o qual viessem a se comprometer, um menor risco) – ou, como popularmente costuma-se dizer, não botavam eles todos os seus ovos numa única cesta –, a assumirem uma responsabilidade maior concentrada num único negócio. Essas sociedades também tornavam possível que os investidores com recursos aplicados no comércio de Benguela pudessem tomar decisões rápidas de alocação, ou não, de seus recursos, visando tirar vantagens tanto da escassez temporária de escravos no Brasil, o que pressionaria o custo dos escravos para

cima, quanto de eventuais quedas de preços dos mesmos no sertão angolano, o que reduziria sensivelmente o seu custo de aquisição, ensejando uma tendência de que fossem crescentes os lucros decorrentes do empreendimento (MILLER, 1988:470-471).

4.22 AS ARTIMANHAS PARA VENDA DE ESCRAVOS DE QUALIDADE INFERIOR

A prática usada pelos grandes traficantes, quando interessados em desovar tão rápido quanto possível os seus estoques de escravos – procurando assim evitar que os preços tendessem a se aviltar –, era começar a venda, através de leilão, de escravos que tivessem o perfil próximo da “peça”¹³⁵ ideal, permitindo aos compradores em potencial poderem adquirir, em primeira escolha, quantas “peças” julgassem valer a pena arrematar pelo preço proclamado para escravos daquele padrão. Esgotando-se o estoque de “peças” da qualidade das inicialmente apresentadas, começava-se, então, uma segunda rodada de vendas, dentro de uma segunda escolha, reduzindo-se o preço pedido a um nível adequado às melhores “peças” ainda não negociadas, e repetindo-se o procedimento inicialmente adotado, até que só sobrassem os escravos jovens, os mais débeis, os mais idosos, juntamente com outros escravos pouco cotados por outras circunstâncias, os quais eram vendidos a preços mais reduzidos. Entre outros participantes daquele leilão, certamente estariam agricultores comprando trabalhadores para suas roças de cana e negociantes pretendendo conduzir um *libambo* de escravos para as minas e fazendas do interior distante. Os métodos de venda praticados pelos leiloeiros sem dúvidas refletiriam o interesse comum aos proprietários de escravos no tocante à pressa que tinham de se livrar de seus estoques, que se iniciava em Luanda ou em Benguela antes mesmo do embarque, se estendia através do Atlântico-sul, e permanecia até o momento da venda final aos seus usuários no Brasil, numa autêntica e permanente corrida contra o tempo, uma vez que “quanto mais eles demorassem para dispor dos seus escravos, maiores tenderiam a ser as perdas que teriam em razão da elevada taxa de mortalidade.” (MILLER, 1988:474).

¹³⁵ Taunay (1941:141) define “peça da Índia” (“peça de Guiné”) como sendo um escravo, negro, de seus vinte anos, alto e robusto, no valor de setenta mil réis em termo médio. Alice Piffer Canabrava, após escrever a Introdução do livro de Antonil (*Cultura e opulência do Brasil*), aponta, num vocabulário que preparou no sentido de facilitar a compreensão do livro, uma “peça da Índia” – “a medida-padrão para a contagem de escravos” – como sendo: “um negro de quinze a vinte e cinco anos de idade; de oito a quinze, e de vinte e cinco a trinta e cinco, são necessários três escravos para perfazerem duas peças; abaixo de oito e acima de trinta e cinco a quarenta e cinco anos, dois escravos valem uma peça; acima de quarenta e cinco anos o valor é determinado pelos árbitros; as crianças de leite não contam.” (ANDREONI, 1967:113).

Miller considera que esse método de leiloar os escravos foi resultante de uma tendência subjacente no subconsciente dos traficantes, quando se tratava de vender escravos em quantidades que superassem as demandadas pelo mercado brasileiro, pelo menos durante o período de depressão que se verificou entre 1760 e 1780, enquanto as companhias pombalinas ainda se encontravam em atividade. Quando se manifestou no Brasil a retomada de uma forte procura por escravos, durante a fase de recuperação agrícola que ocorreu nas duas últimas décadas do século XVIII, manifestou-se uma tendência dos comerciantes importadores de escravos do Rio de Janeiro passarem a vender os seus escravos em lotes pré-definidos, em que se encontravam mesclados escravos com distintos padrões de qualidade, tirando portanto vantagem das condições típicas de um *seller's market*, em que os preços eram ascendentes, para disporem dos de menor qualidade conjuntamente com os melhores.

Sobre a formação dos lotes previamente às vendas, o abolicionista Dunshee de Abranches ouviu de um velho escravo de São Luiz do Maranhão, que já assistira a muitos desembarques: “Passados de bordo para as *gabarras* [antigas embarcações para transporte de carga e de gente, típicas do norte e do meio-norte do Brasil], já vinham sob *gargalheiras* ou *libambos*, atrelados uns aos outros para não fugirem ou se atirarem à água. Frequentemente já tinham sido loteados antes do desembarque. E eram entregues em *cambadas* aos mercadores ou aos capitães do mato, representantes dos fazendeiros do interior da Província. Como as embarcações levavam em certas épocas dois a três dias à vista da barra sem poderem entrar, os compradores iam ao seu encontro em catraias para fechar as transações. Os negreiros faziam todo o possível para desembaraçar desde logo esses nefandos carregamentos. E, depois de certos anos de tráfico, o seu serviço era perfeito, e, quase sempre, só punham o pé em terras de São Luiz os africanos enfermos ou de fraca compleição. Vendiam-nos então a qualquer preço ao passo que os outros infelizes, oriundos de boas raças, eram disputados com altas ofertas.” (CONRAD, 1985:57-58).

O procedimento de agrupar os escravos dessa maneira consistiu numa estratégia de comercialização que se deveu à enorme experiência acumulada pelos comerciantes retalhistas do Rio de Janeiro, que os compravam dos comerciantes importadores que expunham seus escravos num dos cerca de cinquenta mercados de escravos estabelecidos na rua do Valongo, na pretensão de revendê-los a compradores finais residentes em partes muitas vezes bastante remotas do interior da colônia. Um considerável conjunto de agentes autônomos prestava serviços auxiliares aos traficantes no sentido de agilizar as providências necessárias para, no tocante a plantéis que

continham escravos cujas condições eram pouco promissoras, ajudarem a se conseguir “passar o mico para a frente”, atuando, para isso, sob a designação de agentes comissionados, que trabalhavam sob consignação dos proprietários dos carregamentos, assumindo a responsabilidade por um grande número de tarefas, como: providenciar alimentos e roupas para os escravos; cuidar da higiene dos mesmos, providenciar ou alugar acomodações para os escravos em úmidos, abafados e fedorentos porões ou armazéns, pavimentados de lixo e de imundícies, alguns dos quais com capacidade para armazenar de 300 a 400 negros, o que correspondia a toda a carga de um tumbeiro de médio porte; contratar assistência médica para aqueles dela carentes; negociar com os representantes do fisco sobre os impostos a serem recolhidos; inspecionar a adequada execução de serviços contratados a terceiros; e apressar o preparo dos escravos para a venda; tudo isto em troca de uma comissão que correspondia a uma certa parcela preestabelecida da receita final que viesse a ser gerada pelas vendas (MILLER, 474-475).

Comenta, ainda, Taunay ser costume invariável, entre comerciantes com alguma tarimba, expurgar dos lotes de escravos oferecidos aos clientes aqueles cujo aspecto pudesse depreciar o valor do conjunto, ou seja os que estivessem doentes, em convalescência, alquebrados por maus tratos ou que revelassem defeitos, como aleijões ou cicatrizes, que pudessem ser prejudiciais aos olhos dos compradores (TAUNAY, 1941:120).

O Visconde de Taunay conta, ainda, que, em 1783, tendo visitado o Valongo, o oficial castelhano Juan Francisco Aguirre ficou horrorizado pelo tratamento dado aos negros, que era semelhante ao dado a “*una vara de cerdos, como eles tirados en el suelo*”, entre mil imundícies, quase nus, encurralados em “*miserables y asquerosas habitaciones*”¹³⁶ (TAUNAY, 1941:129).

4.23 O PLANTEL GLOBAL DE ESCRAVOS NO BRASIL POR VOLTA DE 1800

O Brasil detinha, conforme Klein (1987:97), por ocasião da virada do século XVIII para o XIX, um estoque total de escravos que estava próximo de um milhão de cabeças, o que representava a maior concentração de escravos e de crioulos que jamais detivera qualquer dependência colonial americana. Além disso, o Brasil era, com toda a probabilidade, no hemisfério ocidental, a base territorial que utilizava produtivamente seus escravos de forma mais diversificada. Embora não seja fácil distribuir com precisão a população escrava por atividade

¹³⁶ A descrição feita pelo Visconde de Taunay a respeito do tratamento dado aos negros nos armazéns do Valongo pouco difere da situação descrita por Miller (1988:390-392) ao comentar as condições em que eram mantidos os

econômica, estava evidenciado o fato de que as minas e os eitos do Brasil absorviam, no máximo, uma quarta parte de todo o plantel colonial, espalhando-se o resto pelas cidades e áreas rurais da colônia que estava, então, em vias de se transformar em nação. Cerca de 10% do estoque total de escravos residiria nas cidades, sendo o resto absorvido por atividades rurais, pela pesca, pela prestação de serviços de transporte, pela mineração e por uma variada gama de outras atividades. Na população brasileira de então, meio milhão de pessoas de cor eram livres, se constituindo o Brasil no maior centro americano aglutinador de população negra e de mulatos livres (KLEIN, 1987:97).

Afirma, ainda, Klein (1987:97), que, “embora o açúcar, o ouro, os diamantes e outros produtos de exportação passassem pelos ciclos clássicos coloniais de *boom* e decadência, a vitalidade da economia brasileira era tal que novos produtos eram desenvolvidos, novas regiões eram abertas, e eram criados vivos mercados internos”, sendo estes fatos responsáveis pela não interrupção do fluxo de escravos, que, ao longo do último quartel do século XVIII, respondeu por algo em torno de 16.000 escravos que, anualmente, chegavam aos portos brasileiros, concentrando-se especialmente no Rio de Janeiro e em Salvador. Na segunda década do século XIX, o número de escravos importados chegou a ser da ordem de 40.000 anuais.

4.24 OS GANHOS PROPORCIONADOS PELO TRÁFICO

Quanto à questão da renda gerada pelo tráfico, no século XVIII, pode-se constatar que, durante o *boom* do ouro mineiro, houve sensível elevação dos preços dos escravos nas décadas dos trinta e dos quarenta. Todavia, é sabido que logo após terem os armadores do Rio interrompido a cobrança de taxas abusivas pelas “praças”¹³⁷ disponíveis em seus barcos, “o valor das letras de câmbio que cobriam a compra de escravos de primeira cresceu de 40\$000 para 50\$000. Não existem registros que apontem os preços de venda dos escravos que entravam pelo porto do Rio, nessa época; entretanto, na Bahia, o preço nominal de um escravo de “primeira escolha” chegava a ser da ordem de 200\$000, e se aponta que os preços de venda dos escravos em Minas eram de cerca de 400\$000 o que significava um *markup*¹³⁸ entre a costa baiana e o interior mineiro da ordem de 100%. Mantido este mesmo *markup* para o Rio, os preços de venda para Minas praticados no Rio seriam da mesma ordem que os da Bahia. Considerando que os

negros nos currais de escravos de Luanda.

¹³⁷ Espaços do convés ou dos porões de navios mercantes usados para o transporte de cargas.

¹³⁸ Neste caso específico, entende-se por *markup* o acréscimo de preço do escravo que era levado do Rio de Janeiro para Minas Gerais, que englobaria os custos de transporte e mais a margem de lucro do intermediário.

preços dos escravos representassem 75% dos preços nominais, tanto em Luanda quanto no Rio, e agregando-se 25% do valor em Angola para despesas de transporte FOB Luanda, 15\$000 de frete e direitos aduaneiros, 20% de todos os custos FOB Brasil para o risco de perda por morte e mais 20% de custos de comercialização (incluindo a parcela referente à expectativa de mortalidade) no Brasil, Miller chegou a uma receita de 150\$000 (75 % de 200\$000, que era o preço de venda no Rio) por escravo, contra encargos médios finais por escravo de 102\$600. Assim sendo, e deduzindo dos encargos os valores provisionados para cobertura das perdas por óbito, desde que a taxa de mortalidade fosse da ordem de 50% ou menos, o comerciante do Rio teria lucros, que seriam tanto maiores quanto mais reduzidas fossem as perdas por morte efetivamente verificadas no decurso da travessia atlântica (MILLER, 1988:477).

Observa, ainda, Miller que, para os investidores brasileiros, os lucros de que poderiam desfrutar no negócio com escravos estavam diretamente correlacionados com o tipo de participação que tivessem no tráfico. Alguns poderiam ter enormes ganhos, enquanto outros perderiam, uma vez que caberia aos participantes da *joint venture* não só partilhar os lucros, mas, também, dividir os prejuízos. De outro lado, sempre que as “peças” transportadas apresentassem desvios relativamente à “peça” ideal, em termos de idade, sexo, saúde e habilidades, as perspectivas de lucratividade diminuiriam, especialmente em razão do fato de que os direitos, taxas de manutenção, fretes e outros encargos eram fixados sem se levar em conta as qualidades da pessoa com referência à qual eles eram pagos, daí a relutância dos traficantes em embarcar crianças pequenas, ou escravos apresentando anomalias sérias, pois o resultado da sua venda no Brasil poderia ser insuficiente para cobrir os custos assumidos para transportá-los.

De forma geral, uma viagem transportando escravos só deixaria de ser lucrativa se algum desastre – como epidemias, naufrágios, motim a bordo, apresamento por corsários, revoltas de escravos que fugissem ao controle da tripulação ou algo de igual nível de gravidade – se abatesse sobre ela.

4.25 A VENDA DE ESCRAVOS PELOS TRAFICANTES CARIOCAS NO ESTUÁRIO DO PRATA

Os baianos haviam, através do tabaco, de certa forma resolvido o seu problema de terem que pagar com ouro em pó as mercadorias de troca inglesas, francesas e holandesas que compravam na baixa-Guiné para complementar os seus pacotes de troca, e, até pelo contrário,

puderam inverter o jogo, passando a usar o seu tabaco para obter o ouro que possuísem os vendedores europeus e africanos da Costa da Mina. De sua parte, os negociantes do Rio de Janeiro também puderam resolver os seus problemas resultantes da falta de metais preciosos voltando a contrabandear, com o apoio de Lisboa, na margem norte (a banda oriental) do rio da Prata, através da Colônia do Sacramento – cuja disputa com os platinos vinha sendo por parte da Coroa portuguesa “cozinhada em fogo brando” –, que passou a ser o palco, a partir de 1760, do escambo por barras de prata espanholas do Potosí, e também por charque e couros, dos escravos, açúcar, tabaco e cachaça que eram para lá levados pelos comerciantes do Rio de Janeiro. Estes, ao retomarem à troca de negros por prata no estuário do Rio da Prata, restabeleciam uma antiga conexão comercial do século XVI estabelecida no mesmo sentido, e que teve especial destaque durante os sessenta anos de dominação espanhola sobre Portugal (1580-1640). Só que nesta nova incursão que faziam ao estuário platino, não se tratava mais, como nos idos dos seiscentos, de uma operação legal conduzida através do *Asiento*, mas sim de uma manobra comercial que feria os interesses metropolitanos, que era favorecida pela proximidade existente entre os portos de Luanda e Benguela e o rio da Prata, o que fazia dos dois principais portos de tráfico angolanos os abastecedores naturais de escravos para as minas do Potosí. Assim, nas quatro últimas décadas do século XVIII, copiosas quantidades de prata andina foram direcionadas para o Brasil (MILLER, 1988:483-484).

CAPÍTULO 5

O TRÁFICO DE ESCRAVOS E SEUS MÚLTIPLOS ENCADEAMENTOS COMO PRINCIPAL FONTE DE ACUMULAÇÃO CAPITALISTA MERCANTIL RESIDENTE NA COLÔNIA

Como já foi visto, foi no contexto da expansão comercial européia da época moderna que foram geradas as condições que permitiram a ocorrência, já a partir das primeiras décadas do século XVIII, de um crescente processo de acumulação capitalista mercantil endógeno, que foi, desde então, polarizado pelos principais portos do Brasil-colônia.

Este processo se intensificou especialmente após a descoberta do imenso potencial aurífero existente no planalto central brasileiro, quando o formidável poder de compra do ouro de lá extraído desencadeou expressivos efeitos dinâmicos, em termos do desenvolvimento de um mercado interno colonial, que ocasionaram, às margens de toda e qualquer tentativa de controle metropolitano, crescente expansão e diversificação das atividades produtivas.

Nessas circunstâncias, em que as populações mineiras mostravam-se ávidas de bens e de serviços de consumo – o que estimulava a produção e a circulação de gêneros alimentícios e de outras mercadorias, bem como a prestação de serviços diversos –, criaram-se as condições requeridas para que alguns circuitos comerciais autônomos, que implicavam uma crescente divisão e especialização do trabalho, pudessem ser implantados e amplificados ao longo de todo o território colonial, possibilitando, assim, o aparecimento de alguns processos de acumulação capitalista endógenos no Brasil-colônia, que, em especial nas últimas décadas do século XVIII, tornavam-no cada vez menos submisso às gestões metropolitanas tendentes à conservação do monopólio do seu comércio.

Todavia, dentre todas as atividades geradoras de acumulação capitalista interna, encetadas e desenvolvidas, no seio do Brasil-colônia, pela burguesia comercial residente que gradativamente foi se formando, destacou-se o tráfico de escravos como a mais importante, tanto pelos efeitos diretos que trazia, enquanto fonte de mão-de-obra compulsória relativamente barata, em termos de geração de excedentes econômicos, como pelas oportunidades de acumulação de

lucros proporcionadas pelas inúmeras atividades ancilares cuja existência ele ensejava, bem como pelos enormes montantes de recursos que eram por ele mobilizados.

Assim, estava o tráfico africano vinculado a um grande número de atividades por ele induzidas e dele dependentes, por intermédio de uma multiplicidade de encadeamentos produtivos (*linkages*) para a frente, para trás ou que ocorriam enquanto ele estava em processo. Era, portanto, o tráfico de escravos negros, através das grandes oportunidades que abria à acumulação de capitais mercantis fortemente enraizados na Colônia, responsável por promover e aguçar o conflito de interesses, que já se tornara evidente, entre os mercadores lusitanos aqui radicados e a burguesia e a Coroa metropolitanas, fato este que contribuiu para a corrosão paulatina das bases em que se assentava o regime colonial a que o Brasil estava submetido.

Quais seriam essas atividades que se mencionou acima estarem vinculadas ao tráfico africano?

Entre os encadeamentos para trás desenvolvidos internamente à Colônia, pode-se citar:

a produção dos gêneros utilizados como mercadoria de troca: o tabaco, a *geribita* (cachaça), o açúcar, etc.;

a produção dos gêneros alimentícios que serviam como matalotagem para a tripulação durante a viagem de ida para a África, e para ela e também para a escravaria africana na viagem de retorno: farinha de mandioca, carne seca, peixe seco, carne de baleia salgada, aguardente acondicionada em pipas ou em barris, etc.;

a produção de recipientes para acondicionamento e transporte de mercadorias de troca e de alimentos, que ensejou o desenvolvimento de uma ampla e diversificada indústria de tanoaria, que produzia pipas, tonéis, barris, cubas etc.

o desenvolvimento de uma indústria de construção naval de dimensões bastante consideráveis, que produzia as embarcações que eram usadas no tráfico e em outras modalidades de comércio de longo curso, bem como na navegação de cabotagem;

a armação de navios e a contratação de suas respectivas tripulações;

o financiamento da viagem através de capitais mercantis da burguesia comercial aqui residente;

o seguro das embarcações e das respectivas cargas;

o controle exercido pelos comerciantes cariocas sobre a etapa africana do tráfico angolano através de adiantamentos e endividamentos; etc.

Como encadeamentos que se processavam no decurso da viagem transoceânica, estão:

a navegação atlântica, com o seu correspondente comércio;

o contrabando envolvendo tecidos e outras mercadorias européias;

o comércio, nos portos africanos, para, paralelamente ao tráfico, se adquirir *commodities* africanas, como o marfim, o ouro, a cera de abelhas e o ébano;

a evasão fiscal; etc.

Como encadeamentos para a frente, pode-se relacionar:

a distribuição internamente à colônia dos escravos (que era feita, geralmente, especialmente nas áreas de mineração, através de agentes comerciais conhecidos por *comboieiros*);

o emprego dos escravos durante o transporte, via comboios, como uma mercadoria que transporta outras mercadorias (a mercadoria principal transportando mercadorias ancilares);

o financiamento, pelos traficantes, dos recursos necessários à aquisição do escravo para colonos que já tivessem outros escravos para servir como garantia;

o comércio das demais mercadorias adquiridas durante o tráfico nos portos africanos, bem como das provenientes do contrabando junto a navios de outras potências européias;

a maquilagem do escravo para prepará-lo para a venda;

o contrabando de escravos, especialmente em troca de moedas e de barras de prata, nos redutos coloniais espanhóis situados no estuário do Prata; etc.

Como pôde ser visto, há uma ampla gama de atividades encadeadas ao próprio tráfico, que, oportunamente, serão mais detalhadamente analisadas.

5.1 OS ENCADEAMENTOS PARA TRÁS

Entre os encadeamentos para trás do tráfico negreiro, estão:

5.1.1 A produção dos gêneros que eram trocados por negros nos portos africanos

Este foi um dos mais importantes encadeamentos produtivos que decorreram do tráfico negreiro, uma vez que, de forma geral, os tumbeiros dos portos do Brasil-colônia levavam como mercadorias, que – em proporções variadas, conforme as preferências dos distintos mercados em que se adquiria os escravos – compunham os pacotes de troca por escravos: o tabaco, o açúcar, a cachaça e a farinha de mandioca, que eram produtos coloniais praticamente inacessíveis aos comerciantes europeus não portugueses, e, até mesmo, a estes últimos, que, em decorrência disso, tinham que se contentar em compor os seus *banzos* (pacotes de troca) com mercadorias que não lhes davam esperanças de, nos mercados africanos freqüentados pelos comerciantes portugueses estabelecidos nos principais portos brasileiros, poderem comprar escravos de um padrão muito elevado de qualidade.

As comunidades mercantis das principais praças portuárias do Brasil-colônia se viam senhoras de dois produtos coloniais de troca dos mais apropriados para o tráfico entre os acima mencionados, cuja produção extensiva na colônia e distribuição nos portos de tráfico africanos era por elas controlada: o tabaco e a cachaça.

A produção dessas duas importantes mercadorias usadas no escambo praticado nos portos de tráfico era desenvolvida, fundamentalmente, mediante o emprego de trabalho escravo, com custos que se apresentavam, relativamente aos das mercadorias de troca oriundas dos mercados europeu e asiático, bastante reduzidos. Em paralelo, é importante que se considere o fato de que redução ainda mais significativa do custo nelas embutido era obtida pelo fato de ser o tempo requerido para a navegação entre os principais portos brasileiros e os portos de tráfico africanos, em geral, bastante mais curto que o despendido para se ir de Lisboa para os diversos portos africanos em que era praticado o trato de escravos africanos. Ademais, como os *banzos* usados na compra de escravos precisavam ser completados e de se terem tornado esses dois produtos acima mencionados indispensáveis no tráfico, os comerciantes que zarpavam rumo à costa angolana

completavam a sua carga com pipas e tonéis de cachaça (ou com rolos de fumo, no caso da Costa da Mina) – mercadorias estas que além de servirem de lastro durante a viagem rumo à costa africana, eram trocadas, com os traficantes europeus, pelos demais itens necessários à composição dos pacotes de troca, que desta forma podiam ser completados a custos globais relativamente bastante reduzidos (CURTO, 1999:72-73).

Cabe aqui também lembrar, como mercadorias componentes dos pacotes de troca que podiam ser obtidas na colônia, os búzios que já se mencionou serem encontrados no litoral baiano, nas imediações da foz do rio das Caravelas e, além deles, os tecidos indianos – conhecidos como “fazendas de negro” – que eram adquiridos, sem qualquer respeito às proibições e sanções legais impostas pela metrópole, das naus portuguesas que faziam o comércio do Oriente, quando estas escalavam para reabastecimento, no seu retorno à metrópole, nos portos brasileiros. Além do mais, nas últimas décadas do século XVIII, barcos matriculados nos portos brasileiros já estabeleciam ligações comerciais diretas com os mercados asiáticos, livres de qualquer controle por parte das autoridades metropolitanas. Os tecidos europeus e asiáticos eram, em termos de participação relativa no custo total da carga, de longe, as mercadorias predominantes, como constatou Manolo Florentino (1995:134), que indica que, em 1810, os têxteis chegaram a representar 89,7% do valor total das cargas exportadas do Rio para Benguela, enquanto que no comércio do Rio para Luanda, no mesmo ano, a participação relativa dos têxteis havia sido de 79%.

Manolo G. Florentino (1995:131) indica, por outro lado, que, na nau *Arsênia* – que saiu, em 14 de novembro de 1827, do porto do Rio de Janeiro para traficar em Molembo e Cabinda, onde adquiriu 292 escravos, dos quais, em 23 de abril de 1828, 289 chegaram vivos –, fizeram parte do pacote de troca, 11 fardos e 8 caixas de fazendas, 14 caixas de armas de fogo, uma caixa com navalhas, espelhos, corais e facas, e 300 barras de ferro”. Em paralelo, indica o mesmo autor, que no brigue *Boa Viagem*, que zarpu do Rio de Janeiro em 16 de outubro de 1827, eram levados, para o escambo em troca de cativos, “74 pipas, quatro meias pipas e oito barris de aguardente, 58 volumes de fazendas, 58 rolos de fumo e diversos gêneros estrangeiros”.

A respeito da essencialidade da participação do tabaco e de outras mercadorias de troca brasileiras nos pacotes de troca por escravos na costa da Mina, Martinho de Mello e Castro, uma das poucas altas autoridades portuguesas que foram mantidas no poder após a “Viradeira”, em

carta de instrução que enviou ao Marquês de Valença, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia, com data de 10 de setembro de 1779¹³⁹, numa espécie de confissão da culpa que caberia à Administração portuguesa por sua inoperância administrativa, escreve sobre a importância do tabaco no tráfico que faziam os negociantes soteropolitanos na Costa da Mina: “He constante que o tabaco do Brazil he tão necessario para o 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 precisam 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, pod[er]iamos 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” (ANAI DA BIBLIOTECA NACIONAL, 1911:442). E continua ele, na mesma carta, o seu desabafo: “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 embarcações¹⁴⁰ e lhes foi muito facil, estabelecer alli o negocio, excluindo inteiramente d'elle os negociantes das praças do Reino.”¹⁴¹

¹³⁹ Esta Carta de Instrução foi compilada nos Anais da Biblioteca Nacional (Volume XXXII, p.437-445), em 1911. Foi ela, ainda, transcrita na sua íntegra, em 1978, na *História geral do Brasil antes de sua separação e independência de Portugal*, escrita por Francisco Adolfo de Varnhagen, o Visconde de Porto Seguro, na edição comemorativa do centenário do falecimento deste autor (VARNHAGEN, 1978:291-304 – vol.2).

¹⁴⁰ O grifo é meu. Afirmção taxativa de mesmo teor, muito anterior a esta, foi feita através do alvará régio de 27 de setembro de 1703, em que S.M. prohibia aos traficantes do Rio de Janeiro e das capitãncias do Sul a compra de

5.1.2 A produção de gêneros alimentícios a serem consumidos, durante a viagem de volta aos portos do Brasil, pela tripulação e pelos escravos trazidos da África

Os tumbeiros que partiam dos portos brasileiros costumavam levar como matalotagem para a tripulação, a ser consumida durante toda a viagem, tanto na ida quanto na volta para o continente africano, e como alimentação para os escravos, na viagem de retorno ao Brasil, gêneros alimentícios, pipas de aguardente e barris com água potável. Entre os alimentos, geralmente, estavam presentes: farinha de mandioca, carne-de-sol, e/ou peixe seco e/ou carne de baleia salgada. Isto ensejava que se encadeassem para trás, no processo de produção e de circulação do escravo, a indústria produtora da farinha de mandioca e a produção das três principais alternativas de carne, atrás citados, a serem fornecidas como alimentação para os escravos transportados, bem como a produção da cachaça e a atividade dos tanoeiros, que fabricavam os recipientes (tonéis, pipas, barris, etc.) em que esta última, a água, a carne de baleia salgada¹⁴² e outros gêneros eram armazenados e transportados.

A *geribita* (cachaça) representou, no período entre 1785 e 1830, em termos de valor, mais de dois terços de todas as exportações brasileiras que passaram pela alfândega de Luanda, o correspondente a um valor cerca de seis vezes maior do que a soma dos valores de todos os demais comestíveis transportados (MILLER, 1988:467).

A respeito dos gêneros que alimentavam os escravos, assim se manifestam os historiadores do Centro de Estudos Angolanos (1965:106): “Enquanto os escravos estavam à espera de navio e durante a viagem marítima para o Brasil, era preciso dar-lhes comida. A

escravos na costa da Mina. Eis os termos usados pelo rei: “...havendo visto o que me apontaste sobre o remédio que se devia dar ao dano que recebe a minha fazenda com o resgate de escravos que mandam fazer à Costa da Mina e Angola os moradores do Rio de Janeiro e das capitâneas anexas **nas suas embarcações**, fui servido mandar proibir absolutamente que não vão embarcações nem do Rio de Janeiro nem dos portos das capitâneas do sul à Costa da Mina...(apud FLORENTINO, 1995:129).

¹⁴¹ *Anais da Biblioteca Nacional*, Volume XXXII, p.442.

¹⁴² Myriam Ellis afirma, a respeito da baleia – cuja carne era usada “para a matalotagem dos marítimos que serviam nas embarcações em trânsito para a Costa da Mina” (ELLIS, 1958:27) e para a alimentação dos escravos que estas traziam, na volta, para os portos do Brasil-colônia –, o seguinte: “Morto, era o animal rebocado por uma, duas ou mais lanchas até os estabelecimentos do Porto da Cruz, na Ilha de Itaparica[,] à força de braços, remos, cordas e cabrestantes. Acudiam os *facões, facas, faquinhas*, os desmanchadores, oitenta homens via de regra, geralmente escravos, a desmanchar o peixe sob as ordens do *feitor da praia*. E, de ponta a ponta, dissecavam a baleia[,] cujo comprimento atingia, às vezes, 22 metros ou mais; (...) Separados carne, toicinho e ossos, era a carne espostejada e distribuída aos baleeiros, vendida às negras quitandeiras que a assavam ou moqueavam e ao povo em geral que a consumia fresca, ou a salgava e a embarrilava para alimento dos escravos durante o ano, especialmente na época da moagem da cana[,] e para compor as matalotagens das tripulações das naus de comércio em trânsito para as demais colônias portuguesas. (...) Assemelhava-se à carne de boi, inferior, porém, em qualidade e sabor.” (ELLIS, 1968:41).

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.”

Manolo Florentino (1995:131) aponta que a nau *Arsênia*, que em 14 de novembro de 1827 zarpou do Rio de Janeiro, com destino a Molembo e Cabinda, levou, para sustento da tripulação e dos escravos, “8 sacos de feijão, 13 de arroz, 110 de farinha, 130 arrobas de carne-seca, oito pipas de aguardente e 160 alqueires de sal”, o que permitiu a ela trazer da África 292 escravos, dos quais 289 chegaram vivos. Cita ele, também, o caso do brigue *Boa Viagem* que, dirigindo-se a Benguela e Luanda, zarpou do Rio de Janeiro em 16 de outubro de 1827, levando, como mantimentos: “10 barricas de açúcar, 15 sacos de arroz, dois sacos de café, 110 sacas de farinha e oito barris de toucinho”.

5.1.3 O desenvolvimento de uma indústria de construção naval, que produzia, entre muitas outras, as embarcações que eram usadas no tráfico

Inúmeras são as referências à existência de uma ativa indústria de construção naval em distintas regiões espalhadas ao longo do litoral da colônia. Dada a enorme importância que tal indústria tem para o desenvolvimento de uma nação, este fato em muito contribuiu para a crescente diversificação das atividades produtivas coloniais relatadas ao longo desta tese.

Andre Gunder Frank, ao analisar o desenvolvimento experimentado pela Nova Inglaterra, após ter sido a construção naval estimulada pelas leis de navegação de 1661, através das quais foi facultado aos armadores daquela região norte-americana o emprego de navios construídos nos seus estaleiros no comércio com todo o império britânico, atribui a essa indústria enorme importância econômica. Aponta ele, ainda, que, por volta da declaração da independência norte-americana, em 1776, foi estimado que cerca de um terço de toda a frota mercante britânica tinha sido construída naquela colônia (FRANK, 1980:88-89). Situação análoga foi a vivida pelo Brasil, nos diversos estaleiros instalados ao longo do seu litoral, na produção dos inúmeros navios, de distintos portes, finalidades e características, que foram incorporados à armada e às frotas comerciais portuguesas ao longo de todo o período colonial.

Martinho de Mello e Castro, em carta de instrução endereçada ao Marquês de Valença, Governador da Bahia, em 10 de setembro de 1779, já se referia ao domínio comercial que

tinham, nos portos de tráfico da Costa da Mina, os comerciantes portugueses radicados em Salvador, por ele designados como “americanos”, que lá chegavam, como já foi mencionado pouco atrás, “nas suas próprias embarcações”.¹⁴³

Outra referência coeva à construção naval no Brasil-colônia é feita por José da Silva Lisboa, o futuro Visconde de Cairu, em 18 de outubro de 1781, em correspondência enviada ao seu amigo Domingos Vandelli, quando ele afirma, entre outras coisas, que eram, então, “construídos na Bahia, anualmente, de 3 a 4 navios”.¹⁴⁴

Já em 1587, Gabriel Soares de Sousa afirmava que só na Bahia, sempre que se fizesse necessário ao serviço de S. Majestade, seria possível se ajuntar mil e quatrocentas embarcações, das quais: “de quarenta e cinco para setenta palmos de quilha, cem embarcações mui fortes, em cada uma das quais podem jogar dois falcões por proa e dois berços por banda; e de quarenta palmos de quilha até trinta e cinco se ajuntarão oitocentas embarcações, nas quais pode jogar pelo menos um berço por proa; e se, cumprir ajuntarem-se as mais pequenas embarcações ajuntar-se-ão trezentos barcos de trinta e quatro palmos de quilha para baixo, e mais de duzentas canoas, e todas essas embarcações muito bem remadas. E são tantas as embarcações na Bahia, porque se servem todas as fazendas por mar; e não há engenho que não tenha de quatro embarcações para cima; e ainda com elas não são bem servidos.” (SOUSA, 1945:300).

Acrescenta ele, ainda, no *Tratado...*, não faltarem na Bahia recursos “para se poder fazer grandes armadas com que se possa defender e ofender a quem contra o sabor de S. Majestade se quiser apoderar dela” (SOUSA, 1938:422).

Heitor Ferreira Lima aponta o fato de que, ao longo do litoral brasileiro, em todos os portos e feitorias, eram organizados pequenos estaleiros para a construção de embarcações, alguns dos quais, com o passar do tempo, ampliaram o seu porte ou, até mesmo, em paralelo, se tornaram “verdadeiros arsenais para conservação, reparos e aprovisionamento de material flutuante”, sendo conhecidos como “ribeiras das naus” (1970:70). Na Bahia, no tempo de Tomé de Sousa, surgiu o primeiro estabelecimento oficial deste gênero, através de uma instrução que dizia caber a esse tipo de estabelecimento a “construção de navios de 15 bancos para cima, sendo livres de direitos os aparelhos e munições destinados aos mesmos, e, além desse favor,

¹⁴³ *Anais da Biblioteca Nacional*, Volume XXXII, p.442.

¹⁴⁴ “Carta muito interessante do advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, para o Dr. Domingos Vandelli,...”,

conferindo a Fazenda Real um prêmio de 40 cruzados aos fabricantes dos [de] 18 bancos para cima; e ninguém podendo fabricá-los sem licença do Governador ou, em sua falta, do provedor-mor ou dos provedores parciais das capitanias”. Neles, a princípio, eram construídos bergantins e outras pequenas embarcações e, mais tarde, galeões e barcas de cabotagem (LIMA, 1970:79).

A Ribeira das Naus da Bahia, conhecida como Ribeira de Góis, que construiu os seus primeiros barcos por empreitada, veio a se transformar, com o tempo, “no principal centro de construção naval do país”, que, no período colonial, além de ter produzido numerosas embarcações de comércio e de pesca, foi responsável pela construção de dezenas de naus de guerra, fragatas, corvetas, brigues e escunas. O viajante D. William Dampier, que esteve na Bahia em 1699, relatou que, no momento em que passava pela Bahia, nela estava sendo construído um barco de guerra de 50 canhões, que ele reputava ser de excelente construção, feito com madeira da terra. Além disso, em consequência da Carta Régia de 1650, ficou estabelecido que se construiria no Brasil, anualmente, um galeão de 700 a 800 toneladas, tonelagem esta elevada para a época. Também em Pernambuco eram fabricados barcos, “não faltando entre os povoadores, desde o começo, um carpinteiro para esse mister”, o qual se aproveitava de madeiras apropriadas para a construção naval, encontráveis em abundância ao longo da orla marítima, sendo lá construídos caravelões, galeões e outros tipos de embarcação de pequeno porte (LIMA, 1970:72-73).

Também no Maranhão e no Pará foram construídos, no século XVIII, inúmeros navios. O estaleiro de Belém, que, em 1761, substituiu a velha Casa das Canoas, prestou “relevantes serviços na construção naval”, produzindo, entre 1789 e 1800, além de outras embarcações de menor porte, “4 fragatas, 3 charruas, 3 bergantins, 12 chalupas artilhadas” (LIMA, 1970:74-75).

No Rio de Janeiro, desde a primeira metade do século XVI, com a vinda de Martim Afonso de Sousa, foi organizada uma pequena oficina naval capaz de responder pelo conserto de navios e pela construção de barcos ligeiros. Através da Carta Régia de 2 de janeiro de 1666, foi criada, no Rio de Janeiro, uma fábrica de fragatas de guerra, com dotação anual, para cobertura de suas despesas, de 15.000 cruzados (LIMA, 1970:75-76).

Atendendo, em 1672, requerimento da Câmara do Rio de Janeiro, a Corte autorizou os navios produzidos na Colônia a velejar livremente entre Portugal, Angola e o Brasil, desde que

“tivessem despacho regular, levassem pelo menos vinte e uma peças de artilharia, e pagassem à Junta do Comércio o comboio, como faziam os navios chamados de licença” (LIMA, 1970:76).

Heitor Ferreira Lima (1970:78-79), descreve, ainda, a abundante disponibilidade local de matérias-primas para construção naval e de materiais de reparo, cuja produção estava articulada com as atividades dos estaleiros coloniais. Aponta-nos ele, citando Gabriel Soares de Sousa, que, já em 1587, além de “maravilhosas e formosas madeiras, para se fazerem muitas naus, galeões e galés”, existia, para calafetagem, uma envira (embira) “que pisada é muito branda, com que se calafetam naus que se fazem no Brasil, a qual para debaixo da água é muito melhor que a estopa, porque não apodrece tanto, e incha muito na água, e as costuras que se calafetarem com a envira ficam muito mais fixas que as que se calafetarem com a estopa”. Além disso, para brear os navios, usava-se uma resina extraída do camaçari, tão pegajosa que para tirá-la das mãos era necessário o emprego de azeite quente. Para mistura, podia-se empregar, alternativamente, na breagem, graxa de baleia, e de outros peixes. Para confecção das enxárcias e amarras, podia ser empregada a mesma Envira (embira) já mencionada, “a qual se fia tão bem como o linho, e é mais durável e mais rija que a de esparto, e tão boa como a do Cairo.” Ainda baseado no autor do “*Tratado descritivo...*”, aponta Ferreira Lima que, quanto ao velame, “dentro da Bahia trazem muitos barcos a vela de pano de algodão que se fia na terra”, e, ainda, no que tange aos trabalhadores envolvidos, Gabriel Soares destacava o envolvimento de “quatrocentos serradores escravos muito destros, duzentos escravos carpinteiros de machado”, aos quais se poderia, ainda, ajuntar quarenta carpinteiros da ribeira. Ferreiros, havia um em cada engenho, e com os que têm tenda na cidade e outras partes, se podem juntar cinquenta tendas de ferreiros, com seus mestres obreiros.”

Prossegue Ferreira Lima (1970:79), apontando o fato de que existiam mais de 160 árvores nativas, espalhadas pelas diversas regiões da Colônia, que se prestavam à construção de distintos tipos de barcos, servindo, com as devidas especificidades, para a confecção de “cascos, mastros, cavername, tabuado, cavilhas, remos, pás, varas, ripas, cipós para amarras e várias fibras para estopas. Destaca ele, também, o fato da existência no Pará do chamado “breu de frecha”, o qual resiste mais ao calor solar do que o fez europeu.

Em termos de construção naval – que, na avaliação de Heitor Ferreira Lima (1970:80), era “uma indústria próspera, com ampla capacidade de realizações”, que prestava relevantes serviços

ao Brasil-colônia e à sua metrópole –, não se pode esquecer o fato de ter sido, sob os auspícios do Marquês de Lavradio, implantada uma fábrica de cordas de guaxima (ou guaxuma), que produzia excelentes enxárcias e da qual era proprietário João Hopman (LIMA, 1970:80).

Na sexta carta a Filopono, Vilhena discorre, num pequeno trecho, sobre a Caldeira da Ribeira, onde fica localizado o Arsenal da Marinha, atrás do qual se ergue uma montanha, bastante alta e íngreme. É nele, afirma o autor, bem como nos estaleiros das praias da Preguiça, “que se têm feito, e fazem a maior parte das embarcações da nossa marinha, assim real, como mercantil, por ser[em] estes estaleiros preferíveis a todos os que podem haver no Brasil; e destes há nesta baía tantos, que não será fácil o numerá-los, visto que ainda a necessidade não obrigou a fazer esta indagação. Dos de Itapagipe, distante uma légua da cidade, é que os comerciantes se servem de ordinário para a construção dos seus vasos de maior porte, havendo naquele sítio capacidade para se fazerem muitos ao mesmo tempo.” (VILHENA, 1969:218).

Joseph C. Miller, no seu “*Way of death...*”, dedica um capítulo (“*Floating Tombs...*”¹⁴⁵) ao transporte de escravos de Angola para o Brasil, em que analisa, entre outros aspectos, a tecnologia de que dispunha a indústria de estaleiros instalada no Brasil-colônia e a grande variedade de tipos de embarcações que eram aqui fabricadas, bem como a excelência da construção dos navios que saíam dos estaleiros coloniais. Durante o século XVIII, os mesmos navios eram empregados indiferentemente para as rotas oceânicas de longo curso ou para o comércio costeiro ou ribeirinho doméstico. Entretanto, à medida que alguns comerciantes viram o seu movimento comercial e, conseqüentemente, suas fortunas crescerem, tipos mais especializados de embarcações passaram a ser encomendadas por eles para integrarem a frota destinada ao tráfico de escravos, atividade esta que, já por volta dos anos 1780, se encontrava sob o seu absoluto controle. À medida que se consolidou o seu domínio sobre o transporte de escravos, os traficantes brasileiros passaram a se preocupar com o *trade-off* que existia entre velocidade e eficiência de transporte de carga, com o qual também se preocupam, habitualmente, operadores de navios de qualquer espécie de comércio, mas que, todavia, adquiria maior importância no tráfico atlântico de escravos em virtude do alto grau de perecibilidade das cargas humanas que eram transportadas (MILLER, 1988:366).

¹⁴⁵ O capítulo 10, intitulado “Túmulos flutuantes: o comércio marítimo dos brasileiros”, é dedicado por Miller (1988:314-378) à análise da questão do transporte, na viagem de ida para a África, das mercadorias de troca e dos suprimentos alimentícios (os quais deveriam bastar tanto para a viagem de ida quanto para a de volta, na qual não só a tripulação, mas toda a carga de escravos precisaria ser alimentada).

Os navios negreiros preferidos eram os de médio porte, que eram suficientemente amplos para transportar escravos eficientemente, mas que tinham um espaço muito reduzido para as provisões. Apresentavam estes navios, entretanto, como uma vantagem adicional o fato de poderem carregar tanto em Luanda quanto em Benguela sem reduzir a velocidade de movimentação de escravos através do porto e sem correrem o risco de superabastecerem de força de trabalho os mercados brasileiros. Tais navios navegavam rapidamente e eram projetados de forma a terem um vistoso traçado, além de terem uma arqueação adequada para que eles pudessem carregar tonéis de cachaça e escravos, bem como alimentação e rações de água para estes em quantidade satisfatória.

Miller avalia, através das pesquisas que desenvolveu sobre a frota negreira, que a maioria dos navios dedicados ao tráfico eram de construção americana (brasileira), eram matriculados nos portos brasileiros e eram normalmente empregados no comércio colonial de cabotagem, sendo todavia desviados de tempos em tempos para especulações comerciais em Angola. Afirma Miller que a coleta de indicações sobre os tipos de navios empregados para o tráfico negreiro se baseou, especialmente, “na consulta dos registros de chegadas e de partidas de navios em todos os portos coloniais, de acordo com as designações de navios definidas pelo cordame e por outras não tão evidenciadas características de sua construção”. Observa ele ainda que, tendo-se em conta a grande importância que tem a capacidade de transporte nos resultados do comércio, é natural que aqueles que faziam singrar os navios distinguissem as amplas diferenças existentes entre os diversos tipos de embarcações menores; como pataxos, charruinhas, paquetes, balandras, sumacas, brigues, e as versões em miniatura, do início do século XVIII, de bergantins e corvetas; e as embarcações muito mais amplas, como fragatas, galeras, navios e naus. Costumeiramente eles empregavam os tipos menores em comércio menos volumoso e de pequeno alcance, especialmente no comércio de cabotagem praticado nas águas costeiras do Brasil, e usavam os maiores para os grandes deslocamentos do Brasil para a Europa, a América, a África e a Ásia, e vice-versa (MILLER, 1988:367-368).

Nas primeiras décadas do século XVIII, podia ser vista, freqüentando os portos de tráfico angolanos, toda uma ampla variedade de barcos produzidos no Brasil, com destaque para os pequenos patachos e sumacas de dois mastros desenvolvidos para o comércio costeiro transoceânico, que apresentavam sensíveis inovações em sua construção relativamente aos barcos portugueses para travessias oceânicas que eram bem maiores. Em meados do século XVIII, a

corveta brasileira¹⁴⁶, um barco mercante de tamanho médio, de três mastros, com capacidade de transportar entre vinte e quatro e trinta peças de artilharia, surgiu como um barco portador de todos os requisitos para ser o melhor adaptado às condições próprias do tráfico no sul do Atlântico, pois era grande o suficiente para cobrir rotas de moderada extensão, com velocidade adequada e com capacidade para se autodefender, dispensando assim a necessidade de comboios ou de ser acompanhado por navios de guerra. Tanto as corvetas quanto os navios de Lisboa de meados do século XVIII passaram a ser de porte médio (o que significava, grosseiramente falando, terem eles cerca de 120 a 160 toneladas de peso e capacidade para levar de 300 a 400 escravos), correspondendo o seu peso a algo em torno de 17% a 25% do peso médio dos navios que integravam o comboio que interligava, uma vez por ano, o Brasil e Portugal (MILLER, 1988:368-370).

Por volta da década dos 60, manifestou-se no Brasil uma tendência no sentido de se deixar de projetar, para o tráfico angolano, naus de dupla finalidade, aptas tanto para empreender ações militares de defesa quanto para desenvolver atividades de caráter comercial. As novas naus projetadas passaram, então, a apresentar características puramente comerciais, vindo, então, a ser concebida para o tráfico angolano um tipo de sumaca brasileira de maior porte (provavelmente da mesma espécie daquelas que foram desenvolvidas especificamente para o tráfico de escravos entre a Bahia e a Costa da Mina), que, juntamente com a corveta, veio a formar uma parilha de “burros de carga”, que uniram suas forças para transportar, rumo aos portos brasileiros, o enorme contingente de escravos provenientes de Angola. O emprego destas novas embarcações, reduziu significativamente o interesse, da parte dos capitães portugueses, pelo *tight-packing*¹⁴⁷, uma vez que, nas décadas finais do século XVIII, foram descartadas as preocupações com o poderio militar das naus então construídas, e, nos estaleiros do Brasil-colônia, passou-se, crescentemente, a enfatizar, ao se projetar novos barcos, aspectos de caráter puramente comercial, tais como velocidade, capacidade de transporte e eficiência operacional, o que levou à crescente

¹⁴⁶ Kátia de Queirós Mattoso (1988:49), apresenta o século XVIII como o século das grandes galeras e das corvetas facilmente manobráveis. Dentro de um total de navios recenseados, de dezoito tipos distintos, que foram considerados próprios para o tráfico, aponta ela que as galeras e as corvetas representavam mais de 55%, tendo crescido, todavia, no final do século, o número de bergantins que se dirigiam ao porto do Rio de Janeiro.

¹⁴⁷ O *tight-packing* é a designação dada pelos historiadores que estudaram o tráfico africano, à decisão que era tomada por parte dos capitães de tumbeiros de, em momentos em que, dada a superabundância circunstancial de cativos oferecidos nos portos de tráfico, houvesse uma sensível queda dos preços dos escravos, virem a promover o abarrotamento dos porões de seus navios com quantos escravos pudessem carregar, pois, contavam eles com a perspectiva de que, salvo no caso da ocorrência de uma epidemia que viesse a provocar óbitos em proporções arrasadoras, mesmo havendo um conseqüente crescimento da taxa de mortalidade, a venda dos sobreviventes deveria

proeminência que vieram a alcançar as galeras e bergantins de dois ou três mastros, e, no início do século XIX, também os brigues¹⁴⁸. Estes navios transoceânicos eram, operacionalmente, sempre suplementados por tipos costeiros de menor porte, como escunas, chalupas, hiates e equivalentes, que os brasileiros adaptavam, quando julgavam oportuno, para os empreendimentos escravistas¹⁴⁹. Um aspecto constante na concepção de navios para o tráfico angolano de escravos, foi a tendência à busca da otimização do tamanho de embarcação, levando em conta para isso a necessidade de se alcançar um adequado balanceamento entre a velocidade de carga e o tempo de manobra e a eficiência da operação. Antes disso, os navios encaixavam uma média entre 300 e 400 escravos. Posteriormente às inovações procedidas nos projetos das embarcações construídas no Brasil-colônia, o *optimum* cresceu, evoluindo para algo entre 350 a 450 escravos (MILLER, 1988:370).

Selma Pantoja observa que, com a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808, “o Rio de Janeiro passou de periferia a centro”, sendo um dos fatores que teve grande importância na criação das condições para que isto acontecesse a transformação do porto da cidade em ponto obrigatório de destino do tráfico de escravos que se fazia com Angola, bem como os fatos de que servia ele de entreposto para toda a região centro-sul e de que mantinha comércio ativo, sob a forma de contrabando, com as colônias espanholas do estuário do rio da Prata. Aponta, ainda, essa autora o fato de que navios de porte mais reduzido que aqueles que eram operados por Lisboa, construídos em estaleiros do Rio de Janeiro e de suas cercanias, eram responsáveis pelo eficiente comércio direto então promovido entre aquele porto e Angola¹⁵⁰ (PANTOJA, 1999:103).

Observa José Gabriel de Lemos Brito que, desde o século XVI, a metrópole teve um papel decisivo na implantação de uma indústria de construção naval expressiva no Brasil. Quando a

gerar lucros compensadores (KLEIN, 1987:163).

¹⁴⁸Em 1775, conforme trabalho de tabulação realizado por Catherine Lugar, em sua tese de doutorado apresentada, em 1980, na State University of New York, intitulada *The merchant community of Salvador, Bahia 1780-1830*, achavam-se matriculadas no porto de Salvador diversos tipos de embarcações, cada um dos quais alocado, conforme suas características, para certas rotas acessíveis aos brasileiros, a saber: dos 11 grandes navios e galeras, 7 estavam em Portugal, 2 na Bahia e 2 no Rio; das 37 corvetas, 20 estavam na África, 12 na Bahia, 1 em qualquer parte do Brasil, e somente 3 em Portugal; das 40 sumacas, ou outras embarcações costeiras de porte similar, 33 estavam na ou em torno da Bahia, 4 na África e 3 em qualquer parte do Brasil, não estando qualquer delas em Portugal (*apud* MILLER, 1988:370 – nota 161).

¹⁴⁹ Miller (1988:370), jocosamente, afirma ser possível imaginar que os escravos sofressem muito mais com as inadequadas condições de transporte dessas diminutas embarcações, do que durante todas as cinco a oito semanas de travessia oceânica.

¹⁵⁰ O grifo é meu.

colônia adquiriu um pouco mais de sofisticação em termos de sua organização, essa indústria passou a ser desenvolvida a partir, especialmente, da Bahia, do Rio de Janeiro (Ilha Grande) e do Maranhão. Produziu essa indústria nascente, num primeiro momento, “barcos, saveiros e outros tipos, em cujos bordos se fazia o transporte da cana, da lenha e do açúcar”. Os colonos também usavam as *almadias*, obtidas através do aperfeiçoamento das canoas dos selvagens brasileiros, “abertas (xabocadas) a enxó e goiva, e dotadas de bancos, mastros, velas e até de leme”. Essas embarcações eram às vezes demasiado largas, sendo então chamadas de *balsas*, devendo ser então reforçadas de cavernas para poderem resistir ao peso de sua carga. Destinavam-se a trabalhos pesados em rios de pequena profundidade e em canais estreitos que não permitissem que os grandes barcos neles pudessem fazer evoluções. Com o passar do tempo, tipos mais seguros e cômodos de embarcações passaram a ser produzidos: “o *ajojo*, as *alvarengas*, as *barcas*, as *barcaças*, os *botes*, os *batelões*, as *lanchas*, os *saveiros*, os *barcos*, as *baleeiras*, as *garoupeiras*, os *pernês*, etc.”. De todos esses, aponta Lemos Brito que o almirante Antônio Alves Câmara, que escreveu vasta obra sobre navegação e construção naval, considerava que o barco mais tipicamente nacional era o de três mastros, construído nos estaleiros baianos. Lemos de Brito afirma que não havia colono, a menos que fosse rigorosamente miserável, que não dispusesse de algum meio de navegação. Afirma, ainda, que tal era o movimento de barcos que um historiador contemporâneo (Rocha Pombo) referindo-se à Bahia, no alvorecer do século XVIII, testemunhou o fato de serem seus rios e enseadas cruzados constantemente por mais de oitocentas embarcações, existindo mais de duas mil nas suas praias, e algumas tão possantes que chegavam a carregar “sessenta e mais caixas de açúcar, trezentos e mais rolos de fumo” (BRITO, 1980:249-251).

No Pará, só no período entre 1790 e 1802, foram construídos quatro fragatas, três charruas e diversos outros navios de menor porte. Na Bahia, os estaleiros deveriam construir, no cumprimento de carta régia de 1650, um galeão de 700 a 800 toneladas por ano, e somente de navios de guerra, na Ribeira das Naus, onde se localizavam os arsenais da marinha, na virada do século XVIII para o XIX, construiu-se 7 naus, 8 fragatas, uma corveta, além de 13 brigues e escunas. Se for acrescentado a isso o extraordinário número de embarcações de comércio, de pesca e as abundantes canoas, perceber-se-á claramente ter sido esta “a verdadeira indústria fabril da colônia” (BRITO, 1980:252-253).

Entre os elementos que favoreceram esta situação estavam prêmios e isenções tributárias e de direitos que foram oferecidos para a construção de barcos a remo de mais de quinze bancos; auxílios a quem se dispusesse a construir embarcações que carregassem mais de 130 tonéis; o bloqueio da comunicação por terra entre as capitânicas, exceto as centrais, fazendo-a possível somente por via marítima, e, também, o alvará-régio de 1757, que deu preferência, nos carregamentos das frotas, aos navios construídos no Brasil. Entretanto, não se pode deixar de destacar a importância que teve para o bom desempenho dessa indústria o fato dela poder contar com as excelentes madeiras de que era e é muito rico o Brasil, entre as quais: a sicupira, a amoreira, o ingá-açú, a oiticica, a jaqueira, o angelim, com os quais se construía os cavernames; o pau d'arco, o jataí-preto, a maçaranduba, a batinga, o coração-de-negro, usadas para as cavilhas; o camaçari, a alicorana e o louro, que serviam para a construção dos fundos de saveiros e baleeiras; o cedro, o potumuju, o vinhático, a oiticica, a jurema, que eram usados nos cascos das canoas; a beriba, o conduru, a sapucaia e a maçaranduba, com que se fazia os mastros: o aderno, o jenipapo, ainhaíba e a maçaranduba para se fazer os remos; bem como a embira, o bagaço de coco e a piaçava, que eram usadas nas cordas e cabos (BRITO, 1980:253).

José Roberto do Amaral Lapa também faz uma série de considerações sobre a construção naval na Bahia, não só no que se refere ao arsenal baiano, mas também no tocante a outros estabelecimentos existentes no litoral da Bahia, que efetuavam reparos e mesmo a construção de navios, como os de Ilhéus e de Matoim. Aponta ele, ainda, como complementares ao estaleiro da capital, outros estaleiros, como os localizados em Boipeba, Cairu e Camamu, além do fato dos estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapajipe terem sido responsáveis pela construção de “não poucas embarcações” (LAPA, 1968:60-61). Lapa apresenta, ao longo de toda a sua obra *A Bahia e a carreira da Índia* (1968), uma infinidade de detalhes e de informações a respeito da construção naval colonial, fazendo o mesmo no capítulo 4 (História de um navio) de seu livro *Economia Colonial* (LAPA, 1973:231-278). Aponta, ainda, Lapa o fato de ter a construção naval sido responsável pelo surgimento e desenvolvimento de uma série de atividades manufatureiras ancilares, as quais nem sempre eram exercidas dentro dos ou junto aos estaleiros, exigidas quer pela construção das embarcações, quer pela prestação de serviços navais diversos ou, ainda, pela execução de reparos. Só para se ter uma idéia do volume de recursos envolvidos, o gasto referente aos reparos procedidos na frota atingiu, entre 1763 e 1767, a soma de 21:171\$258 réis. Além disso, entre 1763 e 1779 foram enviados a Lisboa cerca de dez navios novos de 500 a 1.150 toneladas, todos construídos nos estaleiros da Bahia (LAPA, 1991:61).

É importante lembrar que numerosos empregos foram criados na colônia, pela indústria de construção naval, para profissionais reputados pela sua muito boa formação, que faziam parte de uma categoria numerosa, constituída, na sua maioria, “por homens livres e remunerados, detentores de privilégios e concessões, escravos¹⁵¹, propriedades, animais e bom padrão de vida.” (LAPA, 1991:62).

José Ribeiro Júnior aponta que, desde meados do século XVII, vinha a coroa portuguesa estimulando a construção, na colônia, de naus e de galeões. Em 1757, um decreto real reforçava os estímulos à construção naval na colônia, o que trouxe como resultado o fato de que a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba – que em 1759, ano em que foi fundada, dispunha de apenas dezesseis navios, doze de Lisboa e quatro do Porto – registrou em seus livros o fretamento de um número muito reduzido de navios, o que só veio a ocorrer de forma mais expressiva após 1770. A partir dessa década, diante do incremento das relações portuguesas com o Oriente e das guerras de independência dos norte-americanos, a fabricação de navios nos estaleiros do Brasil se torna mais intensa. A frota própria da companhia formou-se, especialmente, mediante a troca de suas ações por navios, charruas e curvetas, expediente este que permitiu que cerca de metade da sua frota de 33 navios, num valor de 213:811\$217 réis, fosse composta, sendo a outra metade obtida através de compra direta (RIBEIRO JÚNIOR, 1976:117-118).

Apesar de dispor a colônia de meios necessários para a construção naval, como, por exemplo, locais favoráveis à montagem de estaleiros e abundância de madeiras apropriadas para essa indústria, quase nada se sabe a respeito dessa indústria em Pernambuco e Paraíba no decurso dos séculos XVI e XVII, e os dados disponíveis relativos ao século XVIII são bastante omissos. Todavia, estas duas províncias, tanto quanto a Bahia e o Pará, também foram importantes centros de construção de embarcações de grande porte, que, nos anos 70 do século XVIII, de acordo com o governador de Pernambuco, Manuel da Cunha Menezes, nada ficavam a dever às melhores produzidas na Dinamarca, Suécia e Rússia (RIBEIRO JÚNIOR, 1976:118-119).

5.1.4 A armação dos navios e a contratação da tripulação

¹⁵¹ José Roberto do Amaral Lapa indica que “na Bahia, por volta de 1779, calafates, carpinteiros e ferreiros havia que tinham mais de 20 escravos cada” (LAPA, 1991:62).

Era no próprio Brasil que, geralmente com financiamentos obtidos junto aos comerciantes de grosso trato, eram contratados os membros da tripulação necessários para a viagem (capitão, imediato, oficiais, mestre, contramestres, piloto, marinheiros, cirurgiões, capelão, etc.).

Pierre Verger (1987:137-138) transcreve trecho de um relatório, datado de 1731, dos administradores da feitoria francesa em Ajudá para o Marquês de Castries, Ministro da Marinha francês, em que os mesmos afirmavam que, com a instalação pelos portugueses de uma feitoria em Ajudá, decorreriam prejuízos para as feitorias da França, da Inglaterra e da Holanda lá instaladas, uma vez que em vez de adquirirem, como vinham fazendo, os escravos por intermédio dessas feitorias, passariam a comprá-los através do diretor de sua própria feitoria, estando dispostos a pagá-los em ouro em pó e devendo transportá-los em naus que eram todas armadas¹⁵² no Brasil.

Amaral Lapa aponta que no porto de Salvador a administração portuária montou um complexo “dispositivo logístico” para atendimento dos barcos que ficavam lá fundeados durante períodos prolongados – que muitas vezes chegavam até a um ano quando reparos se faziam necessários –, em termos de prover o sustento e a remuneração de suas numerosas tripulações¹⁵³, o pagamento da mão-de-obra local, as internações dos enfermos, os trabalhos de estiva e de vigilância, o provisionamento para a viagem, etc. Nessas ocasiões, integrava-se à economia interna da colônia uma numerosa população marítima flutuante (LAPA, 1991:61-62).

Os armadores brasileiros adotavam comportamentos não usuais entre os seus congêneres europeus ao utilizarem escravos marinheiros em suas rotas atlânticas através da *middle passage*. Como mantinham relações comerciais diretas com os portos africanos exportadores de escravos, sem estabelecerem qualquer triangulação com os comerciantes portugueses, puderam os brasileiros, bastante cedo, desenvolver uma muito poderosa marinha mercante. O Atlântico-sul era singrado por centenas de navios de propriedade “brasileira” transportando cachaça, pólvora e tabaco brasileiros, conjuntamente com artigos manufaturados europeus e americanos, para portos angolanos ou moçambicanos, para trocá-los por escravos que eram trazidos para o Brasil. Em paralelo, barcos de propriedade brasileira, numa situação que contrastava bastante com a que ocorria com navios da América espanhola, controlavam a maior parte do transporte comercial

¹⁵² A responsabilidade pela armação de um navio mercante pode ser assumida por uma pessoa ou firma, proprietária ou não do mesmo, que, por sua conta, o equipa, provê, mantém e utiliza para fins comerciais.

¹⁵³ Os navios transatlânticos tinham tripulações que, na média, oscilavam entre 200 a 300 pessoas, mas não eram

com os portos europeus. Além disto, muitos desses barcos de propriedade brasileira, mesmo os navios negreiros, usavam um número significativo de escravos como membros de sua tripulação. Em 147 dos 350 tumbeiros que ancoraram no porto do Rio de Janeiro, no período entre 1795 e 1811, escravos de propriedade brasileira faziam parte da tripulação. Esses escravos correspondiam a 2.058 dos 12.250 marinheiros engajados no tráfico. Isto representava uma média, bastante alta, de cerca de 14 escravos por navio, o que representava pouco menos que a metade da tripulação engajada em navios negreiros. Klein observa, ainda, a respeito, que nos registros sempre se justificou o uso de escravos na tripulação pela falta de marinheiros livres, o que pode sugerir que a participação dos escravos era ainda mais importante em outras rotas internacionais (KLEIN, 1987:92).

5.1.5 O financiamento da viagem, através do capital mercantil da burguesia comercial residente

Era a partir dos principais portos coloniais que os comerciantes neles estabelecidos financiavam seus negócios relacionados ao tráfico.

Pela facilidade de acesso que oferecia para os navios do Rio de Janeiro – em virtude dos ventos litorâneos favoráveis, que sopravam do sudoeste, e da forte corrente costeira que fluía rumo ao norte –, Benguela, que posicionava-se longe das vistas, e do controle, das autoridades alfandegárias portuguesas lotadas em Luanda, veio a se constituir num porto de tráfico muito atraente para os tumbeiros do Rio, que se beneficiavam do enorme poder de compra relativo que lá lhes era proporcionado pela *geribita*. Assim sendo, viu-se a praça comercial do Rio de Janeiro transformada num verdadeiro sorvedouro dos escravos provenientes de Benguela, absorvendo entre 80 e 90%, e até mais em alguns momentos, dos mancípios por ela despachados, cuja quase-totalidade era financiada por empreendimentos comerciais sediados no Rio, constituídos especialmente sob a forma de *joint ventures* (MILLER, 1988:468).

Manolo Garcia Florentino (1995:125) atribui à comunidade mercantil do Rio de Janeiro a responsabilidade pelo financiamento dos negócios negreiros que eram efetuados em Angola especialmente nos portos de Luanda e Benguela e, com bastante menor frequência, em Moçambique. Esses financiamentos compreendiam:

raros os barcos com 600 a 700 pessoas a bordo (LAPA, 1991:61).

a compra ou o aluguel das naus;

o suporte financeiro para a aquisição de mercadorias de troca e para o transporte dos escravos no sertão africano;

a sustentação do plantel de escravos ao longo da travessia do Atlântico;

o armamento e o municionamento do navio;

o seguro dos barcos negreiros, das mercadorias de troca e dos gêneros alimentícios transportados, bem como da carga de cativos que deveriam trazer para o Brasil.

5.1.6 O seguro das embarcações e/ou das cargas por elas transportadas

Na segunda década do século XIX, diversos barcos pertencentes a traficantes instalados na praça do Rio de Janeiro estavam relacionados, conforme informa Manolo Florentino (1995:135), a processos referentes às perdas e danos decorrentes de avarias e de roubos ou a pedidos de indenização por ataques sofridos da parte de piratas ou de navios de guerra ingleses. Esses barcos estavam segurados por companhias cariocas tanto com referência a danos e perdas materiais que viessem a sofrer por quaisquer motivos, nas embarcações ou nos bens de escambo e nas cargas de escravos e de outras mercadorias que transportavam. Pela análise do conteúdo desses processos, intenta Florentino construir um padrão de referência sobre a forma pela qual se processava o sistema de seguros que cobria os barcos negreiros e suas respectivas cargas.

Ao todo, sete companhias seguradoras respondiam pela cobertura de eventuais sinistros marítimos na praça do Rio de Janeiro nos anos 1810, das quais apenas uma havia sido formada com o aporte de capital inglês. As companhias de capital nativo respondiam basicamente por todos os seguros referentes ao tráfico negreiro, e sua credibilidade era tal que elas respondiam inclusive por seguros feitos por comerciantes ingleses, como foi o caso de M. Todd – exportador de gêneros que compunham o pacote de trocas, que segurou o seu navio, o *Carolina*, na Cia. Indemnidade (FLORENTINO, 1995:135) –, e, ainda, entre muitos outros, o de traficantes cubanos que operavam na rota Angola-Havana, por traficantes que operavam nas praças angolanas e moçambicanas, e, inclusive, por negociantes suecos como os que respondiam pela firma Lourenço Westin & Cia., que em 1816 era importadora de aço. Para que se possa avaliar a capacidade operacional desse sistema segurador que atuava na praça do Rio de Janeiro, pode-se

mencionar, por exemplo, o fato de que a Cia. Providence foi fundada, em 1814, com um capital da ordem de 400 contos de réis, o que equivalia a 81% dos fundos operados pelo Banco do Brasil na ocasião. Em 1816, o conjunto do capital segurado por ela e pelas Companhias Indemnidade e Permanente representava a enorme soma de 4 mil contos de réis, que correspondia a mais do que o triplo de todas as receitas geradas pelas exportações cariocas no ano de 1811 (FRAGOSO & FLORENTINO, 1993:84-85).

Afirma, além disso, Florentino – com base em levantamento de dados que fez no Arquivo Nacional, em documentos da Junta do Comércio – que a pujança e a credibilidade das companhias seguradoras sediadas no Rio de Janeiro eram claramente atestadas pelo fato de que comerciantes de Angola e de Moçambique “de efeitos próprios”, como Joaquim Ribeiro de Brito e Antônio Cruz e Almeida, a elas entregavam o seguro de suas embarcações e das respectivas cargas. O primeiro, proprietário da escuna *Feiticeira*, que havia segurado as mercadorias que carregava para o escambo por escravos na Companhia Tranqüilidade, do Rio de Janeiro, teve a carga de escravos angolanos que deveria trazer ao Brasil, em 1823, roubada por piratas africanos baseados no Soyo. O segundo traficante, radicado em Moçambique, segurou, em 1813, o seu tumbeiro *Feliz Dia*, bem como a sua carga, na Companhia Indemnidade. Também um traficante cubano, proprietário do navio negreiro *Rozaria*, que transportava escravos angolanos para Cuba, cujos quase 600 escravos haviam sido roubados por piratas norte-americanos, estava segurado, no ano de 1813, por vinte comerciantes cariocas, dos quais onze figuravam, nos jornais da época, como consignatários de escravos africanos (FLORENTINO, 1995:135-136).

É interessante constatar que, entre os principais administradores das companhias seguradoras, havia inúmeros traficantes. Manolo Florentino cruzou os nomes dos consignatários de escravos divulgados nos jornais da época com as listagens econômicas e financeiras do Rio de Janeiro, concluindo que, no ano de 1829, das dez seguradoras que se achavam estabelecidas no Rio de Janeiro, sete contavam com traficantes entre os seus caixas e diretores. Isto evidenciava que, além de serem os comerciantes cariocas locatários de navios, organizadores dos estoques que serviam para a composição de pacotes de troca usados no escambo por escravos nos portos de tráfico africanos, e, portanto, reexportadores de tecidos importados de Portugal, da Inglaterra e da Índia, eles controlavam e dirigiam também a rede seguradora dos bens patrimoniais envolvidos no tráfico negreiro pela comunidade mercantil local, à qual pertenciam, o que os

habilitava a procurarem garantir, dessa forma, “as condições de reprodução do seu negócio” (FLORENTINO, 1995:136).

5.1.7 O controle dos comerciantes cariocas sobre a etapa africana do tráfico angolano através de adiantamentos e endividamentos

A comunidade dos traficantes da praça do Rio de Janeiro valia-se da sua condição de organizadora e fornecedora dos pacotes de troca, a serem permutados por escravos no sertão angolano, para colocar sob a sua dependência, e portanto sob o alcance do seu controle, a etapa africana das operações ligadas ao tráfico, o que era feito através do adiantamento das mercadorias de escambo – compostas de cachaça, tabaco, açúcar, armas, pólvora, tecidos asiáticos – aos seus representantes (*aviantes*) em Luanda e Benguela, que, de posse delas, diretamente ou, mais comumente, através de seus representantes (*aviados* e/ou *pombeiros*), se dirigiam às regiões onde eram adquiridos os escravos. Antes disso, porém, os *aviantes* (comerciantes portugueses estabelecidos nas principais praças portuárias de Angola) recebiam essas mercadorias em consignação dos capitães dos navios negreiros, endividando-se, por intermédio destes, junto aos comerciantes de grosso trato do Rio de Janeiro. A partir desse momento, todos os compromissos assumidos junto a terceiros pelos *aviantes*, por conta da operação comercial para a qual haviam sido contratados, eram pagos em letras emitidas e resgatadas pelos comerciantes cariocas que bancavam as operações realizadas na etapa africana do tráfico, chegando mesmo, essas letras por eles emitidas, no final do século XVIII, a serem usadas como numerário na praça de Benguela (FLORENTINO, 1995:136). Se se levar em conta que o padrão da dependência, pela via do endividamento, que foi estabelecido entre o traficante carioca e o *aviante* é reproduzido através da que se estabelece entre aquele e os seus *aviados* e *pombeiros*, pode-se concluir que se forma “uma verdadeira *cadeia de endividamentos*”, a qual se estende, no sertão africano, pelos mercados regionais de cativos (FLORENTINO, 1995:144).

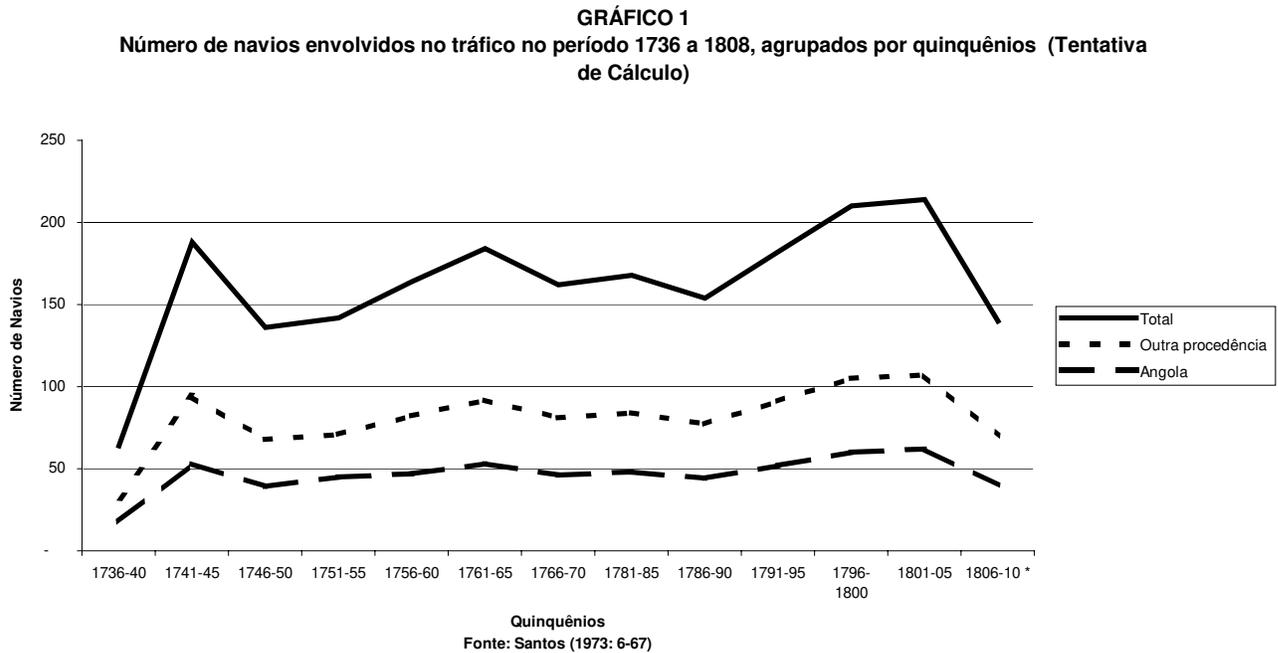
5.2 OS ENCADEAMENTOS QUE OCORRIAM DURANTE O TRÁFICO

Aconteciam durante a viagem para os portos de tráfico os seguintes encadeamentos:

5.2.1 A navegação oceânica e o comércio que ela ensejava

O então conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo, ao ser incumbido de avaliar a importância que tinham os domínios ultramarinos portugueses da costa ocidental da África,

elaborou um relatório cuja primeira parte (*Introdução prévia*) foi concluída em 1769. Quando se refere, nessa sua obra, à importância que tem o comércio africano no processo de desenvolvimento do Brasil, observa ele que, então, para Portugal, depois do rendimento proporcionado à Fazenda Real pelo tráfico, era a navegação a atividade que mais lucros proporcionava (*apud* COUTO, 1971:24).



Como já foi dito no capítulo anterior, entre 1701 e 1770, as exportações totais de escravos de Angola para o Brasil foram da ordem de 700.000, mais da metade delas direcionadas ao Rio de Janeiro, sendo que a posição do Rio como entreposto de escravos foi fortalecida pelo fato de que os mineiros, que eram seus principais clientes, pagavam as compras que dele faziam em ouro. Em paralelo, navios e tripulações brasileiros controlavam o comércio entre o Rio e Angola. Apesar de raramente participarem diretamente das operações de tráfico baseadas no Rio de Janeiro, os comerciantes portugueses forneciam aos traficantes o capital e as mercadorias de troca de que necessitassem através de seus agentes no Rio. Os senhores de engenho e os negociantes cariocas puderam, então, como resultado, realizar polpudos lucros como expedidores, destiladores e distribuidores de escravos e de outras mercadorias. Os agricultores do Rio de Janeiro também ganhavam, não só em função de que os distribuidores locais de escravos tinham condições para prover toda a força de trabalho que fosse necessária, mas, especialmente,

porque eles forneciam cachaça e provisões sortidas indispensáveis à operacionalização do tráfico. Em paralelo, os negociantes portugueses radicados na colônia realizavam grandes lucros como produtores de cachaça e como subcontratadores da carga trazida pelos tumbeiros cariocas, e, além do mais, os comerciantes mais ricos possuíam seus próprios navios e negociavam com Lisboa por sua própria conta. Entretanto, com grande frequência, o comércio que se fazia com Portugal e com seus redutos africanos era financiado por crédito suprido por empresários portugueses, que, de sua parte, muitas vezes, eram bancados pelos ingleses. Como as principais mercadorias usadas na troca pelos escravos eram praticamente todas produzidas na colônia, este talvez tenha sido um dos poucos comércios em que os investidores residentes controlaram o capital e os lucros” (LANG, 1979:144-145).

Em 22 de junho de 1779, Martinho de Mello e Castro, Ministro de Negócios da Marinha português, em carta de instrução enviada ao recém-nomeado governador de Angola José Gonçalo da Câmara¹⁵⁴, manifesta o seu pesar pela constatação do fato de ter Portugal perdido para sua colônia americana o controle do comércio e da navegação que eram praticados na costa africana, sobre o que escreve 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 exclusão de Portugal, e que aquella parte, que os Brasileiros não fazem, pare todo [toda] em poder das Naçoens Estrangeiras” (*apud* COUTO, 1971:26). Observa, ainda, o ministro português que “...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 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 [sendo] pertencentes aos Portos do Brazil” (*apud* COUTO, 1971:27).

¹⁵⁴ As referências mais objetivas a este documento que pudemos localizar em livros e publicações brasileiras e portuguesas a que tivemos acesso, são as do pesquisador do Instituto de Investigação Científica de Angola, Carlos Couto (1971:21-32), e nelas nos apoiamos para fazer os comentários e citações registrados a seguir relativamente ao documento em questão. Também Gastão de Sousa Dias, no livro *Os portugueses em Angola*, cita alguns trechos dessa carta de instrução escrita por Martinho de Melo e Castro, fazendo sobre ela alguns poucos comentários (DIAS, 1959:234-240).

Consta, ainda, da referida 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” (COUTO, 1971:27-28).

Observa, em seguida, em sua carta, o Ministro Mello e Castro que, para procurar obstar a supremacia brasileira nos comércios de Angola e Ásia, qualquer embarcação vinda do Oriente estaria proibida de entrar nos portos brasileiros, salvo em caso de força maior. Em outro momento, por decreto datado de 17 de Novembro de 1761, eram obrigadas as naus do Oriente a fazerem escala nos portos de Luanda ou de Benguela, onde estavam autorizadas a traficar. Todas essas providências se revelaram, entretanto, infrutíferas, pelo não cumprimento, pelos traficantes, das leis portuguesas e pelo fato de que as naus que aportavam em Angola, a fim de abastecê-la com as mercadorias orientais que traziam, deixavam ficar em Luanda mercadorias a serem redespachadas para o Brasil através dos navios negreiros. Transformou-se, pois, Angola num entreposto comercial onde se fazia, segundo o ministro português, um “reprovado e noscivo commercio entre os Dominios Portuguezes da Azia, Africa e America, com total exclusão do Reino de Portugal”. De outro lado, negociantes do Rio de Janeiro e da Bahia navegavam, contornando o Cabo da Boa Esperança, até os portos asiáticos, onde comerciavam livres das interferências da Coroa. Nessas circunstâncias, aponta o ministro, “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” (*apud* COUTO, 1971:28).

Buscando combater o comércio direto dos mercadores brasileiros nos portos asiáticos, a Coroa ordenou que as leis então existentes fossem efetivamente cumpridas, impondo severas sanções à passagem pelos portos do Brasil de navios que vinham do Oriente, e obrigando a escalarem previamente em Lisboa todas as embarcações brasileiras que houvessem se dirigido a negócios aos portos asiáticos. Além disso, por alvará de 19 de Junho de 1772, proibiu ela que

qualquer navio, português ou brasileiro, ao escalar em portos angolanos para se prover de víveres, neles 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 das mercadorias de troca brasileiras e à enorme aceitação que tinham as mesmas nos portos de tráfico africanos, bem como à privilegiada situação geográfica que tinha o Brasil, o que lhe possibilitava condições de maiores segurança, facilidade e economia nos negócios feitos com Angola, bem diferentemente daquilo que acontecia com a Metrópole. Ademais, por produzir o Brasil enorme 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 ele, pois, de uma situação digna de inveja, cuja ocorrência o Reino (Portugal) não tinha meios de impedir. Estas condições privilegiadas de que desfrutavam, permitiam, então, aos brasileiros continuarem a ser “os árbitros e senhores do comércio e da navegação dos portos de Luanda¹⁵⁵ e Benguela”, livres de qualquer tipo de concorrência por parte dos mercadores da Metrópole (COUTO, 1971:28-29).

5.2.2 O contrabando envolvendo tecidos e outras mercadorias européias, platinas e asiáticas

Referindo-se ao contrabando que era efetuado pelos comerciantes da Bahia que freqüentavam o litoral africano, Martinho de Mello e Castro aponta os efeitos nocivos aos interesses lusitanos da troca que era feita, ao longo da costa africana, de tabaco baiano por 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 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

¹⁵⁵ Ao deixarem escalar em Angola os navios procedentes do Oriente, sob a alegação de se tratar de necessidade urgente, estimulou-se o contrabando de tecidos asiáticos que eram desembarcados em Luanda conjuntamente com os artigos de negro, cuja entrada em Angola era permitida. Isto veio a fazer de Luanda “um interposto onde se introduziam grandes quantidades de outras fazendas da Ásia para se transportarem, como se transportavam, aos (...) portos do Brasil” (apud DIAS, 1959:239).

transportavão para os portos da Bahia e Pernambuco¹⁵⁶. (...) Por esta fôrma 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.”¹⁵⁷

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 que haviam entrado na colônia 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 [a 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 sugeita 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.”¹⁵⁸

Portugal sempre se demonstrou muito mais rigoroso no controle do contrabando que era feito por mar do que no daquele que era feito através das fronteiras terrestres, onde a repressão era bastante débil, denotando a existência, com relação a este último, de uma quase tolerância. Apesar de todo o rigor com que o contrabando marítimo era reprimido, ele continuou a existir e foi se tornando cada vez mais volumoso e regular no final do século XVIII. Eram os ingleses sobretudo, a despeito de todos os excepcionais privilégios que haviam arrancado de Portugal, os principais praticantes desse tipo de contrabando. O desrespeito às leis portuguesas e o desprezo com que tratavam os aliados e amigos eram de tal ordem que, em Londres e em outros portos

¹⁵⁶ Anais da Biblioteca Nacional, Volume XXXII, p.442-443.

¹⁵⁷ Anais da Biblioteca Nacional, Volume XXXII, p.443.

britânicos, anunciava-se publicamente os navios que estavam em vias de zarpar para o Brasil. O contrabando era feito de forma bastante simples, bastando que, sob o pretexto de arribada forçada, penetrassem os fraudadores nos portos brasileiros, e neles, com a complacência de autoridades previamente subornadas, era descarregada a mercadoria trazida e se abarrotava os porões dos navios com produtos coloniais (PRADO JÚNIOR, 1963:117).

O comércio interlope era ainda mais estimulado pelo fato de que os negociantes, que detinham o privilégio da exclusividade de comércio, para poderem forçar os preços para cima, costumavam manter os mercados sub-abastecidos. Além do mais, para protegerem o seu monopólio, esses comerciantes tinham despesas de vigilância e de proteção elevadas, o que os obrigava a compensarem-nas em seus preços. De outro lado, ao lidar com monopolistas, “a Coroa (...) estica[va] as suas ambições, carrega[va] as taxas e cresce[crecia] os tributos.” (OMEGNA, 1971:292).

Preocupado com o crescente volume de contrabando que se processava no porto do Rio de Janeiro, envia Martinho de Mello e Castro as seguintes instruções ao governador Luiz de Vasconcellos e Souza: “Os contrabandos e os descaminhos são, não só a ruina dos uteis vassallos, mas os que diminuem o real patrimonio destinado à causa publica; e os que se fazem no Rio de Janeiro, sendo principalmente em ouro e diamantes, são tanto mais difficeis de cohibir, quanto aquelles dous generos preciosos são faceis de transportar. A exacta observancia porém das leis, promulgadas contra estas transerções [transgressões(?)]e o incessante cuidado, e vigilancia dos executores d’ellas, debaixo da inspecção de V. Ex. poderão diminuir muito o mal, ainda que não o extinguam de todo.” (p. 483).¹⁵⁹

O Provedor da Alfândega, Rodrigo da Costa de Almeida, encaminhou ofício, em 11 de julho de 1770, ao Ministro da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, no qual dizia que os capitães e comissários portugueses, na Costa da Mina, eram submetidos a constrangimentos e abusos por parte dos ingleses e holandeses: “De tempos a esta parte são constrangidos pelos Inglezes; principalmente pelos Ollandezes na Costa da Africa Occidental, os Capitães e mais commissarios das embarcações portuguezas, que vão negociar [n]aquele continente os escravos, que para este transportão a troco de tabaco, em que consiste e he a maior e melhor parte da carga,

¹⁵⁸ Anais da Biblioteca Nacional, Volume XXXII, p.443.

¹⁵⁹ Instruções de Martinho de Mello e Castro a Luiz de Vasconcellos e Sousa, acerca do Governo do Brasil, datada de 27 de janeiro de 1779. Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico, e Ethnographico do Brasil, tomo XXV, 1º trimestre de 1862. p. 479-483.

que levão, a comprarem fazendas brancas e outras suas, que de necessidade trazem para o Brazil, por não haver naquella Costa, nem nas Ilhas do Principe e S. Thomé, por onde passam de ordinario por escala, quem as compre, por abundarem as mesmas introduzidas pelos ditos e mais estrangeiros. Desta infracção rezulta serem reprezadas nesta Alfandega, onde se achão muitas, a que tenho duvidado dar despacho, porque por huma parte contemplo prohibidas pelo alvará de 8 de fevereiro de 1711, do qual offereço copia, pois tanto he negociar com os ditos nestes portos, como nos da Costa da Mina, sendo transportadas para esta Cidade, no que não póde deixar de padecer huma grande quebra o commercio destes generos...”¹⁶⁰

Outro documento interessante, a esse respeito, é o auto dos depoimentos dos capitães Francisco Antonio de Etré e José Francisco de Azevedo explicando, em 30 de março de 1767, as razões pelas quais, com freqüência, os navios que comerciavam na Costa da Mina carregavam fazendas para o Brasil: “...disse que elle (Francisco Antonio de Etre) como todos os mais Capitães, que seguem a carreira da Costa da Mina para poderem tomar os portos da sua negociação por cauza das correntezas das agoas serem grandes para o sul e léste, carecem de hir tomar a altura de Cabo das Palmas para d’ali virem descahindo pela Costa, e nesta altura do Castello da Mina e em outros sitios se encontrão de ordinario com os navios Olandezes e alguns Inglezes que estão negociando, os quaes os abordão e como os que saem desta America para aquella negociação só levam 30 e tantas pessoas de equipagem ordinaria e meia duzia de espingardas pouco mais ou menos, com huma duzia de catanas ao muito para evitar o levante dos captivos e sem mais artilharia que alguns canhões de limitado calibre para salvas, e como não tem forças para rezistirem se sujeitão á violencia que os ditos Estrangeiros lhe fazem de lhe tomarem tabacos a troco de fazendas que lhe querem dar para com ellas fazerem melhor o seu negocio naquellas paragem dos seus Dominios em que os Portuguezes não entrão e são communs ás ditas Nações, assim como tambem a Franceza e á Dinamarqueza, e recebida esta troca violenta succede que nos portos do seu destino achão outros navios estrangeiros com a mesma fazenda em abundancia, de fórma que fica impossivel aos Portuguezes darem sahida á que receberão, e trazendo-as para a Ilha do Principe e Santo Thomé de ordinario lhe succede o mesmo por terem nellas commercio os referidos Estrangeiros e por isso ficão obrigados a botarem-nas ao mar ou trazerem-nas para os portos da America, sem embargo de serem vedados para a sua introducção e succedendo a elle testemunha em abril do anno passado de 1766 trazer fazenda bastante da

¹⁶⁰ Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, p. 241.

referida na Corveta *N. S. da Guia, Santa Rita e São João Nepomuceno* de que elle testemunha he Capitão, e de novo chegando ao Rio de Janeiro talvez pelas considerações acima, fazendo-a metter na Alfandega por alguma malsinação que se fizera, lhe dera o Juiz da mesma Alfandega despacho pagando os direitos de 12 ½ por cento que satisfizera...”¹⁶¹

Por ingenuidade ou por conivência, o Conde de Azambuja e outras autoridades portuguesas vinculadas à administração da colônia engoliam essas desculpas esfarrapadas, que objetivavam garantir a impunidade daqueles que burlavam as leis da metrópole, o que servia para instigar outros atos de mesma natureza. Os negociantes envolvidos nada tinham a arriscar, pois, quando muito, se fossem surpreendidos no ato, teriam tão somente que arcar com o pagamento dos correspondentes direitos alfandegários.

De outro lado, quando o quarto Marquês de Valença, D. Alfonso Miguel de Portugal e Castro, que fora empossado em 13 de novembro de 1779, chegou para assumir o governo da Bahia, já trazia consigo instruções que lhe foram passadas pelo Ministro da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, um dos raros ministros que servira com Pombal que continuou no exercício de suas funções. Nessas instruções, ele deblaterava, apoiado nas informações que obtivera sobre o conjunto de situações reportadas ao seu antecessor, o Conde de Azambuja, ocorridas desde meados da década de 60 e que foram objeto de comentários nas páginas anteriores, que questionavam o alto grau de liberdade que tinham os negociantes da Bahia e os proprietários de embarcações que iam resgatar escravos na Costa da Mina para, em paralelo com o tráfico, promoverem um significativo escambo de tabaco baiano de boa qualidade – que deveria ser reservado exclusivamente para o mercado português – com tecidos e outras mercadorias provenientes da Europa, que eram clandestinamente introduzidas na Bahia.

Martinho de Melo e Castro, entretanto, na sua carta de instrução, datada de 10 de setembro de 1779, ao recém-nomeado governador da Bahia, o Marquês de Valença, não se deixou envolver por essas práticas ludibrias, advertindo que: “...na ousadia com que os interessados e mestres das referidas embarcações, pretendião que as fazendas apprehendidas se lhes restituissem e que todas as que viessem da Costa da Africa, em navios portugueses, se admittissem a despacho, dando por motivo ou servindo-se do pretexto, de que os Hollandezes obrigaram por força os portuguezes a tomal-as e ainda que isto seja verdadeiro em parte, he certo

¹⁶¹ Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, p. 166-167.

que no todo não he a violencia dos hollandezes, mas a ambição, a fraude, a prevaricação dos negociantes da Bahia, a principal causa de trazerem áquelle porto as ditas fazendas; as quaes se se admittissem a despacho, seria o mesmo que acordar-se aos inglezes, francezes e hollandezes hum commercio franco pelos portos de Africa, entre aquellas nações e os dominios portuguezes do Brazil, sem intervenção alguma do Reino de Portugal, contra a regra fundamental geralmente estabelecida entre todas as nações, que tem colonias...”¹⁶²

Sobre essa mesma questão, opina, com enorme dose de bom senso, Luís dos Santos Vilhena, na sua *Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasíliaicas*: “É hoje menos o contrabando de que vinham bem providas as nossas embarcações; e isto das feitorias que ali tinham os ingleses, franceses, holandeses, e dinamarqueses. Muitos dos nossos eram constrangidos a tomar por força aqueles gêneros; a maior parte porém os compravam de livre vontade, e os introduziam nesta cidade, com excessivo lucro dos que se arriscavam a roubar os direitos a S. Majestade.” (VILHENA, 1969:59).

Luiz Henrique Dias Tavares aponta a associação dos comerciantes portugueses da Bahia ao tráfico de escravos feito da costa ocidental da África para o Brasil, entre o início do século XVIII e a década dos vinte do século XIX, mostrando que um dos aspectos deste negócio era o comércio de reexportação de manufaturados europeus, especialmente os ingleses, que, faturados para Salvador, eram reembarcados para a África, juntamente com a aguardente de cana, fumo-de-corda curtido em melaço, açúcar de segunda e um tipo de búzio muito comum na altura de Caravelas, no litoral baiano. Da África vinham para Salvador escravos, tecidos, cera de abelha, marfim e ouro em pó. Além disso, quase todos os tumbeiros envolviam-se no contrabando de manufaturados recolhidos nas feitorias européias da costa africana ou nas ilhas do Atlântico e trazidos para a Bahia, “de onde partia outra linha de contrabando que burlava o rigoroso monopólio comercial português”, o que atraía para o comércio de escravos “quase todos os comerciantes da Bahia do século XVIII e da primeira metade do XIX” (TAVARES,1988:36).

Por ter a Coroa portuguesa feito do tabaco “objeto do mais lucrativo estanco real”, Gorender afirma que “a reação colonial foi a de um contrabando de enormes proporções”, que era praticado no tráfico com a África e através das naus das Carreiras das Índias que arribavam aos portos brasileiros. O tráfico de escravos africanos servia, ainda, de pretexto para a troca do fumo baiano por manufaturas européias, que eram introduzidas, por essa via, no Brasil,

¹⁶² Anais da Biblioteca Nacional, vol. XXXII, p. 444.

independentemente da intermediação dos mercadores lusos e da taxaço pelas alfândegas da Coroa.

Sintetizando essa situação a que nos referimos, escreve Gorender: “O contrabando tornou-se arma de amplo emprego contra o monopólio da intermediação portuguesa na importação colonial. Estimulou-o o ouro abundante no Brasil no século XVIII, o que obrigou a Coroa à tomada de medidas repressivas, cuja insistência denotava a pouca eficácia. E tanto menos eficazes deviam ser as medidas repressivas quanto mais a Coroa e os mercadores portugueses se esforçassem na extorsão dos consumidores coloniais. Em 1756, o *English Board od Trade* calculou que, de cada £100 de bens ingleses recebidos pelo Brasil, £68 representavam tributos pagos ao governo português. O contrabando de manufaturas inglesas enviadas ao Brasil chegou à situação escandalosa descrita, em 1785, pelo Ministro Martinho de Mello e Castro: “na Bolsa de Londres negociavam-se seguros de navios ingleses com destino ao Brasil; na imprensa britânica publicavam-se anúncios com os nomes dos navios e de seus respectivos capitães, em preparativo de partida ou já com carga pronta para ser conduzida ao Brasil; e o próprio Cônsul da Grã-Bretanha na Corte de Lisboa confessara que 12 navios ingleses por ano levavam mercadorias diretamente à Colônia de Portugal na América” (GORENDER, 1980:515).

Sobre o contrabando de diamantes, estima Mawe, “fundado em razões fortes” que não divulga, em dois milhões de libras esterlinas os diamantes vendidos como contrabando, que eram de melhor padrão de qualidade e foram negociados em condições mais favoráveis que os vendidos pelo governo (*apud* SANTOS, 1978:108).

O contrabando assumira em Portugal tais proporções que se chegou a criar uma Superintendência Geral de Contrabandos, pela qual passou a responder, desde 1780, Diogo Inácio de Pina Manique, um dos sobreviventes da derrubada pós-pombalina. Em 1784, dizia o superintendente ao ministro Mello e Castro: “Consta-me por alguns comerciantes, assim estrangeiros como nacionais, que de algum tempo a esta parte têm ido várias embarcações de fazendas de toda a qualidade em direitura dos estrangeiros para as Américas Portuguesas, a fim de ali se introduzirem clandestinamente, chegando-se até a segurar-se na praça de Londres uma das mesmas embarcações por cento e sessenta mil cruzeiros [?], e se segurariam as mais que se seguiram se houvesse quem quisesse tomar o seguro” (AGUIAR, 1960:47 – vol. 1).

5.2.3 A aquisição, concomitantemente ao tráfico, de *commodities* africanas, como o marfim, o ouro, a cera de abelhas, o ébano, etc.

Como já foi visto atrás, o escravo amplia a sua importância econômica ao desempenhar o papel de uma mercadoria utilizada para o transporte de outras mercadorias. Assim, desde os primórdios do tráfico africano, nas caravanas que transportavam cativos até os portos de embarque, estes, usando sua capacidade de transporte, passaram a promover o deslocamento de outras mercadorias que estavam também a caminho dos portos de embarque na costa. Assim sendo, ao serem efetuados, nas feitorias africanas, negócios encadeados, envolvendo tanto cativos quanto *commodities* diversas – que fossem por eles conduzidas até os portos –, conseguia-se reduzir sensivelmente os gastos com o transporte dessas *commodities*, criando-se condições para torná-las mais rentáveis e menos sujeita a eventuais dificuldades que poderiam derivar da contratação de terceiros para conduzi-las até a costa, proporcionando-se, assim, expressivos lucros marginais aos empresários que adotavam esta prática.

5.2.4 O contrabando de ouro e diamantes e a evasão fiscal

A partir da descoberta do ouro no planalto central, os comerciantes que negociavam na região, para se evadirem do pagamento dos quintos reais, levavam o ouro, como contrabando, para a África, onde o usavam nas negociações diretas com os ingleses e os holandeses lá estabelecidos.

Visando barrar esse comércio clandestino, a metrópole promulgou uma lei, em 1703, proibindo que navios zarpassem do Rio de Janeiro rumo à Costa da Mina. Essa tentativa de impedir o contrabando do ouro revelou-se, todavia, infrutífera, pois os comerciantes que praticavam a evasão fiscal passaram a encaminhar o ouro para ser contrabandeado, especialmente, através dos portos de Salvador e de Recife, conhecendo perfeitamente como ludibriar as autoridades às quais cabia a quintagem do ouro.

Os comerciantes portugueses radicados no Brasil, assim agindo, além de evitarem o pagamento do quinto, visavam trocar o ouro que levavam por mercadorias européias, com os ingleses e holandeses, que já os aguardavam para tanto. Alternativamente a usarem esse ouro como mercadoria de escambo na Costa da Mina, costumavam os mercadores que para lá o levavam trazê-lo na sua viagem de retorno como tendo sido havido por troca na costa africana,

pois, legalmente, só era atingido pela quintagem o ouro originário do Brasil. No sentido de proibir essas operações acima apontadas, as autoridades metropolitanas continuamente emitiam novas leis e determinações, como, por exemplo, a lei promulgada em 1711 que previa a desnaturalização e o confisco dos bens para aqueles que promovessem o contrabando de produtos proibidos na Costa da Mina. Com o mesmo intuito, o vice-rei Vasco Fernandes Cesar de Menezes decretou, debalde, por meio de um bando de 1722, que aqueles que transportassem, para a costa africana, ouro ou prata ficassem sujeitos à pena de morte (LEITE, 1963:69).

Em correspondência para Lisboa, datada de 20 de junho de 1703, Dom Rodrigo da Costa, governador da Bahia, reportava à Coroa no sentido de que comerciantes do Rio de Janeiro e das capitanias vizinhas vinham já havia alguns anos mandando embarcações para o tráfico de escravos na Costa da Mina, afirmando suspeitar de que ouro em pó ou em barras, na sua maior parte ainda por quintar, era a principal mercadoria de troca que levavam para fazer esse comércio. A resposta do rei de Portugal ao governador da Bahia não tardou a chegar, através de carta datada de 27 de setembro de 1703, comunicando ter mandado proibir terminantemente o envio de embarcações do Rio de Janeiro ou dos portos das capitanias do Sul à Costa da Mina, impondo como pena aos transgressores a pena do confisco dos navios envolvidos e das mercadorias que estivessem carregando, além de serem enviados como degredados, pelo tempo de seis anos, para São Tomé (*apud* VERGER, 1987:39-40).

5.3 ENCADEAMENTOS PARA A FRENTE

5.3.1 A distribuição a crédito dos escravos pelo interior da colônia

Destaca, Gorender, por outro lado, como um dos encadeamentos para a frente apresentados pelo tráfico dos africanos – que deveria proporcionar “excelentes oportunidades de lucro” – a venda a crédito dos mancípios aos consumidores finais. Cita ele o relato feito por Ambrósio Fernandes Brandão, em “Diálogos das Grandezas do Brasil”, que aponta, já em meados do século XVII, o episódio de um mercador que, tendo adquirido uma partida de “peças de Guiné”, (...) “logo no mesmo instante, sem lhe entrarem tais escravos no poder, os tornou a vender a um lavrador fiados por certo tempo que não chegava a um ano, com mais de 85 por cento de avanço”. Cita, também, o registro feito por Frei Vicente do Salvador no sentido de que os mercadores preferiam vender a crédito os escravos, por preços que, para o prazo de um ano, representavam o dobro do preço pelo qual se poderia adquirir o escravo à vista. Aponta,

outrossim, a acusação feita, no Recife holandês, pelo Conselheiro Adriaen Lems, no sentido de que seriam os judeus o principal contingente de arrematadores de escravos nos leilões, e que eles repassavam-nos, em seguida, “por preços elevadíssimos, pagos em açúcar, depois de determinado prazo”. Indica, ainda, como agente central neste tipo de operação, a figura do “comboieiro”, adquirente de escravos nos portos que os vendia aos habitantes das Minas, fiados por dois anos, por preços, a serem pagos em pó de ouro, que atingiam o dobro dos pagos por ocasião da sua aquisição nos portos de desembarque, desde que o comprador tivesse outros escravos que pudessem servir de garantia. Se o devedor se visse, no vencimento da dívida que assumira, impossibilitado de saldar seu compromisso, era forçado a devolver o escravo, então avaliado por um terço do seu preço de aquisição, tendo, ainda, que entregar ao comboieiro um escravo a mais, o que não o liberava de continuar preso ao credor pelo seu saldo devedor (GORENDER, 1980:519-520).

Russell-Wood confirma ser prática corrente em Minas Gerais a compra de escravos a crédito, em prazos que se estendiam até três ou quatro anos, a taxas de juros mensais absurdas, que chegavam a dez por cento, pagas sob a forma de ouro em pó. Dessa forma, mesmo os mineiros melhor sucedidos estavam permanentemente endividados com os distribuidores cariocas de quem adquiriam os escravos. Para aqueles que fracassassem, fugir para o sertão era a única salvação (RUSSELL-WOOD, 1977:62).

Manolo Florentino aponta que, em 1824, dos 310 traficantes do Rio que operavam com a África importando escravos, apenas 4,5% estavam envolvidos na sua redistribuição. Apesar dessa participação pouco expressiva dos importadores na redistribuição dos cativos, dos cinco maiores distribuidores nas cidades do litoral e do interior fluminenses, três eram consignatários que recebiam escravos diretamente da África, respondendo por 22,7% dos cativos redistribuídos (FLORENTINO, 1995:146).

5.3.2 O emprego dos escravos, durante o seu transporte, via comboios, como uma mercadoria que transporta outras mercadorias

Observa Luiz Felipe de Alencastro ser o tráfico de escravos uma atividade comercial que pode ocasionar a ocorrência de um amplo conjunto de atividades da mesma natureza a ela encadeadas. Mesmo já existindo estruturas locais de transporte específicas para cada uma das distintas regiões africanas – caravanas de camelo na Senegâmbia, canoas na Costa da Mina e

barcaças em Angola –, o escravo amplia a sua importância econômica ao desempenhar o papel de uma mercadoria que serve para transportar outras mercadorias¹⁶³. Como, na África central ocidental e no golfo da Guiné, a presença da mosca *tsé-tsé*¹⁶⁴ veio a se constituir numa barreira incontornável à formação de uma infraestrutura de transportes apoiada nas tropas de muares, o transporte de cargas nas cabeças ou nos ombros dos nativos passou a representar uma atividade extremamente importante para o desenvolvimento do sistema de trocas que se processou no Atlântico desde o século XVI até meados do XIX. Assim, desde os primórdios do tráfico africano, nas caravanas que transportavam cativos até os portos de embarque, estes passaram a desempenhar uma importante função enquanto rumavam para o oceano, que era a de promover o deslocamento, usando sua capacidade de transporte, de outras mercadorias provenientes de sertões distantes que estavam também a caminho dos portos de embarque na costa (era, pois, o escravo uma mercadoria que transportava outras mercadorias). Assim sendo, ao serem efetuados, nas feitorias africanas, negócios encadeados envolvendo tanto cativos quanto *commodities* diversas que eram por eles carregadas até os portos, conseguia-se reduzir sensivelmente os gastos com a circulação dessas *commodities*, criando-se condições para torná-las mais rentáveis e menos sujeita a eventuais dificuldades e aos altos custos de transportes que poderiam derivar da contratação de terceiros para conduzi-las até a costa. Portanto, os lucros marginais que resultassem da compra de mercadorias ancilares, como madeiras de lei, peles, cobre, ouro, almíscar, goma, azeite de palma, marfim e cera de abelha¹⁶⁵, que seriam conduzidas pelo plantel de escravos concomitantemente adquirido, reforçavam a rentabilidade do negócio relativo à mercadoria aglutinante (ALENCASTRO, 1994:45-46). Com a experiência comercial que foram acumulando, ao operarem nos múltiplos redutos coloniais ultramarinos portugueses, os

¹⁶³ O Professor Robert Capot-Rey, da Universidade de Alger, em livro que escreveu sobre a geografia da circulação, apontava o próprio homem como tendo sido o primeiro meio de transporte. Escreveu ele: “O meio de transporte o mais elementar, mas também o único que está imediatamente à disposição de todos os homens, é o transporte pelo próprio homem, por meio do braço, sobre a cabeça e sobre os ombros. (...) O peso que um homem pode portar varia segundo a forma de carregar. Na África Central, onde os negros portam os volumes sobre a cabeça, a carga média é de 25 kg. e a extensão da etapa de 25 km.. No Thibet, onde o chá em tijolos é levado sobre o dorso, a carga pode atingir (...) 100 a 150 kg. (...). (CAPOT-REY, 1946:76).

¹⁶⁴ A *tsé-tsé* (*Glossina palpalis*) é uma mosca da África tropical, um pouco maior do que a nossa mosca doméstica, que se constitui no vetor através do qual se difunde uma espécie de tripanossomíase, a *doença do sono*, que é extremamente mortal, assolando os seres humanos. Ela se multiplicava, especialmente nas proximidades das matas úmidas e sombrias, que pela sua presença acabavam virando vazios demográficos (SILVA, 1992:20). Outras moscas da mesma família (*Glossina morsitans* e *Glossina tachyoides*) são vetores que picam, respectivamente, o gado e animais silvestres, transmitindo-lhes a magana (não será nagana?), igualmente mortal (BLANCHOD, 1946:372-381). Onde a *tsé-tsé* estava presente (as matas úmidas) os rebanhos eram dizimados pela doença do sono (magenta), uma vez que só nas regiões não flageladas pela *tsé-tsé* é que prosperavam os rebanhos (SILVA, 1992:33).

¹⁶⁵ Lembra Alencastro (1994:46 – nota 179) que foi na primeira metade dos anos 1640 que a cera de abelha produzida pelas colméias da Quissama passou a ser refinada, tanto para o consumo doméstico quanto para ser remetida para o Brasil.

comerciantes lusitanos passaram a apoiar suas atividades em torno do eixo que era representado por uma mercadoria aglutinante – que se constituía no “eixo da mercancia” – cujo valor era o principal parâmetro de organização e de direcionamento das trocas processadas numa dada região, em cuja esteira “fluíam as mercadorias auxiliares”. É desta forma que “feiras de trato e reinos negreiros do interior aparecem como câmaras de compensação para onde convergem diferentes redes de troca”, em cujo seio as características das mercadorias envolvidas faziam com que “o comércio continental de longa distância e as trocas marítimas se justapusessem às estruturas aldeãs de consumo doméstico na África ocidental e central.” (ALENCASTRO, 1994:47). *Pari passu*, deslocadas a contragosto através da *middle passage*, multidões de cativos moviam a roda viva dos negócios, vindo a irrigar com suas lágrimas e seu suor os eitos americanos.

Também no Brasil, os escravos exerciam idêntica função de transportadores de outras mercadorias (a serviço dos comboieiros), conduzindo até os sertões de Minas uma enorme variedade de cargas para lá destinadas que eram desembarcadas dos navios portugueses nos portos do Rio de Janeiro e de Parati.

5.3.3 A maquiagem do escravo para prepará-lo para a venda

Sobre a maquiagem do escravo, transcreve Taunay a seguinte afirmativa, que ele atribui a Almeida Prado: “Chegava a escravaria cadavérica à vista da costa americana, o olhar esgaseado, as carnes rechupadas, pele sobre ossos, ventre inchado, coberta de pústulas por fora, e germens devastadores por dentro. Aquela miséria espantaria os compradores, pelo que os capitães aumentavam as rações de água e comida nos dias anteriores, e [dispensavam aos escravos] mais cuidados do que de costume, alguns tão minuciosos que pareciam os de mãe estremosa preparando a filha casadeira para o baile. Lavados, barbeados e depois friccionados com o remédio soberano, óleo de palma, que restituía à pele doente o brilho e maciês da saúde, o[s] negro[s] começava[m] a ressuscitar. (...) Maior espaço ao ar livre, danças, folguedos, promessas de bom tratamento, completavam a restauração física e moral.” (TAUNAY, 1941:130).

Aponta Conrad que, dado o elevado investimento feito, no país, na compra de escravos, após a lei de 7 de novembro de 1831, que tornava ilegal a continuidade da importação de africanos, gerou uma série de movimentos de amplo alcance na sociedade brasileira, exigindo não apenas a sua revogação, mas também que todos que a houvessem violado fossem anistiados.

O senador Felisberto Caldeira Brant (o marquês de Barbacena), em inflamado discurso, afirmou que a lei, em vez de por fim ao tráfico, tinha-se tornado “um poderoso estímulo à energia, habilidade e sucesso” dos traficantes, e que, nos dois primeiros anos após ter sido aprovada, ela conseguiu inibir a entrada de africanos “porque ainda não tinham sido descobertos os meios de burlar as investigações nos portos de chegada e partida; também não haviam sido estabelecidos os vários depósitos para a recepção de escravos e ensino do português; também não havia uma multiplicidade de agentes empregados na condução dos escravos para cada propriedade com o objetivo de seduzir a inocência dos plantadores”. Acrescenta o marquês que, com a criação da “máquina” montada para burlar a justiça, o tráfico veio a progredir numa escala nunca dantes verificada. O ensino, implantado pelos traficantes, do português básico – cujos professores, afirma Conrad (1985:119), de forma irônica, tinham por tarefa “fazer com que africanos recém-chegados falassem como veteranos residentes do império” – levou alguns plantadores a se iludirem imaginando que estivessem comprando escravos *ladinos* (escravos já aculturados). Todavia, com a recuperação dos preços dos produtos brasileiros no mercado internacional, os plantadores deixaram de lado os pruridos de moralidade, passando a comprar, independentemente de sua origem, todo e qualquer escravo que lhes fosse oferecido, “seduzidos” que estavam “pelo irresistível desejo, natural em todos, de preservar e aumentar suas fortunas” (CONRAD, 1985:111-112).

Kátia Mattoso comenta que o escravo depois de mais de um mês de travessia do Atlântico e após uma cabotagem perigosa, feita clandestinamente, era “de ordinário, desembarcado num estado de exaustão física e moral fácil de imaginar”, chegando “mais morto do que vivo, em terra desconhecida e hostil”. Para o traficante a que pertencia, ele representava, todavia, um investimento que podia significar uma possibilidade de bom negócio. Assim sendo, devia ele ser exibido ao seu potencial comprador aparentando estar no seu “melhor estado físico e até mesmo moral”. Era, pois, o cativo “bem cuidado e posto à engorda antes de ser vendido”. Para melhorar sua aparência, passava por uma aplicação de óleo de palma por todo o seu corpo, o que camuflava eventuais doenças de pele de que fosse portador e dava-lhe brilho, que era “sinal de vigor físico”. Usava-se escovar seus dentes e gengivas com raízes adstringentes, o que dava à sua boca um aspecto mais saudável. Para escamotear a ocorrência de artroses ou de atrofia muscular, conseqüentes de posturas físicas inadequadas e forçadas decorrentes do exíguo espaço vital que lhe cabia no porão do navio negreiro durante a travessia, era ele forçado a executar um conjunto de exercícios especiais que lhe aumentavam a flexibilidade muscular (MATTOSO, 1988:65-66).

Manolo Florentino, por outro lado, indica que o traficante José Alves Moreira, estabelecido no Valongo, tinha um contrato com Ursula da Costa para que esta tratasse dos escravos que estavam doentes por ocasião do desembarque ou que viessem a adoecer enquanto estivessem alojados nos armazéns do bairro, pagando-lhe 4\$800 réis por cabeça, mesmo no caso de que eles não sobrevivessem (FLORENTINO, 1995:145).

5.3.4 O contrabando de escravos, especialmente em troca de moedas e barras de prata, nas colônias espanholas situadas no estuário do Prata

Quando estive na Bahia, em 1612, Francisco Pyrard, um aventureiro natural de Laval, comentando os resultados sobre o meio circulante baiano da conexão comercial que os negociantes soteropolitanos mantinham com o Prata, afirmou: “Nunca vi terra onde o dinheiro seja tão comum, como é nesta do Brasil, e vem do Rio da Prata, que é a quinhentas léguas desta baía. Não se vê ali moeda miúda, mas somente peças de oito, quatro e dois reales e metade destas, que valem cinco soldos; e procuram em Portugal as moedas de cinco soldos e de seis brancos, para as vender ali por moeda miúda e nisso tiram proveito; porque usam mui pouco outra moeda, afora a de prata.” (PYRARD, 1944:230 – vol.2).

Numa sociedade carente de numerário como era a do Brasil-colônia, o fato de haver no estuário do Prata a possibilidade de se trocar escravos por prata (em dobrões ou em barras), fazia com que os escravos africanos passassem a ser vistos como uma mercadoria de grande importância no próspero comércio que era feito pelos comerciantes do Rio de Janeiro (e, em momentos anteriores, pelos da Bahia) ao longo do estuário do rio da Prata.

Por se apresentar a falta de numerário como uma importante limitação às atividades comerciais dos negociantes do Rio de Janeiro, em meados do século XVIII, estes, procurando atenuar os problemas dela resultantes, tomaram a decisão de voltar a contrabandear na margem norte (a banda oriental) do rio da Prata, através da Colônia do Sacramento — cuja disputa com os platinos vinha sendo por parte da Coroa portuguesa “cozinha em fogo brando” —, que passou a ser o palco, a partir de 1760, do escambo por barras de prata espanholas do Potosí, e também por charque e couros, dos escravos, açúcar, tabaco e cachaça que eram para lá levados pelos comerciantes do Rio de Janeiro.

CAPÍTULO 6

A TENDÊNCIA À EXACERBAÇÃO DA MERCANTILIZAÇÃO

O processo de colonização, na sua gênese, apresentou-se como um desdobramento da expansão comercial européia, por meio do qual se verificou, nas colônias, a agregação às atividades puramente comerciais de atos produtivos, através dos quais se tornou possível produzir novas mercadorias para alimentar os novos circuitos comerciais que se originaram da exploração produtiva do continente americano e do estabelecimento de novas rotas marítimas de comércio voltadas à extração de especiarias e das demais riquezas do Oriente.

Esse processo, *a priori*, tinha por objetivo estabelecer a reorganização da produção, de modo a se poder prover, com maior abundância, a reprodução da riqueza.

Consistiu, pois, a produção colonial, num modo de produção mercantil altamente especializado, cujos resultados eram acumulados, de forma dominante, externamente às áreas produtoras. Dessa forma, a economia colonial revelou-se como sendo uma economia que promovia, no centro do sistema (na metrópole), a acumulação de capital comercial, do qual se apropriava na esfera da circulação. Este tipo de acumulação ficou conhecido, no debate que se estabeleceu sobre a evolução do Capitalismo, como “acumulação primitiva”, por ser o capital comercial autônomo, existindo antes mesmo que o capital propriamente dito viesse a dominar a esfera produtiva.

No capitalismo comercial (Mercantilismo), verificava-se a existência da produção para o capital (visando a sua acumulação) e não pelo capital. O capital comercial autônomo resultava, pois, da inequivalência das trocas que eram processadas na sua origem, havendo necessidade, para a garantia da sua reprodução, de meios extra-econômicos de indução.

No processo de exploração típico do sistema colonial, em situações em que o acesso à terra apresentasse alto grau de liberdade, por estar a fronteira agrícola aberta – ou seja, em condições em que a terra fosse abundante e ainda não houvesse sido apropriada por ninguém –, fazia-se necessário que o regime de trabalho que viesse a ser adotado envolvesse um alto grau de compulsoriedade. Quanto mais compulsório se tornasse o trabalho, maior tenderia a ser o

montante da renda por ele gerada. Assim, por ser o trabalho escravo a forma extrema de compulsoriedade do trabalho, deveria o seu emprego, em geral, proporcionar um elevadíssimo grau de concentração da renda.

A produção colonial apresentava um caráter mercantil, o que fazia com que os lucros decorrentes da mercantilização dos produtos que ela gerava fossem acumulados externamente ao espaço em que se dava a produção (ou seja, na metrópole). Além disso, era ela baseada no trabalho escravo (havendo, portanto, extraterritorialidade na oferta de trabalho). Uma outra característica inerente à economia colonial era a de ser ela uma economia subordinada. Dessa forma, tratava-se a economia do Brasil-colônia de uma economia apêndicular, cujo grau de autonomia era, por isso, relativamente reduzido. Nestas condições o trabalho tendia, nas colônias, a ser compulsório, por ser mercantil a produção e, também, pelo fato de que se ele não fosse compulsório na periferia seria menor a margem de acumulação que poderia ocorrer no centro.

Fazia-se também importante criar as condições para que, na área produtiva da colônia, a renda se concentrasse, pois isto criaria um espaço de mercado para os gêneros comercializados a partir da metrópole.

No que se refere ao trabalho escravo, era importante que se tivesse em mente o fato de que, enquanto a escravização dos negros criava condições que favoreciam a acumulação cêntrica, a do ameríndio propiciava uma acumulação interna na Colônia. Assim, a boa lógica do lucro conduzia os comerciantes, por ocasião da montagem da base produtiva colonial, a optarem pelo tráfico africano como fonte preferencial de trabalhadores forçados.

É, portanto, evidente que o capitalismo da época da transição foi típico de uma situação em que a economia era predominantemente mercantil. Tratava-se, porém, de uma economia mercantil simples, cuja forma típica era a de capital autônomo (que não se constituía em alíquota do capital produtivo), cuja acumulação se processava, em termos de agregação de valor, na esfera da circulação.

Assim, este tipo de capital tinha uma participação meramente marginal no processo de acumulação cêntrica, uma vez que o mecanismo de mercado não era suficiente para sustentar a acumulação, havendo a necessidade de indução política (pela via de uma atuação coercitiva do Estado).

Não era, pois, por mero acaso que, para os mercantilistas, riqueza fosse identificada com moeda (metal nobre) e que a acumulação se desse no processo da circulação.

O Mercantilismo vai se constituir no sistema econômico típico e dominante do período da transição do Feudalismo para o Capitalismo, desenvolvendo-se num ambiente bastante competitivo, em que, na visão colbertiana, o ganho de um se constituía na perda de outro e o comércio representava a única fonte de enriquecimento. Neste contexto, a acumulação no comércio vai usar, como um de seus principais mecanismos, o processo de colonização.

Por isso, na base do Mercantilismo estava a preocupação das nações colonizadoras (metrópoles) em resguardar os seus respectivos domínios coloniais, constituindo-se o monopólio do comércio colonial na “medula do sistema”, sendo através 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” (NOVAIS, 1976:51).

Na medida em que a metrópole reservava a si o monopólio do mercado colonial (exclusivo metropolitano), criava as condições para que, simultaneamente, através da atuação do seu corpo de comerciantes nos mercados coloniais, pudesse ela se assegurar das vantagens de uma situação de oligopsônio, por deterem eles a exclusividade do direito de compra dos produtos coloniais, e de outra de oligopólio, uma vez que esses mesmos mercadores detinham, também, o privilégio do controle do suprimento de todas as mercadorias necessárias ao abastecimento da colônia.

Temos, pois, que, ao controlar a metrópole os comércios de exportação e de importação de suas colônias, podiam os seus comerciantes se apropriar de parte substancial da renda criada pela produção colonial. Concomitantemente, ao dar garantias para a atuação desses comerciantes, realizava o Estado a política burguesa, criando as condições para o seu próprio fortalecimento, através da abertura de novas fontes de arrecadação de tributos.

Dessa forma, a economia colonial complementava a metropolitana, criando as condições para que esta pudesse adotar, em toda a sua extensão, os preceitos mercantilistas, o que permitia fortalecer crescentemente o Estado e dar maior organicidade à atuação, nos distintos mercados então acessíveis, de seus comerciantes.

Nesse contexto, procurava-se conciliar os elementos propulsores típicos dos circuitos mercantis coloniais, bem como os condicionamentos que eram a eles transferidos pelas distintas fases de evolução experimentadas, no decurso da era moderna, pela disputa que se travava entre as potências hegemônicas no sentido de conquistarem o controle de novos circuitos de comércio bem como o dos mercados já existentes.

Os circuitos comerciais americanos, que ao longo do século XVIII ainda eram tipicamente coloniais, e cujas autonomia e autopropulsão eram bloqueadas pelos interesses metropolitanos, subentendiam especificidades distintas daquelas que viriam a ser constatadas nos circuitos de comércio característicos do século XIX, os quais, apesar de neles serem comercializadas as mesmas mercadorias, estavam inseridos na fase em que as antigas colônias vieram a adquirir o *status* de economias nacionais, na qual tem início a etapa concorrencial do Capitalismo. O marco divisório entre essas duas etapas foi a Revolução Industrial inglesa.

Assim, as antigas colônias íbero-americanas, ao se tornarem independentes, por volta da passagem do século XVIII para o XIX, ingressaram num mercado mundial capitalista típico da fase concorrencial, em que os circuitos comerciais conservavam seu caráter colonial, mantendo os determinantes e as características típicos da constituição das economias em que, todavia, imperava o capital mercantil. Isto quer dizer que ao Novo Mundo cabia continuar a concentrar sua produção em artigos que guardavam as mesmíssimas condições que tinham os produtos coloniais, ou seja, eram artigos requeridos pelo mercado europeu não produtíveis na Europa. Garantia-se, com isso, a continuidade da inequivalência nas trocas que era típica do processo de acumulação mercantil, em que se comprava barato e se vendia caro, procurando-se ampliar a margem existente entre os preços de venda dos produtos europeus e os de compra das *commodities* produzidas nas novas nações americanas. No sentido de tornar as margens de lucro ainda mais expressivas, passaram os Estados absolutistas europeus a impor condições de monopolização dos circuitos mercantis que vão garantir a possibilidade de acesso ao mercado somente aos grandes mercadores, alijando do mesmo os de menores cabedais (SANTOS, 1996:68).

Nessa etapa – em que ainda se promovia a chamada acumulação primitiva –, para garantir margens diferenciais de preços cada vez mais expressivas entre esses dois tipos de comerciantes, de forma a expandirem-se as massas de lucros apropriadas pelos de mais grosso trato, tornou-se

necessária a penetração do grande capital comercial na esfera produtiva, criando-se as condições para que se conseguisse, através da busca de escalas de produção adequadas, manejar os preços e as quantidades produzidas no intuito de se expandir o máximo possível a acumulação mercantil.

Todavia, os mecanismos econômicos convencionais demonstraram-se insuficientes para assegurar a continuidade do processo de valorização do capital, o que induziu os detentores do capital mercantil a recorrerem ao apoio do Estado, o qual vai agir nas colônias através de instrumentos legais voltados a procurar garantir a continuidade dos diversos graus e formas de monopolização, ou de controle de mercados, adequando-os aos “interesses metropolitanos centrados nas relações comerciais” (SANTOS, 1996:69).

Os distintos circuitos nativos montados para a produção e o comércio de produtos primários tropicais, internos às economias coloniais, podiam ser diferenciados pelo poder que tinham de aprofundar o processo de divisão social do trabalho, ocasionando, à medida que ocorria um processo de diversificação das atividades ligadas à sua área principal de atuação, a redução do espaço de mercado para novos ramos articulados pelos circuitos comerciais metropolitanos, e, em compensação, quando promoviam a concentração de seus esforços produtivos num rol menor de atividades, especializando-se num ou em poucos tipos de produção, criavam a abertura de espaço para a introdução de novos produtos ou para a ampliação do mercado até então existente para os produtores ou fornecedores já estabelecidos. Ao se concentrar a atenção sobre as colônias em que preponderaram atividades ligadas à mineração, sentir-se-á uma muito maior tendência à revelação do caráter mercantil, decorrente da especialização do trabalho, que tipificava este setor de atividade, enquanto se podia constatar que, em colônias voltadas à agricultura, por serem produzidos localmente os alimentos requeridos pela mão-de-obra por elas empregada, eram reduzidas as oportunidades de negócios que se abriam para os mercados abastecedores já existentes (SANTOS, 1996:69).

Constatava-se, assim, que, nas colônias que se ocupavam da mineração, as atividades produtivas tinham um caráter claramente mercantil, ao mesmo tempo que as grandes propriedades agrícolas eram auto-suficientes em alimentos, não abrindo, portanto, no que toca ao suprimento destes, novas oportunidades de negócios aos potenciais mercados abastecedores extra-coloniais.

É, entretanto, importante que não seja esquecido o fato de que a produção de gêneros coloniais, em maior ou em menor grau, encontrava, pela existência de um escravismo amplamente difundido, fortes restrições ao aprofundamento do seu grau de mercantilização.

O Estado Nacional Brasileiro foi constituído tendo por base mecanismos típicos do Antigo Sistema Colonial. Por exemplo, a Economia Escravista Colonial (em que a escravidão constituía o regime de trabalho dominante) vai aparecer como a forma limítrofe e típica do referido sistema, uma vez que se constituía numa economia mercantil, dominada politicamente pela metrópole, em que o trabalho era predominantemente compulsório e que dependia das economias centrais, sendo essa dependência expressa pela acumulação externa (cêntrica) de capital.

A produção não tem papel dominante na acumulação do capital comercial. A acumulação vai acontecer no processo da circulação. Na economia de transição, o capital comercial autônomo não tem condições de endogenamente se reproduzir. O regime de produção dominante é o da produção independente e a dinâmica de acumulação dominante é a da acumulação primitiva de capital.

Assim sendo, a economia mercantil escravista colonial se apresentava como sendo altamente especializada, estando a sua produção centrada em alguns poucos produtos – produtos agrícolas tropicais, metais nobres e especiarias (drogas do sertão) – com um setor de exportação especializado e um setor de subsistência bastante diversificado. Caracterizava-se este tipo de economia pelo fato de que ela era desenvolvida em pequenas propriedades, com produção independente e um número relativamente reduzido de escravos, sendo o ritmo da produção determinado pelo setor exportador.

Em termos da sua dinâmica, a economia colonial cumpria o seu papel na medida em que se expandia, ocupava novas áreas e promovia uma acumulação cêntrica, ao mesmo tempo que desenvolvia mecanismos tendentes a reverter esse processo (visando com isto a internalização da acumulação). Concomitantemente, no centro do sistema vai haver um fortalecimento – com recursos gerados pela economia colonial, através da acumulação que se processava na esfera da circulação e da criação de novos mercados – dos mercados metropolitanos. Contribuía, dessa maneira, a economia colonial para a criação das condições básicas necessárias para a o surgimento de formas capitalistas de produção.

Nas economias produtoras de gêneros coloniais, o escravo exercia três funções: 1) ele se constituía num patrimônio que representava uma reserva de valor, podendo ser vendido ou alugado; 2) a exploração, no cotidiano, de sua capacidade de trabalho redundava na obtenção de produção comercializável; e 3) o amplo conjunto de atividades em que podia ser aplicável o seu trabalho reduzia bastante a possibilidade de emprego alternativo, pelo colono, de outras formas de produção (SANTOS, 1996:69).

Essas três funções do escravo prejudicavam um melhor aproveitamento da renda mercantil do produtor escravista das seguintes formas: 1) pela retenção de parte significativa do fluxo mercantil referente ao tráfico e por criar, via crédito, mecanismos de subordinação do produtor colonial ao grande capital mercantil-usurário da metrópole; 2) ao vedar ao escravo a obtenção de rendas autônomas atuando como produtor direto e, mesmo, que pudesse ele consumir parte de sua produção de gêneros alimentícios; e 3) por não ceder espaço econômico para o surgimento de camadas médias da população que tivessem interesse em integrar o mercado.

Eram, pois, evidentes, desde o princípio, as diferenças fundamentais que existiam entre a economia mineira das Gerais, no século XVIII, e as economias açucareiras de Pernambuco e da Bahia, fato que deve ser atribuído às especificidades que tem o ouro de aluvião encontrável naquela economia, que podia ser explorado mediante o emprego de técnicas bastante rudimentares, o que permitia que mesmo colonos com reduzidos cabedais a ele tivessem condições de acesso. Na visão de Ronaldo Marcos dos Santos, isto ensejou o surgimento, nas regiões auríferas, de camadas médias de população, que estavam alojadas “entre o par polar senhor/escravo”, o que vai trazer, como conseqüências sobre o fluxo interno de renda, condições que ocasionariam sensíveis reflexos dinâmicos favoráveis a uma maior integração inter-regional, o que propiciaria a abertura de espaço para uma progressiva internalização das decisões de investir. Às possibilidades de mobilidade social a que alude, vai chamar este autor de “democracia das Minas” (SANTOS, 1996:71).

A falta de numerário foi outra circunstância que prejudicou a mercantilização da economia açucareira. Na mineração, a escassez de numerário era relativizada em virtude das características peculiares que tem o ouro, como mercadoria especial que é. Estas propriedades, que serão a seguir analisadas, fazem com que ele venha a inverter “a lógica da acumulação

mercantil ao tomar a forma social de equivalente geral das demais mercadorias do Universo”. Assim que o ouro é extraído da natureza e vai para as mãos do homem, passa ele a ser dinheiro, o que “o torna indiferente também à ilegalidade de sua circulação, facilitando a mercantilização interna e o contrabando com o exterior, concentrando recursos monetários passíveis de se tornarem capital-dinheiro”, além de permitir que se pudesse contornar a constante falta de numerário que bloqueava as transações correntes internas à colônia. A economia mineira, portanto, conseguiu relativizar os bloqueios resultantes do funcionamento da economia escravista colonial, os quais, dada a escassez de meios de pagamento na economia açucareira, em determinados lugares e momentos, chegaram a funcionar plenamente (SANTOS, 1996:71).

A descoberta maciça de ouro possibilitou o desenvolvimento na colônia de um número bastante significativo de circuitos mercantis, que envolviam, Brasil-afora, muitas vezes com as bênçãos da Metrópole, um significativo número de comerciantes, detentores de cabedais dos mais diversos portes. Surgia, assim, “o rascunho de uma burguesia mercantil colonial, com seus mercadores ligados ao comércio exterior [constituindo o] seu núcleo dominante”, que mantinha relações “simbióticas” com outros agentes comerciais que dispunham, geralmente, de montes de capitais menores, como os varejistas, comboieiros e tropeiros, que persistiram em suas atividades mesmo muito após a decadência da mineração (SANTOS, 1996:72).

O grande saldo positivo deixado pela mineração decorreu de ter esta atividade econômica se constituído num pólo de acumulação autônoma, que reunia comerciantes e produtores coloniais que souberam aplicar adequadamente seus recursos, tendo muitos deles se assenhoreado de expressivas fortunas, articulando-se às novas atividades produtivas então desenvolvidas, a que puderam, muitas vezes, estimular por meio de suas compras e de seus créditos. Tudo isto contribuiu para que o estatuto colonial viesse a ser reiteradas vezes negado, culminando este processo com a abertura dos portos brasileiros, em 1808. Estavam, então, cumpridos os pré-requisitos para que surgisse o Estado Nacional brasileiro, e isto vai acontecer “com as modificações introduzidas pela estadia da Corte, que deu novo caráter ao Rio de Janeiro, como cidade que passa a representar a ascendência do capital mercantil nacional sobre o próprio setor produtivo”. Além do mais, “a internalização de um padrão monetário e a fundação do Banco do Brasil permitem agilidade ao novo Estado para antecipar seu gasto com o vasto funcionalismo civil e militar transplantado para o Rio de Janeiro”, bem como para a implantação de obras públicas condignas da sede de uma monarquia que se prezasse. A partir daí, céleres

passos foram dados no sentido de se completar as condições para o surgimento de um poder autônomo centralizado no Rio de Janeiro, tendo sido a Independência o último – e, provavelmente, o mais importante – desses passos no sentido da criação do novo Estado Nacional (SANTOS, 1996:75).

Em 1942, Caio Prado Júnior inaugurou, com a publicação de *Formação do Brasil Contemporâneo* – cujo capítulo inicial, intitulado “Sentido da colonização”, veio a se constituir, a partir da análise e divulgação dos fundamentos estruturais nele contidos, num importante marco da historiografia brasileira –, uma nova fase dos estudos históricos sobre o Brasil, tornando-se esta sua obra uma referência obrigatória para quem quer que tivesse a intenção de estudar seriamente a história do nosso país, especialmente a do período colonial.

Nesta obra, o autor destaca o caráter claramente heteronômico das decisões básicas relativas ao processo de colonização – tomadas sob a égide do chamado “exclusivo metropolitano” –, o qual reservava ao capital mercantil lusitano, bem como ao Erário real português, um conjunto de privilégios de natureza comercial e/ou fiscal nas negociações efetivadas nos mercados coloniais. Esse conjunto de decisões exerce, sobre a economia e a sociedade coloniais, efeitos estruturantes, que têm como objetivo último promover um contínuo fluxo de transferência de excedentes comerciais gerados na colônia para os comerciantes e para a Coroa metropolitanos. Este processo se baseia na exclusividade do comércio de cada uma das distintas colônias com as suas respectivas metrópoles, dentro de um arcabouço institucional montado para canalizar para estas os excedentes produtivos naquelas apropriados, e ficou conhecido como “pacto colonial”.

De acordo com os padrões em voga no chamado Antigo Sistema Colonial, o sistema produtivo-exportador do Brasil-colônia estava fundamentado em três elementos básicos: latifúndio, monocultura e escravidão.

Em tal sistema, notava-se uma clara subordinação da produção colonial ao capital mercantil metropolitano, que promovia a apropriação e a transferência para a metrópole dos excedentes que as atividades coloniais produziam.

Além disso, o fato de estarem os fatores produtivos concentrados, de forma quase absoluta, na produção para exportação, fazia com que o abastecimento do mercado interno

colonial tivesse que ser feito através de importações, cujo controle representava, para o capital mercantil metropolitano, a outra face do processo de apropriação dos excedentes gerados na Colônia. No tocante ao abastecimento de gêneros alimentícios para os colonos, este era em grande parte garantido através de atividades agrícolas e pecuárias de subsistência, desenvolvidas por eles, em geral, nas suas próprias terras. Atividades mercantis voltadas ao abastecimento de gêneros alimentícios à população estavam restritas ao atendimento das necessidades verificadas nos centros urbanos mais populosos. No mais, imperava uma situação de relativa autonomia na busca de gêneros que pudessem satisfazer às necessidades alimentares apresentadas pela população dispersa pelo sertão.

Em 1945, Caio Prado Júnior, com a publicação de *História Econômica do Brasil*, trouxe mais uma importantíssima contribuição para a interpretação e para a compreensão da evolução da conformação da sociedade brasileira. Mostra ele, então, que a sociedade colonial era constituída por uma classe senhorial, seus escravos e um grande número de agregados livres e pobres, com absoluta hegemonia da elite agrária no plano local ou no regional. No contexto resultante da conjugação desses elementos, em que se fazia notar uma nítida dominância do capital mercantil metropolitano, não sobraria, na visão de Caio Prado, como será mostrado nos parágrafos seguintes, espaço para que se formassem, no território colonial, circuitos internos de acumulação (PRADO JÚNIOR, 1963: 126-128).

Para Caio Prado Júnior, a partir da segunda metade do século XVIII, as nações ibéricas passaram a enfrentar crescentes dificuldades. O Antigo Sistema Colonial – fundado no chamado Pacto Colonial, e que representava o controle exclusivo do comércio das colônias por suas respectivas metrópoles – entrou em sensível declínio, que pode ser atribuído, *grosso modo*, a uma profunda transformação de caráter estrutural, que se traduzia no “aparecimento do capitalismo industrial em substituição ao antigo e decadente capitalismo comercial”. Até então, prevalecera o capital comercial, de modo quase absoluto, nas transações financeiras e nas operações mercantis, tanto as realizadas no mercado interno colonial quanto no internacional.

Por não ter a indústria ainda ingressado na sua fase capitalista, a produção ainda era basicamente artesanal. Todavia, a partir do século XVIII, especialmente na Inglaterra, a indústria passa a assumir vulto crescente, ofuscando o capitalismo comercial, e assume um espaço e uma preeminência que sequer poderiam ter sido sonhados durante a vigência deste último. Em

decorrência disto, tornava-se cada vez mais evidente o declínio do Antigo Sistema Colonial, representado pelo então ainda dominante Pacto Colonial, que expressava os interesses do capitalismo comercial, que cada vez mais definhava.

Para os industriais, o monopólio comercial, de que não participavam por não serem comerciantes, não trazia qualquer benefício. E pior, ao restringir as relações mercantis, como acontece por ocasião da criação de um monopólio, a nova situação criada bloqueava o que mais lhes interessava, que seria o seu acesso aos mercados existentes. Assim sendo, na ótica dos industriais, nessa fase em que o Capitalismo, ainda bastante incipiente, dava seus primeiros passos, o principal ideal a ser perseguido era o da maior liberdade possível de mercado, para que se multiplicassem as oportunidades comerciais em geral, eliminando-se quaisquer barreiras que pudessem prejudicar o livre desenvolvimento de seus negócios.

Nesse contexto, os impérios coloniais ibéricos, que até então haviam se escudado em monopólios, se viam sem saídas possíveis para a sua situação, uma vez que as suas indústrias não haviam acompanhado a evolução experimentada pelas demais nações européias, achando-se, portanto, bastante defasadas, tecnicamente e no que tange às práticas de controle de mercados, frente às condições vigentes naquelas nações que haviam optado pela industrialização.

Assim sendo, praticamente sobravam às nações ibéricas, naqueles momentos críticos de mudança universal do padrão de acumulação, somente as atividades que giravam em torno dos privilégios que haviam mantido para si no comércio colonial, dos quais não poderiam abrir mão por se constituírem no elemento aglutinador de seus vastos domínios territoriais. Ao se agravarem os conflitos internacionais que abalaram a Europa no final do século XVIII, foram as monarquias ibéricas esmagadas pelas transformações em curso, perdendo os seus outrora vastos e ricos domínios americanos. A partir de então estava estabelecida para o mundo uma nova ordem, eliminando-se, com isto, os obstáculos que vinham sendo estabelecidos pelo hermético fechamento político e comercial que mantinham os dois colossais impérios coloniais ibéricos, os quais obstruíam a marcha dos acontecimentos internacionais. Dessa forma, na visão de Caio Prado, as recém-libertas nações ibero-americanas, “abertas ao comércio e intercuro do universo”, tomaram, no concerto das nações, o lugar que pertencera “aos estanques impérios ibéricos”, desafogando o mundo, que ficava livre, a partir de então, “daqueles tropeços imensos que lhe embargavam o desenvolvimento”.

Quanto a Portugal, já havia este atingido, então, no que se refere ao Brasil, o limite extremo de sua capacidade realizadora e colonizadora, achando-se a sua obra neste terreno terminada, tendo o Reino – que, protegido pelo monopólio de comércio, impunha-se como parceiro forçado e oneroso no comércio exterior – se convertido “em simples parasito de sua colônia”. Portugal, escudando-se no monopólio comercial, sequer tinha condições para o exercício de simples operações de intermediação mercantil, e nem mesmo representava um mercado consumidor de dimensões muito consideráveis.

Finalmente, no crepúsculo do século XVIII e nos albores do século XIX, acontece a pane total do sistema, cujos sintomas já vinham sendo há longo tempo sentidos. O conjunto todo entra em crise. A marinha portuguesa arruinava-se crescentemente, não tendo mais sequer condições de reprimir a escandalosa prática do contrabando, que se dava às escâncaras. Nestas circunstâncias, a Metrópole, para manter e proteger o seu deveras ineficiente comércio, impunha à sua colônia as mais drásticas e pesadas medidas restritivas, proibindo que ela internalizasse a produção dos gêneros que alimentavam o seu comércio marítimo.

Não se poderia mais procrastinar. O regime colonial se apresentava, então, como um intolerável obstáculo a impedir o desenvolvimento interno do Brasil.

Será por meio de circunstâncias externas fortuitas que o sistema de barreiras restritivas assentado contra a Colônia ruirá, a começar pelo exclusivo metropolitano, que é removido. E as medidas liberalizadoras não pararam mais de acontecer. Foram, assim, gestadas e ganharam corpo as condições para que se iniciasse um processo paulatino de transmutação do regime vigente, no conjunto de seus aspectos, de colônia em nação.

Este bloco de transformações já estava, de alguma forma, maduro, quando, no início do século XIX, circunstancialmente, emergiram as condições para a sua implantação. Explodiram, então, em toda a sua plenitude, as forças transformadoras latentes que lograram fazer da antiga colônia lusitana uma comunidade nacional independente. Iniciou-se, a partir daí, um longo processo, até hoje inconcluso, de busca, pelo Brasil, de uma forma autônoma e soberana de inserção no concerto das nações.

Fernando Novais prossegue no caminho analítico (O sentido da colonização) aberto por Caio Prado Júnior, vinculando, de maneira mais sistemática, nos modelos explicativos que

constrói, a existência de colônias ao processo de acumulação primitiva de capital mercantil por parte dos comerciantes metropolitanos, que extraíam, nos redutos coloniais de suas respectivas metrópoles, os excedentes produtivos neles gerados. Para Novais, os lucros apropriados através do funcionamento do “pacto colonial” eram relativos ao processo de acumulação primitiva de capitais em que se apoiou, durante sua formação e consolidação, o capitalismo mercantil europeu.

Fernando Novais considera ter sido “a imbricação das esferas do público e do privado” uma das características mais marcantes da Época Moderna, em todo o interregno que vai do “Renascimento às Luzes”. Foi durante este longo período que, no plano econômico, a humanidade defrontou-se, não mais com a economia “natural” dominante no Feudalismo, mas com uma produção de caráter predominantemente mercantil (pelo menos, foi o setor mercantil que imprimiu a dinâmica ao conjunto), a qual, todavia, ainda não era capitalista, pois a força de trabalho ainda não se mercantilizara, ou, noutros termos, o salariedade não era ainda o regime dominante, nem tampouco a servidão, em franco declínio; o que parecia, então, ser dominante era a produção independente (NOVAIS, 1998:15).

À medida que, na Europa da Época Moderna, as manifestações sociais, econômicas e políticas iam se definindo em relação à formação dos Estados nacionais, na Colônia, no mesmo período, elas estavam vinculadas “à passagem da colônia para a nação, ou melhor, à própria gestação da nação no interior da colônia.” (NOVAIS, 1998:17).

A colonização moderna se constituiu num fenômeno global, no sentido de envolver todas as esferas da existência, mas seu eixo propulsor tinha lugar nos planos político e econômico; o que indica que estava dentro do contexto da época, que marcou “a abertura da modernidade européia”. Neste contexto, despontou Portugal pelo seu pioneirismo, em virtude, especialmente, da precocidade com que se deu a sua centralização política. Pode-se perceber facilmente que a ordem seqüencial, em que os países colonizadores (Portugal, Espanha, Inglaterra, França, Províncias Unidas dos Países Baixos) vão adentrando nos cenários econômico e político da era moderna, é a mesma da formação dos Estados e da sua respectiva expansão mercantil e marítima (NOVAIS, 1998:18-20).

Ao ser implantada a exploração colonial da Época Moderna, ela trouxe consigo, de roldão, “a compulsão do trabalho como um de seus componentes estruturais”; e a América portuguesa se caracterizou por ser uma área onde essa situação foi levada ao limite, com a adoção

do escravismo. Nesse contexto, “as populações aparecem, pois, clivadas em dois estratos: os que são compelidos ao trabalho e aqueles que os compelem, os dominadores e os dominados, os senhores e os escravos. Entre os dois pólos, [há] toda uma imensa gama de situações intermediárias.” (NOVAIS, 1998:27). Dessa forma, “a atitude em face do trabalho, decisiva em qualquer formação social, fica marcada pelo estigma insuperável que identifica trabalho com servidão, lazer com dominação”, compelindo a força de trabalho a um incremento do seu esforço produtivo “para intensificar a acumulação de capital nos centros metropolitanos” (NOVAIS, 1998:30).

Disso resultou um estímulo à constante mobilidade das populações e ao estabelecimento de uma clivagem entre os diversos estratos sociais. É nisso, pois, que reside o ponto essencial a ser considerado, que é o de que as sociedades de estamentos, em geral, se caracterizam por uma mobilidade mínima, tanto horizontal quanto verticalmente. A sociedade colonial, ao contrário, configura uma sociedade estamental com grande mobilidade, “e é essa conjunção surpreendente e mesmo paradoxal de clivagem com movimentação que marca a sua originalidade”. Assim sendo, “a sociedade da Colônia, ao mesmo tempo, estratificava-se de forma estamental e apresentava intensa mobilidade; o que, provavelmente criava uma sensação de ambigüidade, pois a junção dessas duas características envolvia, simultaneamente, tendência de aproximação e distanciamento das pessoas.” (NOVAIS, 1998:30).

Essa mesma ambigüidade também está presente quando levamos em conta o estrato superior dos colonos, composto pelos senhores de terra e de escravos, uma vez que “a dominação direta sobre os homens (escravidão) e a posse das terras (grande parte delas recebidas por doação) imprimiam-lhes na mentalidade uma configuração fortemente senhorial”; mas, “agentes [que eram] de uma produção mercantilizada em extremo, defrontavam-se no dia-a-dia com o mercado, o que lhes exigia um comportamento fundamentalmente burguês”. Além disso, “era através do mercado que obtinham os escravos, e, através deles, a sua condição senhorial” (NOVAIS, 1998:30-31).

O já mencionado elevado grau de excludência da elite comercial era uma natural decorrência das condições estruturais típicas de uma sociedade fundamentalmente escravista – a tal ponto extrovertida que estava organizada para que pudesse acumular externamente –, a cujos estratos mais elevados de sua esfera mercantil só tinha acesso um grupo extremamente reduzido

de integrantes. Uma vez que estava a exploração colonial diretamente articulada ao processo de formação do capitalismo, era natural a sua extroversão, essencialmente comercial, uma vez que ela era um componente importante do processo de “acumulação primitiva de capital mercantil autônomo no centro do sistema”. Lembra, ainda, Novais que “a outra face da externalidade da acumulação era a extraterritorialidade do aprovisionamento da mão-de-obra” (NOVAIS, 1998:31).

Era voz corrente que as colônias apresentavam-se como verdadeiros apêndices de suas respectivas metrópoles. Entretanto, não era essa opinião compartilhada pela totalidade dos coetâneos, que conviviam, no seu cotidiano, com “formas sociais muito diferentes e em certos sentidos negadoras da Europa moderna”. Na realidade, a colônia “é tão diversa da metrópole, quanto a região dependente o é da dominadora”. Por exemplo, comparando-se as formas de evolução da organização do trabalho nos dois pólos do sistema, constatar-se-á que, enquanto na Europa há uma evolução da servidão feudal para o salariedade, via trabalho independente de camponeses e de artesãos (*putting-out*), nas colônias era dominante a compulsoriedade do trabalho, tendendo este, no limite, para a escravidão. Tal descompasso tinha origem na contradição existente, no plano mais geral da colonização do Antigo Regime, entre a sua ideologia (catequese, europeização) e a sua realidade (exploração pelos colonizadores), contradição esta extremamente importante, uma vez que “o Estado absolutista precisava controlar a Igreja, e ao mesmo tempo dependia de sua legitimação.” (NOVAIS:1998:33).

Para João Manuel Cardoso de Mello, não teria sentido se falar num modo de produção escravista colonial, tendo em vista que a reprodução de suas relações de produção não poderia ocorrer endogenamente, pois o tráfico transatlântico de escravos existia sob a égide do capital mercantil metropolitano. Dessa forma, a economia colonial não teria uma lógica própria e seria a contraface de um modo de produção capitalista em instalação. Se na Europa o trabalho já estava formalmente subordinado ao capital, o mesmo passaria a ocorrer nas colônias, uma vez que, nestas, segundo ele, “há, formalmente, capitalismo, porque a escravidão é escravidão introduzida pelo capital e a gênese da economia colonial recebe todo o peso que lhe é devido. Há capitalismo, formalmente, porque o capital comercial invadiu a órbita da produção, estabelecendo a empresa colonial.” (CARDOSO DE MELLO, 1982:44).

Ainda conforme João Manuel, nenhum modo de produção pode ser considerado dominante no Brasil, e muito menos o modo de produção capitalista, que existia apenas formalmente na colônia. Segundo ele: “A economia colonial organiza-se (...) para cumprir uma função: a de instrumento de acumulação primitiva de capital”; constituindo, neste intuito, “mecanismos capazes de ajustar a economia colonial à sua razão de ser”, o que possibilitaria a geração de um excedente que, uma vez comercializado no mercado internacional, produzisse lucros, criasse mercados coloniais que pudessem absorver a produção metropolitana e proporcionasse excedentes produtivos significativos que pudessem ser apropriados pela burguesia metropolitana. Neste sentido, a produção colonial deveria ser mercantil, não qualquer uma, mas uma produção mercantil que fosse amplamente aceita no mercado internacional e que não concorresse com a produção metropolitana, pois se assim não fosse inviabilizar-se-ia o comércio. Produção colonial significaria, pois, em suma, “produção mercantil complementar, produção de produtos agrícolas coloniais e de metais preciosos.” (CARDOSO DE MELLO, 1982:39).

A economia colonial apresentava-se, então, como sendo altamente especializada e complementar à economia metropolitana. O seu caráter de complementaridade era traduzido através de um determinado padrão de comércio: exportação de produtos coloniais se contrapondo à importação de produtos manufaturados e, em se tratando de economias escravistas, de escravos. Em paralelo, a articulação comercial entre a economia metropolitana e a economia colonial não estava restrita a isto, uma vez que este padrão de comércio era efetivado através do monopólio de comércio (exclusivo metropolitano) que era exercido pela burguesia comercial metropolitana (CARDOSO DE MELLO, 1982:37).

É importante, também, que se leve em conta que o monopólio de comércio se constituía no mecanismo fundamental através do qual o excedente produzido na colônia era transferido à burguesia comercial metropolitana, ao mesmo tempo que se cuidava no sentido de que fossem por ela abastecidos os mercados coloniais. Como resultado direto da situação de monopólio comercial, procurava-se garantir à burguesia comercial da Metrópole o máximo diferencial possível entre os preços de compra pagos aos produtores metropolitanos – os quais se procurava reduzir ao mínimo possível – e os preços mais elevados de venda que se conseguisse arrancar à clientela colonial (CARDOSO DE MELLO, 1982:40). Era, pois, desfrutada pelos comerciantes lusitanos uma situação de oligopólio, por deterem os mesmos o privilégio de controlar a venda

das mercadorias que abasteciam a Colônia. Em paralelo, fazia-se presente nos mercados coloniais uma situação de oligopsônio, uma vez que os mercadores da metrópole detinham o direito de exclusividade na compra dos produtos coloniais.

Chama João Manuel a atenção dos seus leitores para o fato de que a passagem que então se anunciava rumo ao capitalismo propriamente dito representava o “canto do cisne” da economia colonial, e, a partir daí, “o que era solidariedade se transforma em oposição, o que era estímulo se converte em grilhão”. Os interesses que moviam a Economia Colonial e o Capitalismo haviam se tornado contraditórios. A produção mercantil complementar pouco ou nada tinha a ver com a produção colonial, uma vez que a produção agrícola ou mineral colonial passara a ser preterida relativamente à produção periférica, esta sim importante, de alimentos e matérias-primas gerados em massa, pelo conjunto das economias periféricas, porque dali para a frente “só produção em massa pode[ria] significar preços baixos”. A preocupação central deixava de ser a de se expandir a acumulação primitiva e passava a ser a de incrementar a produção mercantil complementar no sentido de rebaixar os custos de reprodução da força de trabalho, buscando-se, em paralelo, condições que pudessem permitir a redução do custo dos elementos componentes do capital constante (CARDOSO DE MELLO, 1982:44-45).

Novos padrões de integração produtiva e comercial internacional passaram a representar, cada vez mais, mundo afora, as novas tendências impostas pela Revolução Industrial. A partir de então as relações entre Economia Colonial e Capitalismo perderam o seu caráter de complementaridade e assumiram uma situação em que seus interesses passaram a ser contraditórios, criando-se as condições para que, enquanto se generalizavam as relações mercantis estimuladas pelo capitalismo industrial, as contradições disso decorrentes pudessem se acentuar de tal forma que – conforme as palavras que Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo usou, em 1982, fechando o prefácio da primeira edição de *O capitalismo tardio* –, se tornasse inevitável o fim do exclusivo metropolitano, e o assalariamento, finalmente, passasse a ser o principal instrumento de mobilização da força de trabalho.

Na América Latina, os reflexos da preeminência crescente do capitalismo industrial portavam consigo os germens da crise que engolfaria, dali para a frente, as economias de caráter colonial. Apesar da persistência no seu seio da compulsoriedade do trabalho, grande avanço foi

conquistado por elas através da ruptura do Pacto Colonial e da constituição de seus respectivos Estados nacionais.

As condições vigentes não eram, então, de natureza que justificasse que se despendesse maiores esforços na liquidação do trabalho compulsório, uma vez que ele em nada prejudicava o ingresso de artigos industriais ingleses, e, em paralelo, porque a transmutação de trabalho compulsório em trabalho livre passava, então, a ser uma decisão nacional. Isto vai ter um alcance, insuspeitado talvez na época mas que dificilmente poderia ser reduzido em suas conseqüências, que muito vai prejudicar os interesses portugueses – e, logo em seguida, por extensão, os brasileiros – , que foi o de que, com a queda do monopólio de comércio e da dominação política metropolitana, escancararam-se os mercados latino-americanos, sendo expostos irrefreavelmente à sanha do capitalismo industrial inglês (CARDOSO DE MELLO, 1982:46), fato este que, por si só, inviabilizaria qualquer aspiração que pudesse existir ou surgir no sentido de se endogeneizar, na nova nação que então se conformava, um parque industrial nacional.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, Manoel Pinto de. *Aspectos da economia colonial*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957. 2 vols.
- _____. *Ensaio de História e de Economia*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1960. 2 vols.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Le commerce des vivants: traite de esclaves et "Pax Lusitana" dans l'Atlantique Sud.* Paris, Tese (Doutorado em História) - Université de Paris X, 1986.
- _____. *Os lusobrasileiros em Angola: constituição do espaço econômico brasileiro no Atlântico Sul 1550-1700*. Campinas: IE/UNICAMP (Tese de livre-docência em História Econômica), 1994.
- _____. O aprendizado da colonização. *Economia e Sociedade*, Revista do Instituto de Economia da UNICAMP, n.1, agosto de 1992. p. 135-162.
- ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL. Rio de Janeiro: Volumes XXVII (1906), XXXI (1910) e XXXII (1911).
- ANDREONI, João António (André João Antonil). *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.
- ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980.
- AZEVEDO, João Lúcio de. *Épocas de Portugal econômico: esboços de História*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1978.
- BARLÉU, Gaspar. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1974.
- BLANCHOD, Fred. *Os estranhos costumes do Continente Negro*. Porto: Livraria Tavares Martins, 1946.
- BOXER, C. R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/EDUSP, 1973.
- _____. *A idade de ouro do Brasil (Dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.
- _____. *Relações raciais no império colonial português, 1415-1825*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1967.

- BRITO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional - INL/MEC, 1980.
- CALDAS, José Antonio. Notícia geral desta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente anno de 1759. *Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia*, n. 57, 1931. p. 5-444.
- CANABRAVA, Alice Piffer. João António Andreoni e sua obra. In: ANDREONI, João António. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967. p. 9-112.
- _____. *O açúcar nas Antilhas (1697-1755)*. São Paulo: IPE/USP, 1981.
- CAPELA, José. *Escravidão: a empresa de saque; o abolicionismo (1810-1875)*. Porto: Edições Afrontamento, 1974.
- CAPISTRANO DE ABREU, João. *Capítulos de história colonial: 1500-1800 & Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. Brasília: Editora Universidade do Brasil, 1982.
- CAPOT-REY, Robert. *Géographie de la circulation sur les continents*. Paris: Librairie Gallimard, 1946.
- CARDOSO, Ciro F.S. Sobre os modos de produção coloniais da América, In: SANTIAGO, Theo Araújo (Org.). *América Colonial: ensaios*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975, p. 61 a 88.
- _____. O modo de produção escravista colonial na América. In: SANTIAGO, Theo Araújo (Org.). *América colonial: ensaios*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975. p. 89-143.
- CARDOSO, Ciro Flamarion & BRIGNOLI, Héctor Pérez. *História econômica da América Latina*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983.
- _____. *A Afro-América: a escravidão no novo mundo*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- CARDOSO DE MELLO, João Manoel. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- CARNEIRO, Edison. *Ladinos e crioulos (Estudos sobre o negro no Brasil)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.
- CARREIRA, António. *Notas sobre o tráfico português de escravos*. Lisboa: Universidade Nova Lisboa, 1983.
- CARVALHO, C. Delgado de. *África – geografia social econômica e política*. Rio de Janeiro: Divisão Cultural do IBGE, 1963.
- CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS. *História de Angola*. Porto: Edições Afrontamento, 1965.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças & VIEIRA, Vera Lúcia Dutra. Tropas e tropeiros no abastecimento da região mineradora no período de 1693 a 1750. *LPH - Revista de História*, v.2 n.1, 1991. p. 129-133.

- COARACY, Vivaldo. *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (Org.). *A descoberta da África*. Lisboa: Edições 70, 1981.
- CORRÊA, Elias Alexandre da Silva. *História de Angola*. Lisboa: Coleção os Clássicos da Expansão Portuguesa no Mundo, 1937. 2 vols.
- COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo. Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas 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. *Estudos Históricos*, Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Marília, n. 10, 1971. p. 21-32.
- CURTO, José C. Vinho verso cachaça – A luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda. In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. p. 69-97.
- DAVIDSON, Basil. *L'Angola au coeur des tempêtes*. Paris: François Maspero, 1972.
- DIAS, Gastão Sousa. *Os portugueses em Angola*. Lisboa: Agência-Geral do Ultramar, 1959.
- DIAS, Manuel Nunes. Companhias versus companhias na competição colonial. *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, tomo XVI, 1976. p. 83-104.
- EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*. Rio de Janeiro: Editora Aurora, 1951. 2 vols.
- ELLIS, Myriam. *Aspectos da pesca da baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Coleção da “Revista de História”, 1958.
- _____. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Edições Melhoramentos - EDUSP, 1969.
- EWALD, Janet J. Slavery in Africa and the slave trades from Africa. *The American Historical Review*, v.97, n.2, 1992. p.465-485.
- FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.
- FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

- FRAGOSO, João Luiz Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Brasília: Imprensa Nacional/Divisão de Editoração, 1992.
- FRANK, Andre Gunder. *Acumulação dependente e subdesenvolvimento: repensando a teoria da dependência*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1980.
- FUENTES, Angela. O comércio de Angola: suporte económico da Colónia durante a primeira fase do seu desenvolvimento. *Boletim do Instituto de Angola*, n. 3, 1954. p. 29-44.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.
- GENOVESE, Eugene D. *A economia política da escravidão*. Rio de Janeiro: Pallas, 1976.
- GIORDANI, Mário Curtis. *História da África anterior aos descobrimentos: Idade Moderna I*. Petrópolis: Vozes, 1985.
- GLASGOW, Roy. *Nzinga: resistência africana à investida do colonialismo português em Angola (1582-1663)*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1982.
- GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980.
- GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil*. São Paulo: Livr. Martins Editora, 1975.
- HANSON, Carl A. *Economia e sociedade no Portugal barroco*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1986.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1986.
- KLEIN, Herbert S. *A escravidão africana: América Latina e Caribe*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- _____. *The middle passage: comparative studies in the Atlantic slave trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978.
- _____. The Portuguese slave trade from Angola in the eighteenth century. *The Journal of Economic History*, New York University, v.XXXII n.4, dezembro de 1972. p. 894-918.
- LACOMBE, Américo Jacobina. *Um passeio pela História do Brasil*. Rio de Janeiro: Organização Simões, 1951.
- LANG, James. *Portuguese Brazil: the king's plantation*. New York: Academic Press, 1979.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira das Índias*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1968.
- _____. *Economia colonial*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.
- LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. *Gênese sócio-econômica do Brasil*. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1963.

- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LIMA, Heitor Ferreira. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976.
- 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.
- MAESTRI FILHO, Mário. *A servidão negra*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- _____. A formação da aristocracia brasileira. In: *Estudos americanos de História do Brasil*. Brasília: Ministério de Relações Exteriores/Divisão de Documentação - Seção de Publicações, 1967. p. 21-47.
- MANNING, Patrick. Escravidão e mudança social na África. *Novos Estudos CEBRAP*, n.21, 1988. p. 8-29.
- MANNIX, Daniel P. & COWLEY, M. *Historia de la trata de negros*. Madrid: Alianza Editorial, 1970.
- MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- _____. Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763). *Revista de História*, n.114, janeiro-junho de 1983.
- MEILLASSOUX, Claude. *Antropologia da escravidão*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1995.
- MENDES, Luiz António de Oliveira (1793). *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a costa d'África eo Brazil*. Porto: Publicações Escorpião, 1977.
- MILLER, Joseph C. *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade 1730-1830*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1988.
- _____. A Economia Política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. p. 11-67.
- 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.

- NOVAIS, Fernando A. Condições da privacidade na colônia. *In: História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*/organização Laura de Mello e Souza. – São Paulo: Companhia das Letras, 1997. – (História da vida privada no Brasil; 1).
- OLIVER, Roland. *A experiência africana da pré-história aos dias atuais*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.
- OMEGNA, Nelson. *A cidade colonial*. Brasília: Ebrasa, 1971.
- PALACIN, Luis. *Goiás 1722-1822*. Goiânia: Oriente, 1976.
- PANTOJA, Selma. Três leituras e duas cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos setecentos. *In: Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*/ Selma Pantoja e José Flávio Sombra Saraiva (organizadores). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. p. 99-126.
- PARREIRA, Adriano. *Economia e sociedade em Angola na época da rainha Jinga (século XVII)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1990.
- PIGAFETTA, Filippo & LOPES, Duarte. *Relação do Reino do Congo e das terras circunvizinhas*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.
- PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1979.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1963.
- _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense, 1969.
- _____. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1969.
- PYRARD, Francisco. *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*. Porto: Livraria Civilização, 1944. 2 vols
- REIS, João José. Notas sobre a escravidão na África pré-colonial. *Estudos Afro-Asiáticos*, n.14, 1987. p. 5-21.
- REIS, P. Pereira dos. *O colonialismo português e a Conjuração Mineira: esboço de uma perspectiva histórica dos fatores econômicos que determinaram a Conjuração Mineira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1964.
- RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964. 2 vols.
- RODRIGUES, Nina. *Os africanos no Brasil*. São paulo: Companhia Editora Nacional; [Brasília]: Editora Universidade de Brasília, 1982.

- RUSSELL-WOOD, A. J. R. Technology and society: the impact of gold mining on the institution of slavery in Portuguese America. *The Journal of Economic History*, v.XXXVII n.1, março de 1977. p. 59-86.
- SALVADOR, Vicente do (Frei). *História do Brasil 1500-1627*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1954.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.
- _____. Relações de Angola com o Rio de Janeiro. *Estudos Históricos*, n.12, 1973. p.7-68.
- SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do distrito diamantino*. Petrópolis: Vozes, 1978.
- SANTOS, Ronaldo Marques dos. *O Rascunho da Nação: Formação, auge e ruptura da economia colonial*. Campinas: UNICAMP/IE (Tese de Doutorado, mimeo), 1986.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- _____. Free labor in a slave Economy: the lavradores de cana of colonial Bahia. In: *Colonial roots of modern Brazil*. Bekerley: University of California Press, 1973. p. 147-197.
- _____. The plantations of St. Benedict: the benedictine sugar mills of colonial Brazil. *The Americas*, Academy of American Franciscan History, v.XXXIX n.1, julho de 1982. p. 1-22.
- SCHWEITZER, Albert. *Histórias Africanas*. São Paulo: Edições Melhoramentos, sd.
- SÉRGIO, António. *Breve interpretação da história de Portugal*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1985.
- SILVA, Alberto da Costa e. *A enxada e a lança: a África antes dos portugueses*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; São Paulo: EDUSP, 1992.
- SILVA, S. Newton. *A grande fauna selvagem de Angola*. Lisboa: Direcção Provincial dos Serviços de Veterinária, 1970.
- SILVA REGO, A. da. *A dupla restauração de Angola – 1641-1648*. Lisboa: Divisão de Publicações e Biblioteca da Agência Geral das Colónias, 1948.
- SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1962.
- TAUNAY, Affonso de E. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1941.
- TAVARES, Luiz Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988.
- _____. *História da Bahia*. São Paulo: Editora Ática, 1981.

- THORNTON, John. As guerras civis no Congo e o tráfico de escravos: a história e a demografia de 1718 a 1844 revisitadas. *Estudos Afro-Asiáticos*, n.32, 1997. p. 55-74.
- TINHORÃO, José Ramos. *Os negros em Portugal: uma presença silenciosa*. Lisboa: Editorial Caminho, 1988.
- TRIGUEIROS, F. dos Santos. *Dinheiro no Brasil*. Rio de Janeiro: Reper, 1966.
- VANSINA, Jan. *Kingdoms of the savanna*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1975.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo. *História geral do Brasil antes de sua separação e independência de Portugal*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1978. 3 vols.
- VASCONCELOS, Diogo de. *História média de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.
- 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.
- VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Editora Itapuã, 1969. 3 vols.
- WEBER, Max. *Textos selecionados*. São Paulo: Abril Cultural, 1985.
- WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Rio de Janeiro: Cia Editora Americana, 1975.
- ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec-EDUSP, 1990.

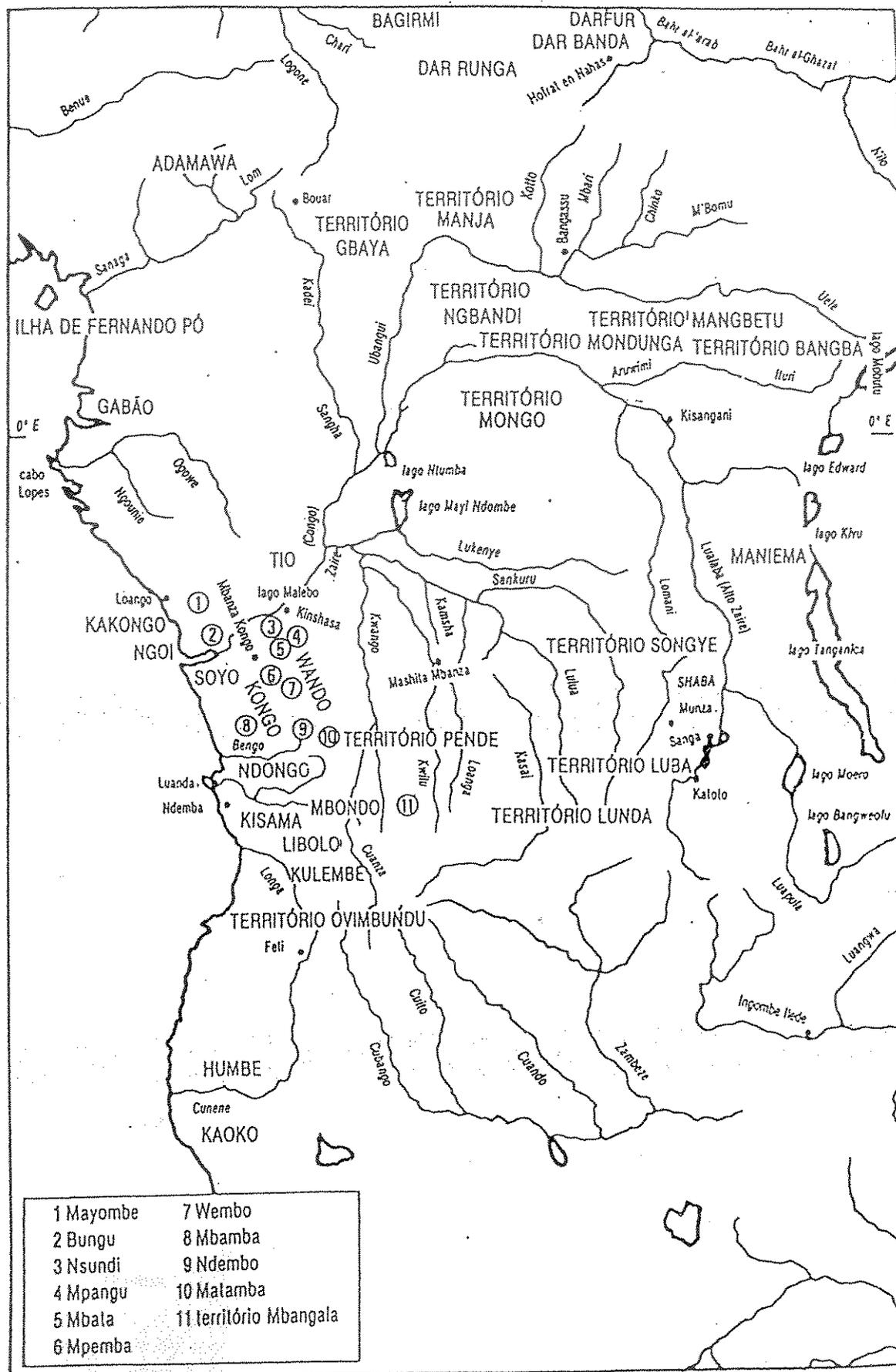
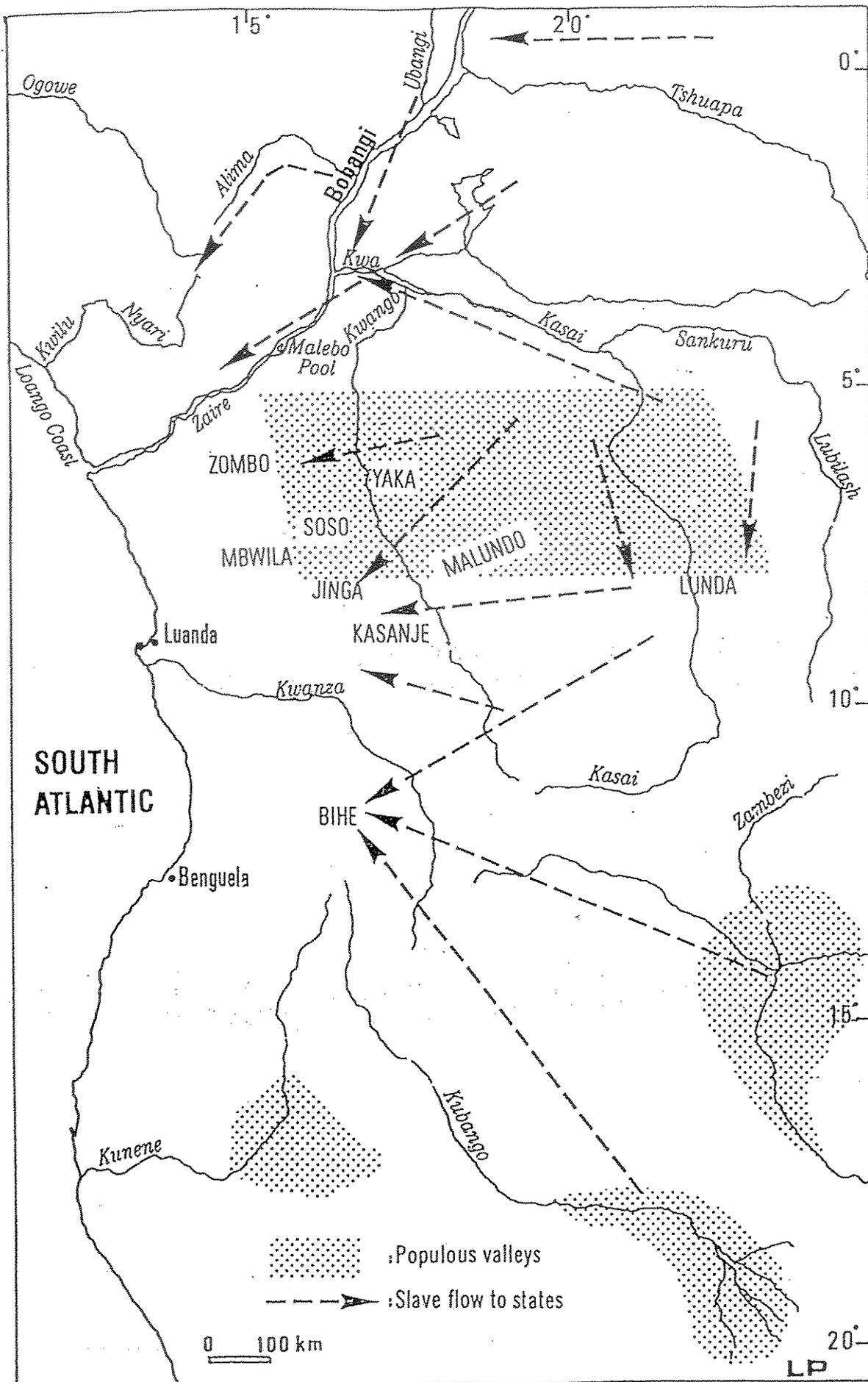
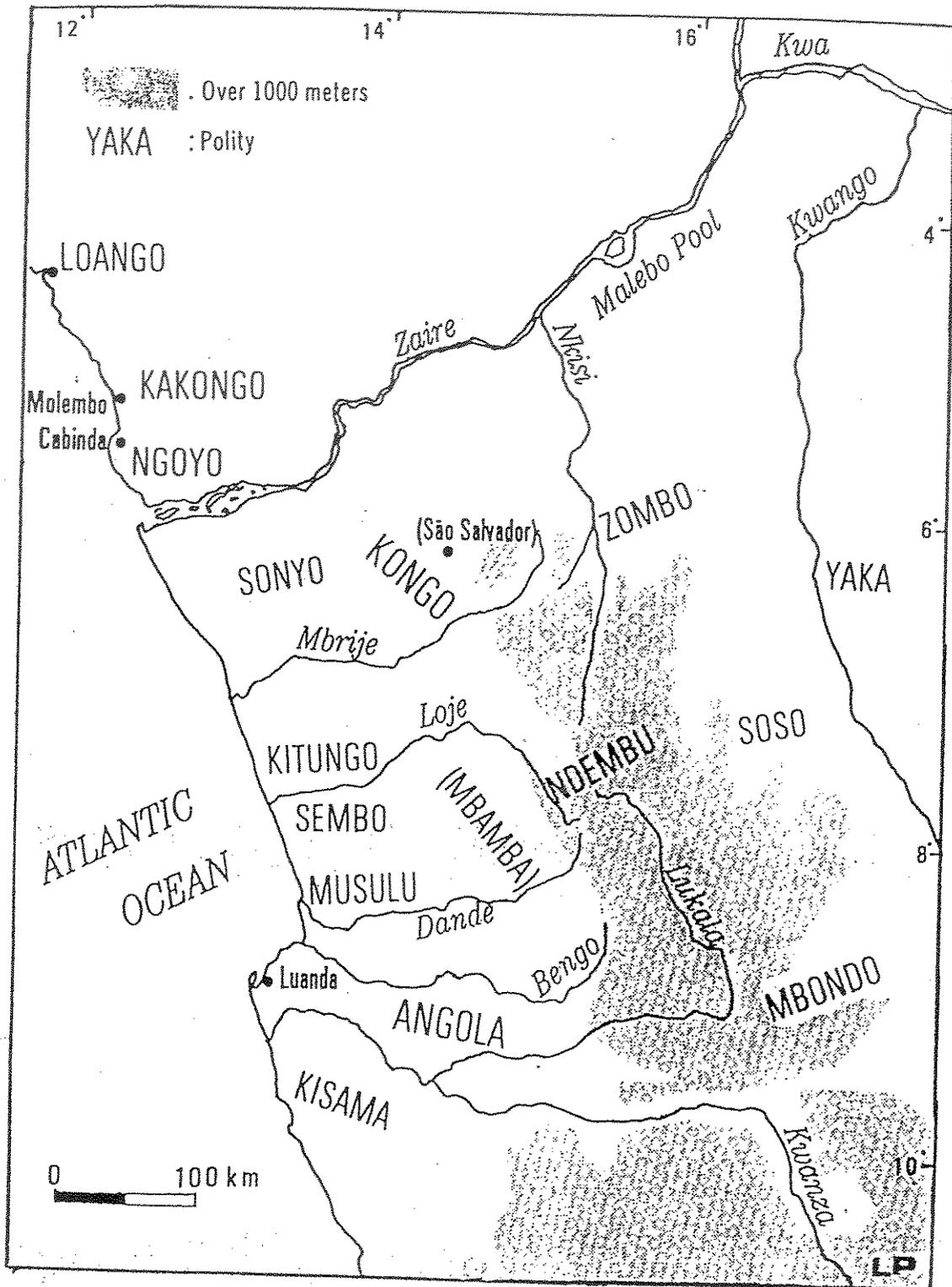


Fig. 22.1. Mapa da África central, c. 1500. (J. Vansina.)

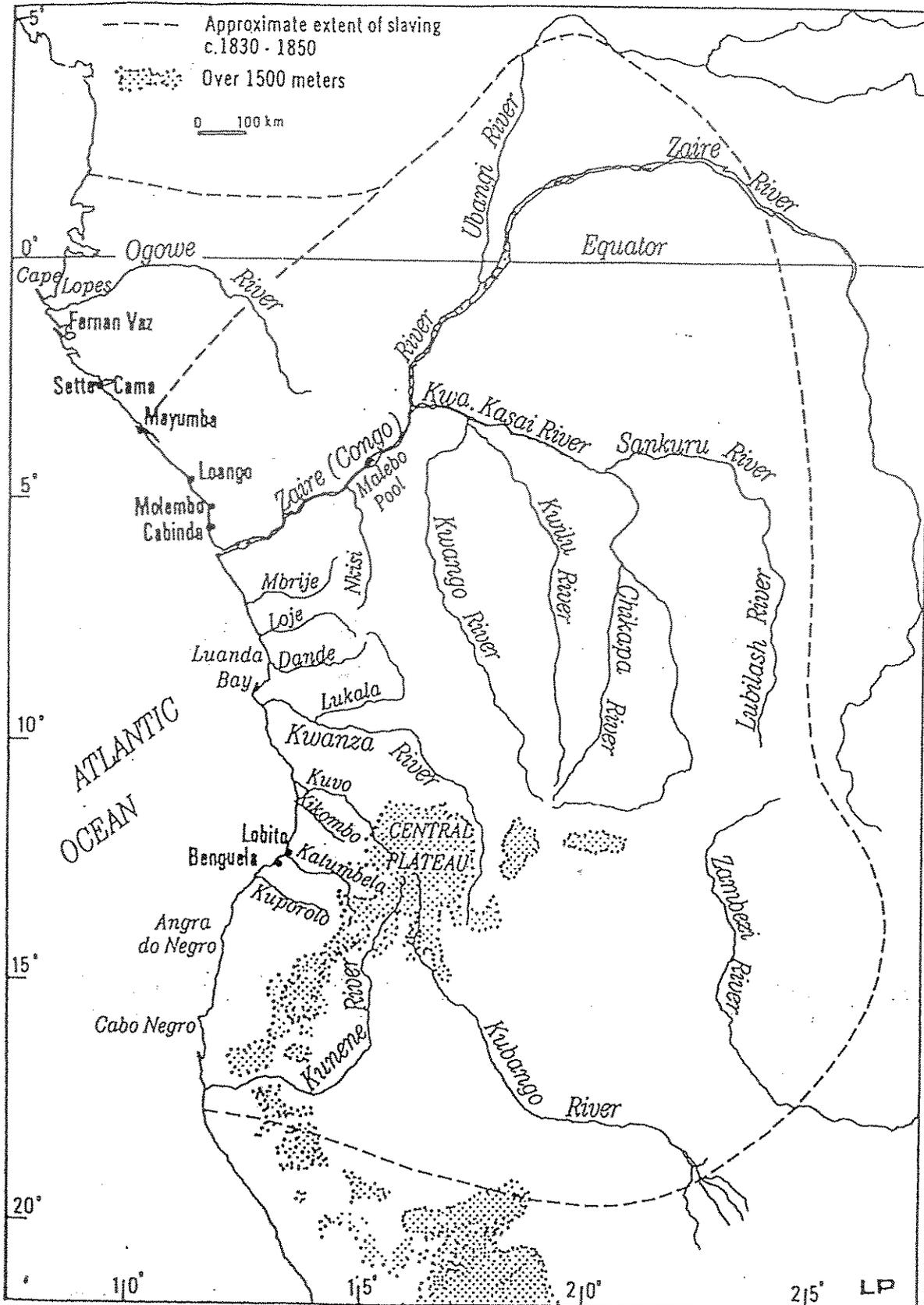


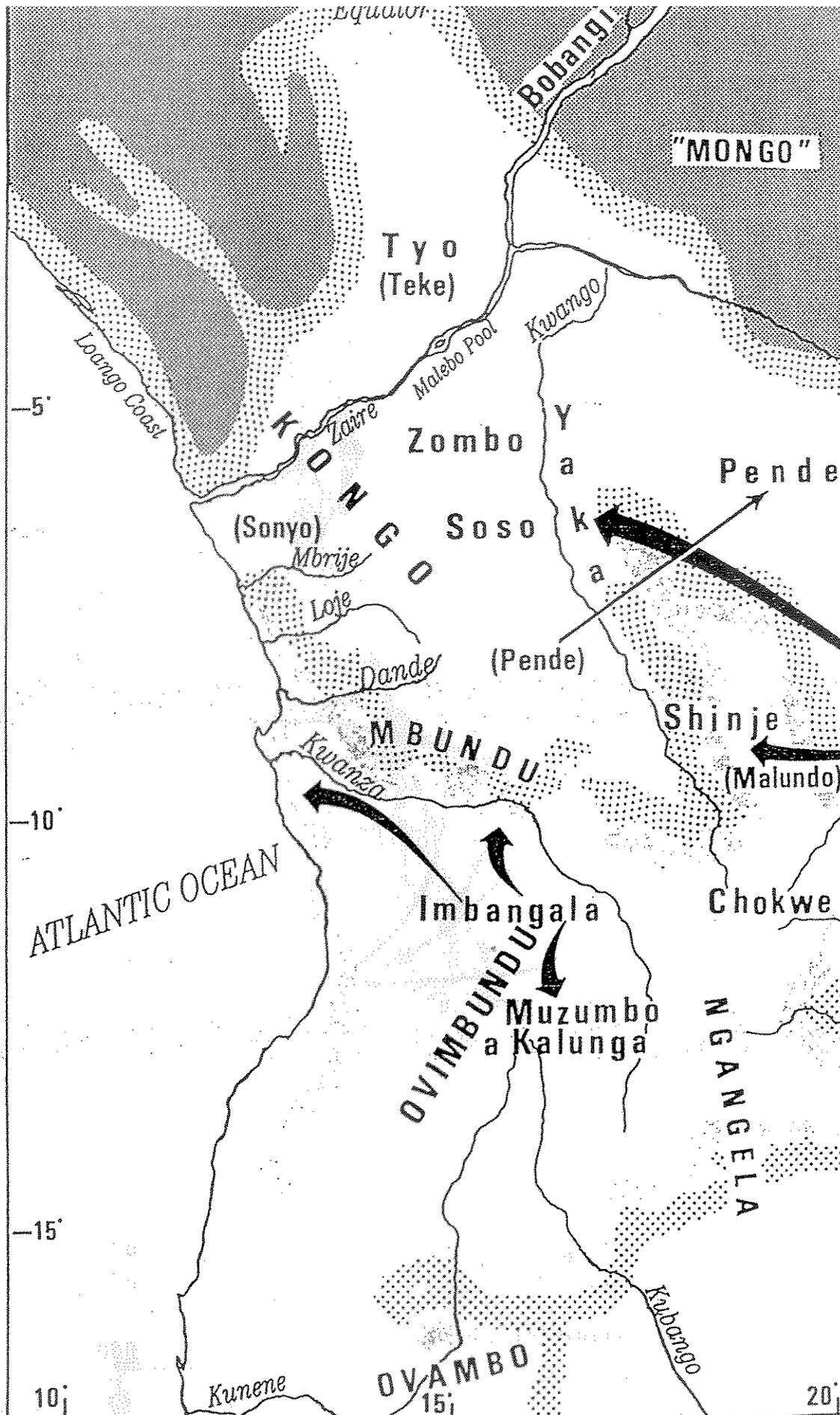
Map 7.3. Slave Sources in the Far Interior

Africa: Births and Deaths

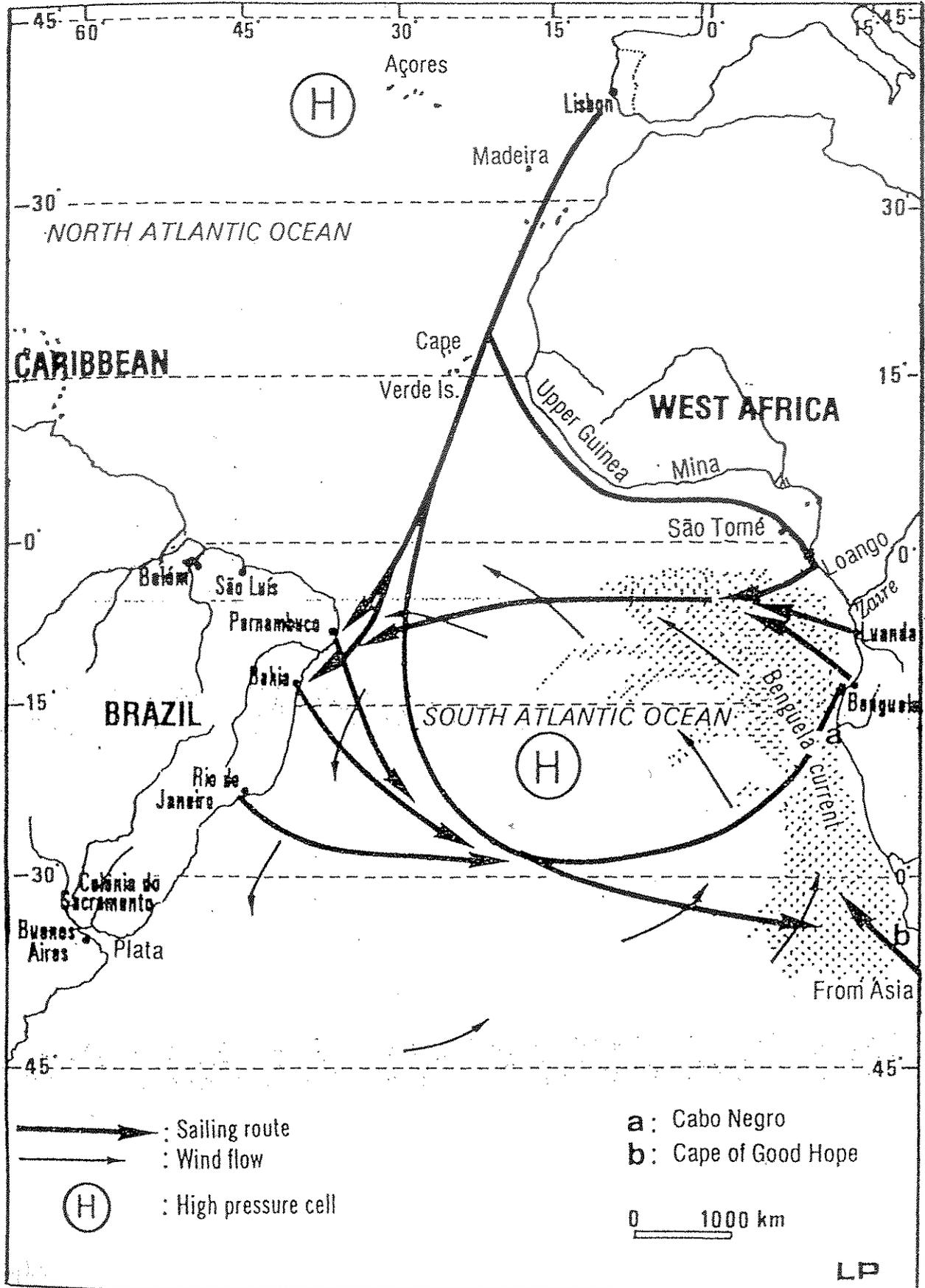


Map 1.4. Kongo and Adjoining Regions, ca. Eighteenth Century

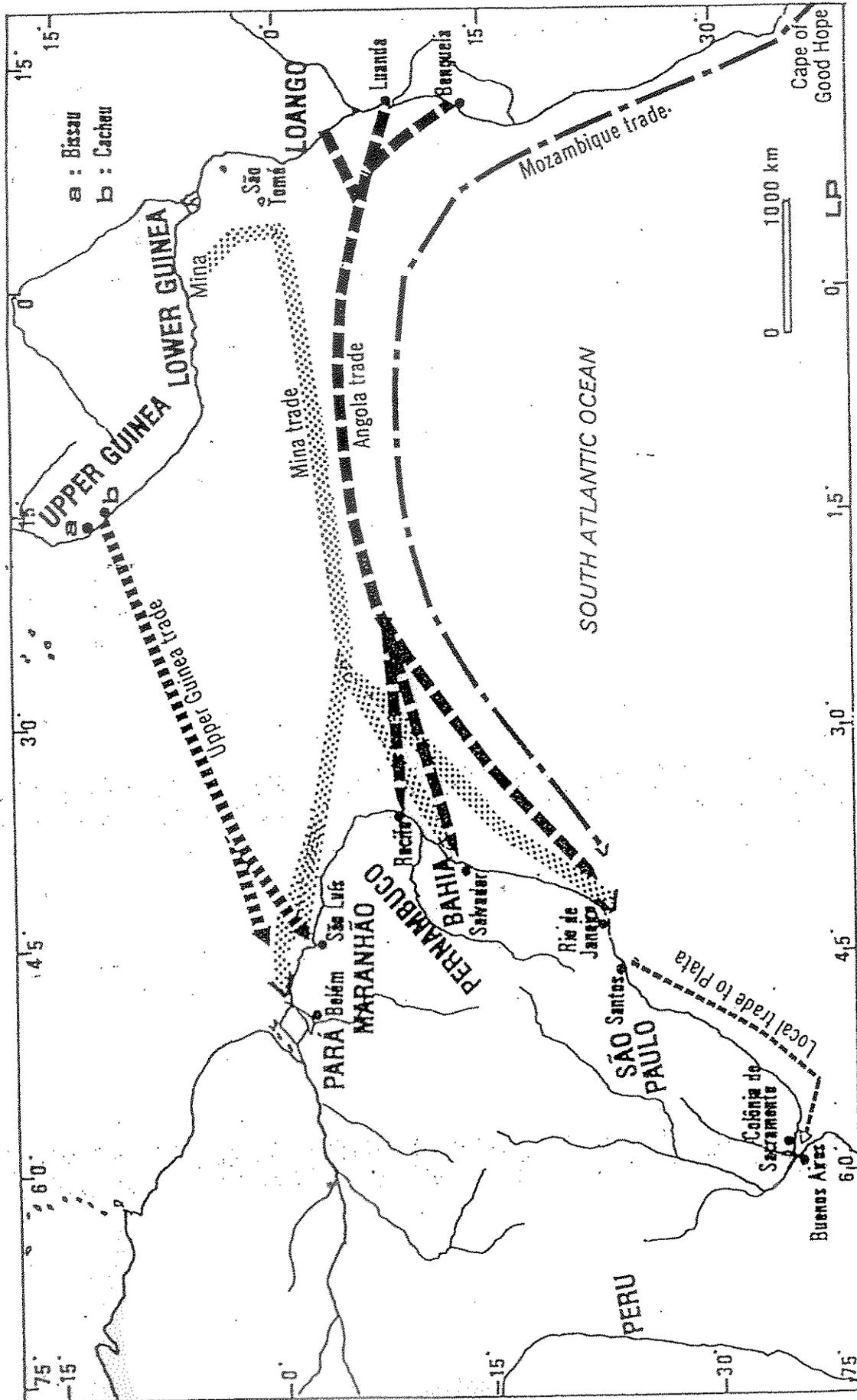




Map 1.2. Major Ethnic and Political Identities of Western Central Africa, Eighteenth Century



Map 10.1. Southern Atlantic Sailing Routes



Map 12.2. African Sources of Brazilian Slaves