



O ANTIGO REGIME NOS TRÓPICOS:
A DINÂMICA IMPERIAL PORTUGUESA
(SÉCULOS XVI-XVIII)

João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa
ORGANIZADORES

Prefácio de A. J. R. Russell-Wood

apesar de todas as diferenças econômicas e sociais evidentes entre o Estado da Índia, Angola, América e Portugal, o Império português foi capaz de criar mais do que um simples conjunto de rotas comerciais transoceânicas. Nele se percebe a existência de circuitos que, em diferentes graus, garantiram a reprodução de setores produtivos, grupos sociais e mesmo de estruturas econômicas daquelas sociedades tão diferentes. Enfim, o Império era mais que uma colcha de retalhos comerciais.

Mas deixemos para os capítulos a seguir um maior detalhamento desses negócios intra-ultramarinos e, da mesma forma, as diferenças dos padrões comerciais entre o Rio e as demais partes do Império.

Dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)

Roquinaldo Ferreira

INTRODUÇÃO

A importância de Angola como fornecedora de mão-de-obra escrava para o Brasil ficou patente após Luanda ter sido reconquistada aos holandeses por uma esquadra financiada e saída do Rio de Janeiro, em 1648. Não devemos supor, contudo, que a oferta angolana de cativos fosse automática. Por trás do fluxo constante de homens e mulheres despejados nos portos brasileiros, estavam interesses locais satisfeitos por um número bastante limitado de mercadorias valorizadas aos olhos dos captores locais. E mesmo a satisfação desses interesses não era óbvia. No início, foram necessários tempo e resolução de conflitos até o alcance de uma convergência de interesses. Só então foram montadas as eficientes redes de captura e transporte que anualmente despejaram milhares de cativos nos portos do Brasil.

A conjuntura mais geral do Império português na passagem da primeira para a segunda metade do século XVII foi um fator determinante. Em Angola, a natureza militar da presença portuguesa e o recurso freqüente à violência foram estimulados pelos conflitos entre portugueses e holandeses no Atlântico. Fortaleceu-se, assim, a tendência de *conquista*, em detrimento de colonização. Essa dinâmica esteve na raiz dos exagerados poderes concedidos aos governadores de Angola. Tirando vantagem do cargo, e sempre escoltados por numerosos contingentes militares vindos do Brasil e de Portugal, estes tratavam de defender seus negócios particulares tão logo pisavam em solo africano. No plano militar, seu principal alvo eram populações das áreas vizinhas da *conquista* — origem dos escravos que os próprios governadores exportavam para o Brasil pelo porto de Luanda.

Apenas a estabilização política obtida em finais do século XVII permitiu a gradual substituição de governadores e oficiais formados na tradição guerreira por funcionários régios interessados na manutenção da paz e na consolidação da presença portuguesa por meio do tráfico de escravos. O fim das campanhas militares em Angola não se deveu, contudo, apenas à possibilidade de substituir a guerra pela mercadoria. Na verdade, as constantes campanhas de captura de escravos organizadas pelos governadores ameaçavam os interesses de estabilização e controle do limitado pedaço de terra ocupado pelos portugueses. Por outro lado, o esvaziamento destes em prol dos negociantes se deu também em função da seleção de produtos considerados adequados à satisfação da demanda africana — os produtos “da terra” brasileiros. Assim, o aumento da demanda por escravos a partir de finais do século XVII impôs soluções de compromisso que incluíam interesses locais e brasileiros — vistos como parte integrante do sistema político e econômico que resultou no segundo Império português.

Na época, o início da produção aurífera tornou o Rio de Janeiro estratégico como porto de entrada e distribuição de escravos para as Minas Gerais. Além de importante produtor de açúcar, o Rio já dava sinais de dispor de vigorosos circuitos de comércio locais (Sampaio, 2000, pp. 21-23; Fragozo, 2000a). Do lado angolano, o resultado era que os governadores enviavam navios apenas para lá, em detrimento das outras regiões brasileiras que transacionavam com Angola — Bahia e Pernambuco (BML, cód. 12, fls. 206v-208).¹ A situação causou escassez de escravos no nordeste e aprofundou a opção da Bahia pelo tráfico com a Costa da Mina (Miller, 1991, p. 157; Miller, 1988, p. 461). No caso das Minas Gerais, foram necessárias ordens expressas da Coroa portuguesa para garantir um fornecimento mínimo anual de duzentos escravos (AHU, cód. 545). No Rio, o monopólio dos governadores também teve conseqüências econômicas danosas. Gerou uma inflação nos preços dos cativos, que pode ter contribuído para a diminuição do número de engenhos de açúcar do agro fluminense (Sampaio, 2000).

¹Tentando resolver o problema, Lisboa criou cotas de escravos para cada porto brasileiro. O Rio teria 1.200 escravos, enquanto Pernambuco, 1.300. O número de cativos que restasse seria para a Bahia (AHU, cód. 545; BML, cód. 12, fl. 131).

Os negócios privados dos governadores os punham em rota de colisão com dois grupos: os negociantes do Rio de Janeiro e os contratadores dos direitos de escravos. A disputa com os primeiros, que começou em 1677, durou pelo menos 35 anos e girou em torno das barreiras impostas aos navios negreiros que iam para o Brasil. Regras e multas fictícias eram problemas corriqueiros quando os navios tentavam carregar escravos em Luanda (AHU, cód. 554, fls. 131v-132). Os únicos que zarpavam da cidade com escravos eram os que pertenciam ou tinham conexão com os governadores. Pelo menos duas vezes — sempre em vão — os negociantes do Rio solicitaram direito de carregar escravos livremente em Luanda (AHU, Rio de Janeiro, av., cx. 4, doc. 115; AHU, cód. 545; AHU, Rio de Janeiro, av., cx. 7, doc. 32; Sampaio, 2000, pp. 144-146). Agindo dessa forma, os governadores cobravam o que queriam pelos escravos que vendiam no Rio — tendo acesso ao ouro das Minas Gerais (Sampaio, 2000, p. 175).

Tanta influência fez com que seus negócios afetassem o contrato de arrecadação de impostos sobre os escravos exportados em Luanda. Na época, cabia aos contratadores não só arrecadar os direitos dos escravos como também fornecer moedas para a cidade. Portanto, tratava-se de uma figura de respeitável peso político. Devido aos abusos dos governadores, os contratadores ameaçavam abandonar a gestão do contrato (AHU, cód. 21, fls. 335v-337v.; BML, cód. 12, fls. 206v-208). A crise tornou-se mais ameaçadora quando ficaram claras as dificuldades para encontrar negociantes dispostos a arrematar o contrato. Aí, sim, após o acúmulo de reclamações do Rio e das pressões dos contratadores, a Coroa tomou uma decisão que terminou com as disputas. Proibiu que os governadores se envolvessem nos negócios do tráfico, sob pena de serem punidos, e abriu o porto de Luanda para o tráfico com todos os portos brasileiros, em 1715 (AHU, cód. 554, fls. 141-142).²

Passada a fase em que os governadores ditavam as regras, o tráfico angolano tornou-se um negócio dominado por negociantes provenientes do Brasil. Apesar da pouca utilidade do fumo baiano como moeda de tro-

²Aparentemente a decisão só passou a valer em 1725 (Corrêa, 1937, vol. 1, p. 357; Miller, 1991, p. 159).

ca por escravos nos sertões (interior) de Angola, o fato de Salvador ter sido um centro de distribuição de fazendas asiáticas no Atlântico sustentou a posição da Bahia no tráfico angolano até meados do século XVIII. No geral, contudo, houve forte tendência para a formação de um eixo Rio de Janeiro-Angola. Disputando o controle do tráfico com aqueles que vinham de Lisboa, os negociantes provenientes do Brasil eram mencionados como *brasileiros*, *americanos* ou *brasílenes*.³ Tinham interesses distintos dos reinóis e se valiam de casamentos e laços de parentesco para criar alianças com os grupos crioulos de Luanda. Assim, obtinham acesso aos mercados de escravos nos sertões angolanos e condições privilegiadas no abastecimento dos navios negreiros em Luanda.⁴

No início do século XVIII, quando os níveis de mercantilização ainda eram baixos, os negociantes do Brasil tiveram de desenvolver técnicas alternativas para baratear os custos e investir em Angola. Não usavam grandes embarcações e preferiam navegar para o outro lado do Atlântico em navios pequenos — as sumacas. As vantagens no custo de “armação” e níveis de segurança tornaram estas embarcações talvez tão importantes para seus negócios quanto as mercadorias que usavam para financiar seus investimentos — os produtos “da terra”. Ao contrário dos grandes galeões portugueses, as sumacas exigiam menos tripulantes — o que diminuía os custos e servia de paliativo para a escassez de mão-de-obra da época. O tamanho também contribuía para fazê-las navegar rápido e não tardar em trazer retorno para os investimentos. Levando em conta os cada vez mais freqüentes casos de pirataria no Atlântico, a agilidade do navio podia literalmente salvar os investimentos. Até mesmo sua pequena capacidade de carga era conveniente — porque fazia as

³Ofício do governador de Angola, Mossamedes, em 28 de outubro de 1785 (AHU, Angola, av., ex. 70). Para o termo *brasílenes*, ver o relato de Corrêa, 1937, vol. 1, p. 50.

⁴A distinção entre brasileiros e reinóis aflorou literalmente aos gritos em Luanda durante as restrições à importação de pólvora e armas de fogo em 1779 — medida que feria os interesses dos negociantes do Rio de Janeiro e Bahia. Burlando a proibição, estes escondiam pólvora e armas em barris de arroz importados através de Luanda. As disputas cindiram a elite mercantil luandense. Pressionado, o juiz de fora da cidade proferiu a palavra brasileiro com um sentido pejorativo no qual se referia a um grupo específico de negociantes (ver AHU, Angola, av., ex. 65). Para o nascimento da distinção, no século XVII, ver Alencastro, 2000, p. 28; Curto, 1996, cap. 4; Miller, 1988, p. 502; Miller, 1991, pp. 155-157; 163.

expedições do tráfico parecerem menos difíceis e atraía mais investidores (AHU, cód. 554, fls. 151v-152v).⁵

Na segunda metade do século, o tráfico angolano era parte integrante de um sistema mercantil cujo centro estava no centro-sul do Brasil (Fragoso & Florentino, 2000). Entre 1736 e 1770, comparando com Lisboa, as três praças mercantis brasileiras que negociavam com Luanda-Salvador, Recife e Rio de Janeiro — usufruíam larga vantagem no comércio direto com Angola. Seus navios respondiam por cerca de 85% de toda a movimentação do porto da cidade, enquanto apenas 15% vinham de Portugal. Escrivendo na segunda metade do século XVIII, Elias Alexandre da Silva Corrêa dizia que os poucos navios portugueses que apareciam no porto de Luanda para carregar escravos “*eram contrabandistas do interesses brasílicos, e por conseguinte nocivos à conquista*” (Corrêa, 1937, vol. 1, pp. 48-49). Do Brasil, vinham não só gêneros para o comércio dos sertões — álcool, fazendas asiáticas, pólvora e armamentos —, mas também soldados e cavalos para proteger e expandir o controle português sobre Angola.

A chave do sucesso brasileiro estava nas mercadorias que financiavam seus investimentos. Se no período formativo centraram suas estratégias em mercadorias com baixo custo de produção, mais tarde financiaram suas atividades com as fazendas asiáticas que tinham mais valor que o produto fundamental nos seus negócios nos sertões angolanos, as cachaças brasileiras (*geribitas*). Na época, boa parte das rotas mercantis do Império eram controladas a partir de áreas supostamente “periféricas” — em primeiro lugar Bahia e, fundamentalmente, Rio de Janeiro. Tal controle se dava principalmente pela expedição de navios e pelo financiamento das atividades do “mercado imperial ultramarino” (cf. cap. 10). Sob o comando dos negociantes do Brasil, o comércio de panos asiáticos interligou diferentes áreas do Império português — Brasil, África e Ásia —, colocando-as em rota de colisão com os administradores lisboetas. Em 1772, a inversão de papéis era tal que levou os administradores portugueses a dizerem que “*não parece Portugal o país dominante das suas Américas, mas*

⁵Para detalhes técnicos e tamanho das tripulações das sumacas, sem mencionar suas vantagens e vinculá-las ao ascenso dos brasileiros, ver Miller, 1988, p. 368; Rodrigues, 2000, p. 200.

são elas as que representam o país dominante de Portugal” (AHU, Angola, cx. 56, av., doc. 46).

GERIBITAS

A fase comercial do tráfico se confunde com a introdução, em Angola, de cachaças produzidas em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Conhecidas como *geribitas*, eram consumidas nas tavernas de Luanda e Benguela e usadas como salário das tropas e milícias. Sua centralidade, contudo, está relacionada com o papel de moeda de troca no interior (sertões), onde eram indispensáveis no “pacote” de mercadorias trocadas por escravos, os banzos. Numa grande medida, o papel cumprido pelas *geribitas* se assemelha ao dos fumos cultivados na Bahia (Verger, 1987). Tirando vantagem dos fumos, os baianos dominaram o tráfico na costa da Mina, enquanto as *geribitas* tinham papel central nas estratégias dos negociantes do Rio de Janeiro para financiar suas transações com escravos nos sertões angolanos.

Assim como os fumos baianos, as *geribitas* tinham atributos imbatíveis em relação aos outros produtos trocados por escravos. Sendo praticamente um subproduto do açúcar dos engenhos, apresentavam grande vantagem devido ao baixo custo de produção. Ainda no Brasil, proporcionavam um aumento de 25% nos lucros brutos dos engenhos e podiam atenuar as perdas no caso de eventuais crises econômicas (Alencastro, 2000, p. 40). Ao contrário do vinho europeu, que às vezes se estragava na longa viagem desde Lisboa, o alto teor alcoólico as fazia chegar em boas condições aos sertões angolanos. Outra vantagem era o tempo relativamente curto da viagem entre Brasil e Luanda: quarenta dias. Assim, não é surpreendente que, em 1688, por exemplo, a *geribita* fosse quase quatro vezes mais barata que o vinho ou a aguardente portuguesa (Curto, 1996, p. 109).

Em fins do século XVII, a bebida já era considerada indispensável para o comércio de escravos nos sertões (BML, cód. 12, fls. 2-3; Alencastro, 2000, p. 319). Não é certo, contudo, quando exatamente as *geribitas* foram introduzidas em Angola. Numa carta ao Conselho Ultramarino, em 1679, o Governador Ayres Saldanha afirmou que haveria “doze ou treze

anos que se introduziu navegarem-se para aquela praça [Luanda] uma bebida a que chamam aguardente do Brasil” (AHU, cód. 554, fls. 21-21v).⁶ Parte da dieta dos escravos levados para o Brasil, que recebiam uma porção da bebida no café da manhã durante a travessia do Atlântico, as *geribitas* eram transportadas para Angola em recipientes que serviam de lastro para os navios negreiros — que de outra forma cruzariam o Atlântico perigosamente vazios (AHN, cód. C-14-4, fls. 68-69v).⁷ Em fins do século XVIII, 70% dos prédios de Luanda eram formados por tabernas cuja principal atividade era vender *geribitas*. Muitas vezes com apenas uma única pipa da bebida, a maior parte delas era controlada por gente vinda do Brasil (Corrêa, 1937, vol. 1, p. 40).

A demanda elevada fazia da bebida uma das principais moedas de troca em Luanda (BNL, cód. 8742, fl. 69). Para adquirir água para a viagem de volta para o Brasil, por exemplo, os capitães dos navios negreiros usavam *geribitas*.⁸ Na época, o fornecimento de água para Luanda era monopolizado por alguns poucos negociantes — o principal sendo José Dias Vieira. A maior parte da água vinha do rio Bengo, cerca de 15 quilômetros da cidade, sendo trazida nos navios dos negociantes de água. Ambicionando o lucro fácil das *geribitas*, que podia alavancá-los para a confortável condição de financiadores do tráfico nos sertões, os negociantes de água vendiam toda a água da cidade aos capitães dos navios negreiros. O resultado era que, embora usassem dinheiro, os luandenses

⁶Tirando as remessas esporádicas, Alencastro afirma que Angola começou a receber suprimentos regulares de *geribitas* entre 1661-1666 (Alencastro, 2000, p. 347). Naquela época, segundo Curto, as bebidas já eram provavelmente usadas nos sertões (Curto, 1996).

⁷E parecer do governador de Angola, Miguel Antonio de Mello, em 12 de março de 1799 (ANTT, Junta do Comércio, maço 10, cx. 36). Ver também Rodrigues, 2000, pp. 22-24; e Miller, 1988, p. 466.

⁸Até fins do século XVII, os negreiros iam até o rio Bengo, onde faziam as “aguadas” dos navios. A prática foi abandonada, contudo, quando foram descobertos depósitos de água na ilha de Luanda. Como a água da ilha era salobra, a descoberta certamente aumentou o sofrimento dos cativos que eram levados para o Brasil (AHU, cód. 554, fls. 81-81v). A troca direta de *geribitas* por água, que os navios que chegavam do Brasil puseram em prática, não trouxe nenhum benefício para os escravos. Ao contrário, parece estar na origem do costume de acondicionar a água que iria ser bebida durante a travessia do Atlântico em vasilhames que já haviam sido usados para armazenar *geribitas* levadas para Angola. Os resultados eram desastrosos para a saúde dos cativos (AHU, cód. 408; ANTT, Junta do Comércio, L. 107, fls. 321-324).

não tinham água para comprar. Só restava aos moradores da cidade a água salobra da ilha de Luanda e os suprimentos limitados da única fonte de água localizada no interior da cidade — na Mayanga (BML, cód. 24, fls. 51v-54v).⁹

Do ponto de vista africano, contudo, beber geribita não era o mesmo que consumir os licores, vinhos e aguardentes, que também funcionavam como moeda nos sertões. Enquanto os últimos eram mais valorizados e destinados às elites africanas, aquelas eram vistas como bebidas baratas e consumíveis por qualquer pessoa (Curto, 1996). Na verdade, essa lógica curiosamente reproduzia a dicotomia anterior entre as duas bebidas tradicionalmente consumidas na África Central, o *malafu* e o *walu*. O *malafu* era um vinho produzido das folhas das palmeiras e o segundo, o *walu*, uma cerveja feita dos grãos do sorgo e milhete. Da mesma forma que os licores e vinhos utilizados para cativar as autoridades africanas, o *malafu* era consumido principalmente pelas elites políticas (Curto, 1996, p. 40). Servia para reforçar o *status* social desses grupos, os quais também o recebiam dos seus súditos como tributo, além de cuidadosamente manterem palmeiras de onde o *malafu* era extraído (AHU, cód. 408, fls. 227 v-228; Curto, 1996, p. 49).¹⁰

Por outro lado, o consumo do *walu*, assim como o da geribita, tinha caráter popular e não trazia distinção social. Parte do gosto pela geribita, na verdade, vinha do seu elevado teor alcoólico, se comparado às bebidas européias e tradicionais consumidas pelos africanos. Seja no caso do *walu* ou no do *malafu*, os teores alcoólicos não ultrapassavam meros 5%. No caso do vinho, por outro lado, os valores podiam alcançar até 11%. Nenhuma destas bebidas, contudo, eram comparáveis às geribitas. Nestas, os teores de álcool atingiam 60%, o que as tornava 13 vezes mais poten-

⁹Os conflitos gerados pelo monopólio na venda de água estão também documentados na "representação de Anacleto José Barboza, Bernardo Nunes Portela, Joaquim José Duarte Castelo Branco", em 28 de agosto de 1782 (AHU, Angola, av., cx. 65). Ver também Autos de Agravo da Câmara Municipal de Luanda, em 10 de dezembro de 1782 (AHU, Angola, av., cx. 66). Segundo Elias Alexandre da Silva Corrêa, a água do poço da Mayanga também era salobra (Corrêa, 1937, vol. 2, p. 23). Para uma análise do comércio de água em Luanda, ver Miller, 1988, pp. 395-398; 511.

¹⁰Ver também ofício do governador de Angola, Antonio de Vasconcellos, para Sebastião Xavier de Mendonça Furtado em 10 de janeiro de 1761 (AHU, Angola, av., cx. 44).

tes que o *malafu* e 22 vezes mais embriagantes que o *walu*. Tal poder de embriaguez só era equiparável aos 65% de teor alcoólico das aguardentes de uva produzidas em Portugal.¹¹

Do ponto de vista do controle do tráfico, o efeito mais importante das geribitas foi jogá-lo nas mãos dos negociantes brasileiros. Substituindo o militarismo dos governadores, os brasileiros as usaram para quebrar o monopólio dos negociantes metropolitanos (Curto, 1996, pp. 2 e 97). No início, enfrentaram uma proibição que banuiu a bebida de Angola, sob o argumento de que o consumo exagerado estava dizimando as tropas portuguesas. A proibição foi contraproducente porque serviu de incentivo ao contrabando generalizado de geribitas envolvendo quase todos os escalões da administração colonial (BML, cód. 12, fls. 2-3).¹² Assim, não durou muito tempo para seu consumo ser novamente liberado, em 1689. Mais tarde, a liberdade de importar se converteu num não-declarado protecionismo que barrou a venda de qualquer outra cachaça em Angola e reservou seu mercado para o produto brasileiro.

Em fins do século XVII, o grosso das importações angolanas de geribitas saía da Bahia (61%), enquanto Pernambuco era responsável por 26%. O Rio de Janeiro tinha então uma posição insignificante e era origem de apenas 12,5% das geribitas importadas por Luanda. Ao longo do século XVIII, contudo, o desempenho carioca refletiria fielmente a progressão do seu controle do tráfico angolano, fazendo o Rio se tornar o mais importante fornecedor de Angola. Em 1785, dizia-se que os consumidores africanos tinham desenvolvido uma aguçada preferência pelo produto

¹¹De tão arraigada, a popularidade da bebida resistia facilmente às freqüentes adulterações. Era possível, por exemplo, adicionar grande quantidade de água sem afetar o consumo e ao mesmo tempo garantindo lucros ainda maiores. Outro artifício bastante comum era acrescentar pimentas para tornar o sabor mais cortante (Corrêa, 1937, vol. 1, p. 40, e Curto, 1996, p. 22). Segundo Miller, o teor alcoólico das geribitas era ainda maior, 90% (Miller, 1988, p. 465).

¹²Assim, ao contrário do que diz Antônio Carlos Jucá Sampaio, é improvável que os negociantes do Rio tivessem dificuldades para investir no tráfico angolano por falta de moedas de troca durante a proscricção da venda de aguardente (Sampaio, 2000, p. 146). Para a proscricção do comércio de geribitas, ver também Miller, 2000, pp. 464-465; Curto, 2000. A melhor análise da questão está em Alencastro, 2000, pp. 320-321.

carioca.¹³ Na década de 1760, por exemplo, provando a ligação entre exportar geribitas e importar cativos, cerca de 53% das importações luandenses de geribita tiveram como origem o Rio de Janeiro. No mesmo período, o porto carioca absorveu 48,5% dos navios negreiros que zarparam do porto de Luanda (Curto, 1996, p. 145).

Nos sertões, se comparadas às duas outras mercadorias essenciais no comércio de escravos — os panos asiáticos e as armas de fogo —, o desempenho das geribitas mostrava-se insuperável. No principal mercado fornecedor de escravos para Luanda, a feira de Kassanje, os preços de 1792 mostram que bastavam sete litros (trinta frasqueiras) de geribitas para adquirir um escravo considerado de excelente qualidade — a chamada peça da Índia.¹⁴ Por outro lado, se quisesse comprar o mesmo escravo com armas, por exemplo, os agentes (feirantes) que os negociantes de Luanda mantinham em Kassanje necessitariam de cinco armas portuguesas. No caso de comprarem com panos asiáticos (*fazendas de negro*), precisariam de 15 “kizambos” daquelas mais apreciadas pelos africanos — calameda, durante, tafetá e zuarte (AHU, cód. 1628; AHU, cód. 1629).¹⁵

A vantagem das geribitas crescia ainda mais considerando as dificuldades para adquirir tanto armas quanto panos asiáticos. Sobre as armas de fogo, por exemplo, pesavam dois tipos de restrições. A primeira vinha da sua venda limitada devido ao justificado temor de que fossem usadas pelos africanos para atacar os portugueses.¹⁶ A segunda é que, após sua

¹³Exposição do desembargador ouvidor geral de Angola, Francisco Xavier Lobão Machado Peçanha, em 5 de janeiro de 1785 (AHU, Angola, av., cx. 70).

¹⁴Segundo Elias Alexandre da Silva Corrêa, uma “peça da Índia” era um “escravo moço, alto, robusto, e sem defeito” (Corrêa, 1937, vol. 1, p. 54; Alencastro, 2000, nota 22, p. 392).

¹⁵Kizambo: palavra da língua quimbundo que designa o equivalente de uma peça de pano suficiente para vestir uma pessoa.

¹⁶Em 1761, Portugal proibiu a introdução de armas de fogo e pólvora em Angola. As reclamações não tardaram e tiveram como base o argumento de que os estrangeiros as introduziam no norte. Ver ofício do governador de Angola, Antonio de Vasconcellos, para Sebastião Xavier de Mendonça Furtado em 26 de abril de 1762 (AHU, Angola, av., cx. 45). Dizendo que os navios que iam a Luanda também o faziam, o governador Francisco Inocêncio de Souza Coutinho chegou a obter apoio da Junta do Comércio para liberar a venda de armas e pólvora, em 1765 (AHMOP, Junta do Comércio, JC 10; AHU, Angola, av., cx. 49). As pressões de Luanda não parecem ter surtido grande efeito. Em 1776, a venda de pólvora estava limitada a seis barris em cada um dos presídios dos sertões (AHN, cód. A-17-4, fls. 71-72).

disseminação por estrangeiros ter tornado inócua qualquer proibição, a importação por Luanda mostrou-se abaixo do necessário para satisfazer a demanda angolana por armas de fogo (Miller, 1983). Os panos asiáticos, por outro lado, depois do reordenamento do comércio português com a Ásia, tinham de ir primeiro a Lisboa. Só então eram exportados para Luanda, o que gerava grande escassez e preços absurdos em fins do século XVIII.

“FAZENDAS DE NEGRO”

Em 1771, os “negociantes e carregadores” da nau São José e Conceição, que vinha de Goa e fazia escala em Luanda, tomaram uma atitude drástica. Ignorando a permissão do governador de Angola, em vez de venderem as fazendas que traziam da Ásia, solicitaram o despacho imediato do navio para Portugal. A decisão ocorreu após os negociantes da nau terem visto negado o pedido de enviar parte das fazendas para o Brasil. Segundo os responsáveis pelo navio, a ida a Angola traria a oportunidade de fazer “*uma grande venda de fazendas, já pelas que consumisse o país (Angola), já pelas que se comprassem por comissões feitas por negociantes do Brasil, e já pelas que os suplicantes mandavam para o mesmo Brasil a comissários seus para que conseguissem dinheiros precisos para pagamento das letras vencidas com a chegada da nau a este porto [Luanda]*” (AHU, cód. 472, fls. 140-142; AHU, Angola, av., cx. 55, doc. 38).

O grosso das fazendas do navio era constituído de panos, especiarias e louças. Ao lado da geribita e das armas de fogo, os panos eram parte da tríade de mercadorias essenciais nos negócios dos sertões. Sua associação com o tráfico de escravos era tão forte que eram conhecidos como *fazendas de negro*. A grande maioria da carga, contudo, aí entrando panos finos e louça, tinha como mercado principal o Brasil. Na verdade, Luanda não era mais do que um mero ponto de passagem no caminho das fazendas provenientes de Goa. Com a escala na cidade, os negociantes supriam dois mercados, o brasileiro e o angolano. O primeiro com

fazendas finas e louças e o segundo com as *fazendas de negro*. Enviar fazendas para o lado brasileiro era também crucial porque era assim que seriam saldados os débitos lá contraídos para financiar a expedição do navio para a Ásia.

Provenientes das possessões portuguesas de Goa, Diu e Damão, naus como a São José, conhecidas como *naus da Índia*, costumavam fazer escala no Brasil desde o século XVI. Cercada de perigos e com elevada taxa de mortalidade, a viagem para a Índia podia durar até dois anos e tornava imperativa a existência de escalas. Em geral, no retorno a Lisboa, as naus paravam em Salvador, da Bahia, onde reabasteciam e passavam pelos necessários reparos. Inicialmente tolerada, a escala em Salvador foi logo proibida pela Coroa, em 1565 (Lapa, 1968, p. 7; Boxer, 1971, p. 48). Tendo como objetivo evitar o comércio que as naus faziam no Brasil, a proibição foi reiterada por intermédio de várias leis e alvarás no século XVII. Acabou por cair, contudo, em 1672, legitimando algo que já acontecia na prática (Lapa, 1968, p. 23; Boxer, 1961; Boxer, 1971; Hanson, 237).

O comércio gerado pelas naus da Índia transformou Salvador num centro de distribuição de mercadorias asiáticas para todo o Atlântico Sul. Uma cláusula do contrato de arrecadação de impostos sobre os escravos exportados em Angola permitia aos contratadores comprar em Salvador as fazendas necessárias para o fardamento das tropas de Luanda (AHU, cód. 554, fls. 93-95v.). Em 1734, uma alfândega foi criada para fiscalizar o comércio de fazendas asiáticas em Salvador (AHU, cód. 912, fls. 7v-12). A demanda era tal que faltava fazenda para levar para Lisboa (Carreira, Ernestina, 1998a, p. 811). Da cidade, as fazendas iam para Angola por dois caminhos. Primeiro, levadas pelos navios negreiros que iam de Salvador para Luanda — daí explicando a sobrevivência dos laços entre as duas regiões mesmo numa altura em que os baianos já tinham se especializado no tráfico com a Costa da Mina. O segundo caminho incluía dois outros portos brasileiros importantes no tráfico com Angola — Recife e Rio de Janeiro —, para onde as fazendas eram vendidas antes de serem transportadas em navios negreiros para Luanda. A importância de Salvador era tamanha que os negociantes do Rio envia-

vam seus navios até a Bahia para adquirir as fazendas asiáticas (AHN, códice A-1-3, pp. 63-65).¹⁷

A demanda elevada fez nascer um portentoso contrabando de fazendas asiáticas no Atlântico Sul — principalmente em Luanda e Salvador.¹⁸ Em Salvador, segundo Lapa, as pessoas alugavam casas para que o contrabando fosse armazenado (Lapa, 1968, p. 237). O mercado era tão lucrativo que atraía navios franceses e ingleses, que navegavam da Ásia diretamente para a Bahia (AHU, cód. 907; AHU, cód. 912, fls. 12-12v). Navios com bandeira portuguesa, já carregados com fazendas e supostamente destinados ao tráfico em Angola, também usavam artifícios vários para irem à Bahia vender suas cargas (AHU, Bahia, av., cx. 57, doc. 4897; Boxer, 1971, p. 12). Do lado africano, os holandeses dependiam das fazendas para os seus negócios com escravos na costa do Loango e não hesitavam em abastecer o mercado angolano (AHU, cód. 21, fls. 139-139 v.; fls. 144-144 v.). Eram também comuns casos de naus da Índia que iam diretamente a Luanda, em vez de Salvador, no retorno a Lisboa (AHU, cód. 276; AHU, cód. 554, fls. 134v-135v).¹⁹ Em 1716, por exemplo, dava-se como certo que os próprios controladores da companhia portuguesa que detinha o monopólio do

¹⁷Lapa faz uma análise detalhada do comércio de fazendas em Salvador, ignorando, contudo, o efeito deste no sentido de colocar Salvador na condição de centro de distribuição de fazendas para o tráfico. Para este autor, a distribuição de fazendas asiáticas é apenas uma "hipótese bastante viável" (Lapa, 1968, pp. 239 e 277). Boxer, por outro lado, relaciona tudo ao ciclo do ouro, também fazendo poucas referências às fazendas que iam para Angola (Boxer, 1971, p. 53; Boxer, 1961, p. 56). Em meados do século XVII, segundo Sampaio, negociantes do Rio já tinham procuradores na Bahia, onde compravam fazendas para enviar para Angola. É certo que boa parte do comércio entre Rio e Bahia, que identifica para o século XVIII, deve-se também à compra de fazendas asiáticas pelos cariocas. Sampaio mostra como a demanda por fazendas asiáticas transformou o Rio numa escala para as naus da Índia, ainda na primeira metade do século XVIII (Sampaio, 2000, pp. 139, 183 e 185).

¹⁸Sampaio encontra referências esparsas que também mostram navios fazendo contrabando de fazendas asiáticas no Rio de Janeiro, na primeira metade do século XVIII (Sampaio, 2000, p. 185). Algumas dessas referências são também encontradas no alvará de 8 de fevereiro de 1711, que proibia a ida de navios ao Brasil fora das frotas (AHU, Angola, av., cx. 54). E também em Lapa, 1968, p. 269.

¹⁹Antes mesmo de os navios portugueses começarem a ir a Luanda para vender fazendas asiáticas, outros europeus já o faziam. Para os casos envolvendo franceses, ver AHU, cód. 555, fl. 59. Para os casos envolvendo espanhóis, AHU, cód. 554, fls. 18-20.

comércio com Macau (a companhia de Macau) estavam envolvidos no contrabando.²⁰

Os freqüentes casos de contrabando levaram a um questionamento da pedra angular do comércio com o Oriente, o sistema de frotas. Oneroso e incluindo somente navios da própria Coroa, o sistema impedia a participação das "naus dos particulares". O principal argumento daqueles que pregavam mudanças demonstra o grau de enfraquecimento do Império português do Oriente. Diziam que não tinha sentido proibir os negociantes portugueses de participarem livremente deste comércio se os estrangeiros já tinham acesso franco às fazendas por meio de contrabando ou de simples tomada de possessões portuguesas na Ásia (Biblioteca da Ajuda, cód. 51-VII-27).²¹ Sob um estratégico anonimato, provavelmente devido ao exacerbado mercantilismo de fins do século XVII, tentavam demonstrar o anacronismo de um sistema remanescente de uma época em que Lisboa praticamente monopolizara a distribuição de fazendas na Europa.

Longe de alterá-lo, porém, Lisboa optou por mais rigidez e impediu que navios estrangeiros saíssem das possessões asiáticas transportando fazendas, em 1737 (BCU, 1867, v. 1, p. 412; Macedo, 1985, p. 59). O sistema de frotas acabou por ser flexibilizado em 1753, quando um dos muitos negociantes estrangeiros que viviam em Lisboa recebeu uma licença real para enviar 11 navios para Goa. A iniciativa ficou conhecida como companhia da Ásia. Fracassou em pouco tempo e deixou como rastro um lento processo de liquidação de contas.²² O legado da malfadada companhia pode ter contribuído, contudo, para uma medida de âmbito mais amplo, o fim do sistema de frotas, em 1765. Do ponto de vista do comércio, a medida deu total liberdade aos negociantes para armarem expedi-

²⁰Dizia-se então que eles tinham mandado fabricar e venderam em Luanda "roupas grossas" de Macau (AHU, cód. 545). A suspeita tinha fundamento, como mostra o caso do outro navio de Macau que fez escala em Luanda e novamente vendeu fazendas asiáticas, em 1717 (AHU, cód. 545).

²¹Para a perda de possessões na Ásia, ver Russel-Wood, 1997, p. 42; e Hanson, 1982, p. 232.

²²Segundo Falcon, as dificuldades da companhia foram provocadas porque a Coroa não honrou o compromisso de isenção fiscal inicialmente concedido (Falcon, 1983, p. 470). Pedreira, por outro lado, sublinha que a perda de um dos navios da companhia que vinha da Índia pode também ter contribuído para a falência da companhia (Pedreira, 1995, p. 110).

ções ao Oriente. É um exemplo claro da falta de unidade das políticas pombalinas. Vinha na contramão do suposto banimento do comércio dos pequenos negociantes conhecidos como "volantes", em 1755, mas se coadunava com a solução adotada em Angola, onde o tráfico de escravos foi "desregulamentado" em 1758.²³

O fim das frotas se inseriu num contexto em que Lisboa tentava incentivar iniciativas particulares para retomar o controle das rotas do Oriente. Após o terremoto de 1755, o esvaziamento econômico da metrópole era tamanho que poucos navios iam ao porto da cidade. Em 1768, por exemplo, no início da profunda crise que atingiu Portugal durante o pombalismo, nenhum navio foi a Goa (Carreira, 1998a; Macedo, 1985, pp. 40 e 87). O pior era que parte desse comércio tinha caído nas mãos de negociantes "americanos", segundo os membros da Junta de Comércio de Lisboa. Sob o pretexto de buscarem escravos por melhores preços em Moçambique, esses negociantes estavam enviando navios diretamente ao

²³Pedreira aceita a versão de que os comissários foram banidos, mas o fato é que a extensa e redundante legislação contra os mesmos é o melhor sinal de que seu comércio não acabou. Em 1757, por exemplo, a Junta do Comércio exigiu que todos os que tinham recebido documentos atestando não serem comissários trouxessem do Brasil documentos comprobatórios (ANTT, Junta do Comércio, L. 104). Em 1760, os membros da Junta ensinavam que apreender fazendas não era castigo suficiente para deter os comissários e que seria preciso decretar pena de prisão por seis meses para os infratores da lei (ANTT, Junta do Comércio, L. 106, fls. 120v-121). Em 1763, o controle era tão restrito que a Junta do Comércio enviava as listas dos navios que iam para o Brasil e cobrava relatórios sobre a existência de comissários volantes nos mesmos (ANTT, Junta do Comércio, L. 329, fl. 5v.). Relatos de fins do século XVIII mostram, contudo, que os comissários continuavam fazendo seu comércio em várias partes do Brasil. Em 1789, a Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro ordenou que as fazendas das pessoas suspeitas de serem comissários volantes não deveriam ser despachadas. Ordenou também que todos os negociantes, caixeiros, praticantes e guarda Ls. da praça mercantil do Rio deveriam ser matriculados em um ano (ANTT, Junta do Comércio, maço 10, ex. 36). Para mais reclamações sobre os comissários volantes, ver ANTT, Junta do Comércio, maço 10, ex. 38; ANTT, Junta do Comércio, L. 100. A sobrevida do comércio miúdo tinha relação com as brechas na própria legislação que o regulava. Em 1788, por exemplo, a lista das mercadorias que podiam ser transacionadas pelos "mestres, oficiais e homens do mar que navegam deste reino para o Brasil" foi aumentada (ANTT, Junta do Comércio, L. 126, fls. 32-35). Ver também Pedreira, 1995, pp. 71, 107, 109. O exemplo da desregulamentação do tráfico angolano é usado por Falcon — que também acredita no fim dos comissários volantes — para ilustrar o caráter dispar das políticas pombalinas (Falcon, 1983, pp. 474-475). Este último aspecto fica também patente na análise de Macedo, que afirma que as políticas pombalinas se pautavam pelo caráter emergencial e pela falta de planejamento (Macedo, 1985, pp. 72 e 88).

Oriente. Para facilitar seu comércio, tinham até feitorias na costa oriental da África (ANTT, Junta do Comércio, Livro 118, fls. 43-47v.; 120-120v.).²⁴ Visto como uma ameaça em Lisboa, este comércio era não apenas uma decorrência do esvaziamento econômico da metrópole, mas também do papel crucial que as praças mercantis do Brasil — principalmente Rio de Janeiro e Salvador — tinham no Império português.²⁵

Lisboa perdia três vezes com a situação. A primeira perda vinha da diminuta quantidade de *fazendas de negro* que chegavam à metrópole. O resultado era que os negociantes lisboetas viam anuladas as chances de participar do tráfico em Angola, onde grande parte dos negócios de escravos girava em torno das fazendas. A segunda perda acontecia porque a cidade perdia proeminência como centro distribuidor de fazendas de negro para as outras nações européias que negociavam com escravos na África. A terceira perda acontecia porque o comércio bilateral entre Brasil e Índia trazia para o primeiro mercadorias asiáticas com preços baixos — saturando o mercado brasileiro. Do ponto de vista da metrópole, as desvantagens eram óbvias. Dos tecidos de algodão que Portugal exportava para o Brasil, por exemplo, 90% eram compostos de tecidos do Orien-

²⁴Moçambique teria se tornado o primeiro alvo dos navios que iam diretamente do Brasil para o Oriente já no início do século XVIII. Em 1723, os oficiais da Câmara de Goa escreveram uma representação pedindo que os "mercantes" da Bahia fossem impedidos de ir àquela região (AHU, cód. 908). As referências às expedições de navios do Brasil para o Oriente continuaram até fins do século XVIII (AHU, cód. 962, fls. 137-141; 146v-147). Miller menciona brevemente a existência de viagens diretas entre o Brasil e o Oriente. O autor aponta a relação entre estas viagens e o domínio que os negociantes brasileiros tinham alcançado no tráfico de escravos (Miller, 1988, p. 464). Lapa também menciona brevemente a existência destas viagens (Lapa, 1968, p. 263).

²⁵Em certa medida, o comércio foi sancionado pela própria legislação imperial. Segundo Lapa, este "teve não poucos momentos de licitude, com franqueamento inclusive da navegação e comércio" (Lapa, 1989, p. 389). Em 1701, por exemplo, uma provisão do Conselho da Fazenda permitiu que os "moradores" da Bahia enviassem todos os anos três navios de comércio à Índia (Ribeiro, 1805, p. 86). Informações sobre a provisão de 1701 podem ser encontradas em Hanson, 1997, p. 284, e Lapa, 1968, p. 268. No caso da provisão, fica claro que os negociantes baianos tentavam diversificar suas expedições transatlânticas enviando navios para o Oriente. No Rio, por outro lado, além do tráfico em Angola, os esforços dos negociantes tiveram como alvo a Costa da Mina, em 1714 (Sampaio, 2000, p. 271). Trinta anos mais tarde, os negociantes do Rio chegariam ao ponto de propor a criação de uma companhia de comércio para o tráfico naquela região. Na prática, a proposta quebraria o monopólio que os baianos tinham naquele tráfico (Miller, 1988, p. 464).

te (Carreira, 1998a, p. 826). Para piorar, a situação também criava empecilhos para o objetivo de escoar, no Brasil, os produtos têxteis então fabricados na metrópole.

O esforço para retomar as rotas do Oriente se traduziu em incentivos ao envio de navios ao Oriente — tais como o pagamento por cada soldado transportado para a Índia. Tais iniciativas tiveram efeitos modestos, contudo, e um ano após o fim do sistema de frotas apenas três negociantes tinham enviado navios à Índia (AHU, cód. 935).²⁶ Na verdade, a política metropolitana fracassou porque as naus da Índia ainda faziam a escala na Bahia, ou no Rio de Janeiro, onde aproveitavam para fazer o grosso do seu comércio. Assim, não demorou muito para ficar claro que nada mudaria enquanto o centro do comércio com o Oriente ainda estivesse no Brasil. Na época, as estimativas de Lisboa eram que os "moradores" das principais praças mercantis brasileiras — Rio de Janeiro, Pernambuco e Salvador — possuíam uma frota de cerca de 320 navios. Maior, portanto, que os trezentos navios que conformavam a frota portuguesa.²⁷

Se os números dos burocratas de Lisboa estiverem corretos, tantos navios seriam certamente produto da vantagem técnica de poder construí-los nos três portos citados. Tendo início já no século XVI, quando escassez de mão-de-obra e altos preços das matérias-primas eram problemas quase intransponíveis, a construção naval no Brasil colonial consolidou-se em meados do século XVIII (ver Lapa, 1968; Boxer, 1961, p. 42). As evidências mostram que o problema da mão-de-obra, por exemplo, foi diminuído com a compra e o treinamento de escravos, ainda em fins do século XVII (AHU, cód. 50, fl. 237). No caso das matérias-primas, Lapa mostra que o uso de produtos nativos resolveu o problema. Em meados do século XVIII, por exemplo, fábricas foram criadas na Bahia com a finalidade de utilizar matérias-primas locais para produzir artigos para a

²⁶A Coroa pagava apenas pelos soldados que chegavam vivos na Índia. Setenta mil-réis por cada soldado, enquanto o valor por oficial era de 140 mil-réis (ANTT, Junta do Comércio, L. 111, fls. 182-183).

²⁷A divisão seria a seguinte: Pernambuco, "sessenta e tantos" navios. Bahia, aproximadamente 130. No caso do Rio, o número de navios dos "moradores" seria de 130 (AHU, Angola, av. ex. 56, doc. 46). Para o tamanho da frota portuguesa, ver Pedreira, 1995, p. 345.

construção naval.²⁸ No Rio, os negociantes usavam navios construídos na própria capitania para evitar o pagamento de fretes no transporte de mercadorias para Portugal (ANTT, Junta do Comércio, Livro 106, fls. 131-131v; e ANTT, Junta do Comércio, Livro 108, fls. 104v-105v).²⁹ Em 1770, a Coroa facilitou a construção de navios concedendo isenção fiscal na importação de artigos necessários para tal fim.³⁰ Sobre a qualidade dos navios, tanto vice-reis como negociantes concordavam que as melhores naus que navegavam na carreira da Índia saíam do Brasil.³¹

A situação forçou Lisboa a usar o único instrumento de que dispunha, a legislação. A primeira lei visando à retomada do comércio do Oriente data de 1761. Criou-se uma escala obrigatória no retorno das naus para Lisboa cujo sentido era impedi-las de ir ao Brasil na volta do Oriente (Biblioteca da Ajuda, documento 54-VI-14, n. 5; AHU, cód. 472; BCU, 1867, v. 2, p. 36; Ribeiro, 1805, p. 54). A escala seria na capital angolana, Luanda, onde deveria ser estabelecida uma alfândega e um arsenal para consertar as naus. Ao mesmo tempo, a Coroa tentou reprimir o embarque de mercadorias brasileiras nas naus que faziam escala no Brasil no caminho para a Índia.³² Desde o início, contudo, foi difícil fazer com que a lei que

²⁸Em 1767, um negociante baiano requereu permissão para instalar uma fábrica de utensílios para a construção de navios em Salvador. A matéria-prima seriam ervas locais, gravatá e ticu, que já eram usadas pelos baianos para equipar seus navios (ANTT, Junta do Comércio, L. 111, fls. 186-190). A iniciativa foi financiada por negociantes da Bahia. Falou, contudo, devido à falta de "boafé" do investidor que conseguiu o direito de instalar a fábrica. O projeto acabou por ressurgir, sendo novamente financiado pelos baianos (ANTT, Junta do Comércio, L. 113, fls. 96-97).

²⁹Há pelo menos dois casos de negociantes que solicitaram à Junta do Comércio o direito de construir navios no Rio de Janeiro.

³⁰Com cuja mercê, animados os negociantes, têm feito construir nas nossas Américas um grande número de navios de diferentes lotações, despendendo grandes somas e aumentando consideravelmente a nossa navegação mercantil" (AHU, cód. 962, fls. 152-152v).

³¹Para a opinião dos burocratas, ver Boxer, 1960, p. 52. Em 1776, tentando convencer a Junta do Comércio de que sua expedição era viável, um negociante disse: "sendo por outra parte certo que o navio se acha bem construído e com fortaleza para vencer a dilatada viagem a que se dispõe por ser fabricado em um dos portos da América de madeiras daquele continente" (ANTT, Junta do Comércio, L. 117, fls. 61-62). Para exemplos de navios construídos no Brasil, AHU, cód. 907; e ANTT, Junta do Comércio, L. 110, fls. 90-91.

³²Carta da Junta de Inspeção da Bahia para o provedor-mor da Fazenda Real em 29 de julho de 1759 (ANTT, maço 315, ex. 422); CCU em 6 de março de 1762 (ANTT, maço 315, ex. 422). Diante da evidência de que o comércio do Oriente dependia das mercadorias embarcadas no Brasil, a proibição de fazer escala no caminho para a Índia não durou muito. Durante sua vigência, os negociantes burlaram a proibição dizendo que faziam escala no Brasil apenas para levar mercadorias embarcadas em Portugal (ANTT, Junta do Comércio, L. 110, fls. 110-111). Para a liberação da escala e embarque de mercadorias no Brasil, ver ANTT, Junta do Comércio, L. 112.

proibia a vinda das naus ao Brasil no caminho de volta para Lisboa fosse realmente cumprida. Com o pretexto de "urgente necessidade", por exemplo, a maior parte dos navios continuou atravessando o Atlântico e indo diretamente a Salvador e Rio de Janeiro depois de 1761. Muitas vezes, as naus não lançavam mão de nenhum pretexto e simplesmente se dirigiam à Bahia ou ao Rio de Janeiro, como nos casos dos 16 navios que burlaram a lei entre 1763 e 1773.³³

Até 1769, o número de naus que cumpriam a escala obrigatória em Luanda foi tão pequeno, apenas quatro, que o governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, até pensou que a lei de 1761 tinha sido revogada.³⁴ Uma das naus que lá fizeram escala, a Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro da Alcântara, nem sequer o teria feito se não fossem os problemas técnicos que a afligiram desde a partida em Goa. "Fazendo água", tinha tantos problemas que perigosamente encalhou na Equimina, na costa sul de Angola, tendo de ir a Luanda contra a vontade dos seus responsáveis. A pressa era tanta que os tripulantes preferiam correr os riscos de cruzar o Atlântico sem consertar o navio. Alegavam que tinham ordens para ir diretamente a Salvador, onde eram mais fartos os recursos para repará-lo. Contudo, sua estada na cidade se prolongou ainda mais quando um passageiro foi acusado de não ser português e tentar contrabandear para o Brasil mercadorias de negociantes ingleses do Oriente (AHN, cód. A-1-3, fls. 66v-67v).³⁵

O negociante era Luiz Cantofer, que reconhecia ter nascido em Madras e ser filho de mãe portuguesa e pai alemão. Pretendendo morar em

³³"Relação dos navios que depois do direito de sua majestade de 17 de novembro de 1761, pelo qual tão-somente ficava permitido poderem fazer na volta da Índia Oriental a sua escala por Angola, têm ido aos portos do Brasil e lá descarregado tudo ou parte", em 30-6-1773 (AHU, Conselho Ultramarino, maço 512). Ver também CCU em 20 de agosto de 1764 (ANTT, maço 317, ex. 425).

³⁴Seis anos após a instituição da escala obrigatória, em 1767, Luanda ainda não tinha condições técnicas de reparar as naus. Ver ofício do governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, para Francisco Xavier Furtado em 30 de julho de 1767 (AHU, Angola, av., ex. 51). Para o número de naus que iam a Luanda, AHN, cód. A-1-3, fls. 52-54; fls. 63-65. E ofício do governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, para Martinho de Mello e Castro em 17 de agosto de 1770 (AHU, Angola, av., ex. 54).

³⁵"Representação dos negociantes das naus Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro de Alcântara e Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula em 8 de junho de 1770" (AHU, Angola, av., ex. 54).

Lisboa, viajava com a mulher, grávida, e mais parentes. Prometia naturalizar-se português tão logo chegasse a Portugal (BNL, cód. 8743, fls. 232v-234).³⁶ Antes, contudo, queria ir a Salvador vender as fazendas que trazia de Goa (AHN, cód. A-1-3, fls. 57v-59). Para tanto, pagara direitos na expedição das mercadorias e tinha licença expedida pelo governador de Goa. Além de ir a Salvador, Cantofer queria já, de Luanda, enviar mercadorias para o Brasil. Brigado com os outros passageiros da nau que o trouxera, nem sequer queria seguir viagem no navio (AHN, cód. A-1-3, fls. 57v-59; fls. 66v-67v.). Seu caso criou um impasse que pôs em campos opostos as autoridades angolanas. O negociante sabia falar, ler e escrever em português, o que fez o procurador da fazenda tomar seu partido. Prometendo comodidade nos preços de suas fazendas, cujo grosso eram 316 peças de louça que nem sequer tinham grande mercado em Angola, Cantofer conseguiu o apoio dos negociantes de Luanda (BNL, cód. 8743, fls. 224v-228v.; AHN, cód. A-1-3, fls. 72v-73).

Ao mesmo tempo, tentou ganhar as simpatias oficiais com a proposta de assumir o principal projeto do governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho: uma fracassada fábrica de ferro que havia engolido recursos da Coroa sem trazer lucro nenhum. Prometia não só controlar o empreendimento, localizado no interior de Angola, como também ressarcir Lisboa com tudo que fora gasto na fábrica (BNL, cód. 8553, fls. 52-54v; AHN, cód. A-1-3, fls. 77-78v.). Pedia, em troca, o direito de vender, no Brasil e na Índia, o ferro produzido na fábrica. Pesou contra Cantofer, contudo, a suspeita de que, sendo um homem casado há apenas quatro anos e tendo recebido um dote de “quatro mil” rúpias, tinha em seu poder uma grande quantidade de fazendas equivalente a 200 mil cruzados. No final, o negociante foi sentenciado e acabou tendo de enviar suas fazendas para Lisboa (BNL, cód. 8743, fls. 223v-224v.).³⁷

Negociantes como Cantofer simbolizam o lado híbrido do Império português que tantos prejuízos trazia para os cofres do erário. Fruto da

emergência de grupos locais com objetivos divergentes dos interesses de Lisboa, tinham agentes espalhados por Brasil, Ásia e África. A trajetória de Cantofer comprova que o negociante pretendia mesmo viver em Lisboa. Entre 1771 e 1780, por exemplo, Cantofer constou como membro matriculado do corpo de negociantes da cidade.³⁸ Recém-chegado a Lisboa, teve de contribuir numa derrama para o pagamento do subsídio militar em 1772. Os dados mostram que foi quem mais contribuiu entre os negociantes de grosso trato da cidade.³⁹ Mesmo matriculado em Lisboa, manteve contatos por várias regiões do Império e importou fazendas de outras nações européias para as expedições do Oriente. Em 1774, por exemplo, recebeu uma concessão da Coroa que lhe permitia enviar cinco navios ao Oriente no período de cinco anos (ANTT, Junta do Comércio, Livro 115; ANTT, Junta do Comércio, maço 50, cx. 167). Numa das expedições que armou ao Oriente, tirou vantagem das brechas das leis — que não previam tais casos — e enviou um navio diretamente de Angola para o Oriente.⁴⁰

Casos como o de Cantofer fizeram com que Lisboa reconhecesse que “se tinha estabelecido um comércio entre os domínios portugueses da Ásia, África e América, com total exclusão de Portugal. De tal sorte que sendo o mesmo Portugal o país dominante, e o que com excessivas despesas está promovendo e sustentando o comércio e navegação da Ásia, ficava o dito país dominante com todos os encargos resultantes da proteção do referido comércio e as suas colônias tirando dele todo o benefício e utilidade” (AHU, cód. 472). Para mudar a situação, reformou-se a legislação que regulava o comércio com o Oriente. Mais rígida, a nova legislação preservou a esca-

³⁸“Relação dos negociantes da praça de Lisboa assistentes nas freguesias abaixo declaradas, os quais vão nela insertos, pelo que toca ao seu negócio em grosso somente e não a lojas (1771) e relação dos negociantes matriculados na junta do comércio destes reinos e seus domínios, que no presente ano de 1781 não devem pagar décima do seu comércio pelas freguesias da sua assistência (1781)” (ANTT, Junta do Comércio, maço 62, ex. 200). Pedreira cita Cantofer como um dos maiores negociantes do período pombalino (Pedreira, 1995, p. 165).

³⁹Segundo Pedreira, a derrama custou a cada um dos negociantes de grosso trato de Lisboa, em média, 48\$250 réis (Pedreira, p. 117). Cantofer pagou seis vezes mais, 300\$000 réis (ANTT, Junta do Comércio, maço 62, ex. 201). Sobre a derrama, ver ANTT, Junta do Comércio, maço 62, ex. 201.

⁴⁰Petição de Victorina Roza de Campos, viúva do Capitão Tenente Domingos Furtado de Mendonça em 1780 (AHU, Angola, av., cx. 62).

³⁶Resposta do supracitado Luiz Cantofer”, em 1770 (AHU, Angola, av., cx. 54).

³⁷Despacho do governador Francisco Inocêncio de Souza Coutinho no caso de Luiz Cantofer em 5 de julho de 1770 (AHU, Angola, av., cx. 54). Para uma descrição das fazendas de Cantofer, ver ofício de Francisco Inocêncio de Souza Coutinho para Martinho de Mello e Castro em 30 de agosto de 1770 (AHU, Angola, av., cx. 61).

la obrigatória em Angola e trouxe como novidade a proibição do comércio de fazendas asiáticas no porto de Luanda — elas nem sequer poderiam ser desembarcadas das naus. O objetivo era evitar o uso da cidade como entreposto de fazendas para o Brasil (AHU, cód. 1253; BCU, v. 2, p. 60; Ribeiro, 1805, p. 99).

O rigor se refletiu no renascimento dos contatos marítimo diretos entre Portugal e o Oriente.⁴¹ Entre 1777 e 1787, pelo menos 91 navios zarparam de Lisboa para Goa e Diu, além de outros pontos do Oriente, como Macau e Bengala (AHU, cód. 962, fls. 2-115). A eficácia da medida é evidente, se comparada ao período de vinte anos entre 1756 e 1777, quando apenas oitenta viagens foram feitas entre Lisboa e o Oriente (Carreira, 1998a, p. 817). Muitos navios continuaram violando as leis, contudo, indo ao Brasil — Salvador ou Rio de Janeiro — na viagem de retorno a Portugal (AHU, cód. 962; AHU, cód. 1258). Outro artifício bastante comum era aproveitar a escala obrigatória em Luanda para ali vender as fazendas asiáticas (AHU, cód. 549; e AHU, cód. 962). Parte do incentivo para as violações da lei vinha, na verdade, das dificuldades que os negociantes lisboetas enfrentavam para financiar suas expedições. Na época, os juros pagos sobre as letras passadas usadas para financiá-las podiam chegar a 40%. Assim, o risco intrínseco do comércio do Oriente fazia com que os negociantes burlassem a lei para obter retorno para os altos investimentos.⁴²

⁴¹O rigor pode ser medido pelo caso da nau São José e Conceição, a embarcação cujos negociantes escreveram uma petição pedindo para enviar mercadorias ao Brasil, em 1770. Ao tomar conhecimento do episódio, Lisboa reagiu considerando a petição “fantástica” e expediu um alvará reafirmando a legislação em vigor (AHU, cód. 472).

⁴²A elevada taxa de 40% era o principal obstáculo. Se não fossem pagas em dia, as letras sofriram reajuste imediato. Em 1769, por exemplo, dois dos maiores negociantes de Lisboa, Domingos Francisco Lisboa e Domingos Lopes Loureiro, tiveram um navio retido em Luanda quando se preparavam para enviar fazendas asiáticas para o Brasil. Para justificar a necessidade de despachar as mercadorias, os responsáveis pelo navio disseram que teriam de pagar as letras usadas para financiar a expedição três dias após a chegada do navio a Luanda. O pagamento deveria ser feito no Brasil. Se isto não acontecesse, teriam de arcar com juros de 5%. Ver “petição de João Ferreira, capitão do navio Nossa Senhora do Livramento e São José, o ex. Manoel José de Sá e Faria; os oficiais e carregadores do mesmo abaixo-assinado”, em 7 de outubro de 1771 (AHU, Angola, av., cx. 55). Noutro caso, em 1785, uma negociação dependia de letras com juros de 34%. Porque a expedição extrapolou em vinte meses a data de vencimento das letras, os negociantes tiveram de pagar mais 34% sobre o valor das mesmas (ANTT, Junta do Comércio, L. 123, fl. 183v-184v). Ver também Pedreira, 1995, p. 336.

Parte do financiamento das expedições vinha de fora da metrópole — de várias áreas do Império — ou mesmo de negociantes estrangeiros que viviam em Lisboa. Dois exemplos servem para ilustrar o uso de capitais provenientes da Ásia. Em 1783, tentando remediar “*um dos maiores obstáculos que há para a restauração e aumento do nosso comércio na Ásia, a falta de negociantes com suficientes cabedais na cidade de Goa*”, o próprio governador de Goa incentivou “*um acreditado negociante mouro (...) chamado Mahomed Amaram Saybu*” a mandar um navio para Lisboa. O objetivo era escoar as mercadorias que estavam armazenadas em Goa. No final, apesar de o navio ter violado as leis do Império e ido à Bahia, a expedição acabou dando prejuízo.⁴³ Em 1787, o não-pagamento de uma letra passada em Macau fez com que Manoel Eleutério de Castro, um dos líderes do comércio do Oriente, tivesse um dos seus navios arrestados em Lisboa (ANTT, Junta do Comércio, Livro 124, fls. 134-136).⁴⁴ No caso das expedições financiadas por estrangeiros, segundo os maiores negociantes de Lisboa, apenas uma das sociedades comerciais que enviavam navios ao Oriente era independente dos estrangeiros (ANTT, Junta do Comércio, Livro 125, fls. 74v-77; ANTT, Junta do Comércio, Livro 120, fl. 120; Pedreira, 1995, p. 116).

No caso do Brasil, a maior parte dos créditos era constituída de letras ou mercadorias. Segundo Ernestina Carreira, “*sem as escalas no Rio de Janeiro não havia possibilidade de arranjar fundos e mercadorias para o Oriente*” (Carreira, 1998a, p. 828). A dependência era tanta que, em 1776, um grupo de negociantes portugueses propôs o envio anual de um navio com fazendas brasileiras, para Moçambique e Índia. Desta forma, teriam os créditos necessários para uma sociedade que pretendiam criar para o comércio naquelas regiões. O que os negociantes não diziam claramente é que sua petição implicava um comércio direto entre Brasil e a Ásia. Assim, a idéia acabou esbarrando na desconfiança da

⁴³No final, a Junta do Comércio culpou o governador e assumiu os custos da expedição (ANTT, Junta do Comércio, L. 121, fls. 119-121v.)

⁴⁴Para mais casos de navios armados com recursos provenientes do Oriente, ver petição de João Ferreira, capitão do navio Nossa Senhora do Livramento e São José em 7 de outubro de 1769 (AHU, Angola, av., cx. 55). Para outros casos, ANTT, Junta do Comércio, L. 121, fls. 56-56v.; e ANTT, Junta do Comércio, L. 121, fls. 122v-125.

Junta do Comércio. A parte do pedido que dizia respeito ao envio do navio do Brasil para o Oriente foi negada duas vezes. Para não repetir o que acontecera décadas antes, quando navios foram enviados diretamente do Brasil para o Oriente, a Junta impôs uma condição. O destino final do navio com fazendas brasileiras, que os negociantes queriam que fosse anualmente a Moçambique e Índia, teria de ser Lisboa (ANTT, Junta do Comércio, Livro 117, fls. 184-187v.; ANTT, Junta do Comércio, Livro 118, fls. 43-47v.).

Entre 1777 e 1787, pelo menos dez navios que zarparam de Lisboa para o Oriente declararam a intenção de fazer escala em algum porto brasileiro — Rio de Janeiro ou Salvador (AHU, cód. 962, fls. 2-115).⁴⁵ Entre as mercadorias embarcadas no Brasil, o destaque era o tabaco baiano, que se tornou moeda de troca em Goa, em 1773 (Carreira, 1998a, p. 815; AHU, cód. 1258; ANTT, Junta do Comércio, Livro 122, fls. 141-141v.). Algumas expedições, contudo, dependiam também de açúcar carregado no Rio de Janeiro (AHU, cód. 962; ANTT, Junta do Comércio, Livro 124; ANTT, Junta do Comércio, Livro 122, fls. 121v.-122). Além das mercadorias, as negociações eram viabilizadas com empréstimos em letras. Em 1773, por exemplo, os responsáveis por duas naus da Índia retidas em Luanda porque pretendiam despachar para o Rio de Janeiro mercadorias trazidas de Goa disseram que mais de trezentas pessoas — do Rio e de Portugal — estavam “interessadas” na negociação.⁴⁶ Outra modalidade de financiamento era através da participação acionária de negociantes do Brasil. Neste último caso, cotas acionárias eram adquiridas em troca de gêneros brasileiros consumidos no Oriente. Em 1770, por exemplo, o responsável por uma expedição montada em Lisboa disse que tinha “concedido a diversos negociantes da praça do Rio de Janeiro poderem se interessar por dife-

⁴⁵ANTT, Junta do Comércio, L. 118, fls. 62-63v; L. 120, fls. 7 e 66; L. 122, fls. 121v.-122 e 144-147v; L. 123, fls. 95-96, 145 e 150; L. 124.

⁴⁶Ofício do governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, para Martinho de Mello e Castro em 23 de junho de 1773 (AHU, Angola, av., ex. 55). Ver também petição dos oficiais e carregadores da nau São José e Conceição, s.d. (AHU, Angola, av., ex. 55). Para outros casos de expedições que dependiam de letras passadas no Rio, ANTT, Junta do Comércio, L. 124, fls. 71-72.

rentes ações, em vinte e cinco contos de réis, os quais devem ser pagos em gêneros do país” (ANTT, Junta do Comércio, Livro 113, fls. 52-55).⁴⁷

Embora tendo como resultado repor Lisboa no centro do comércio com o Oriente, o protecionismo praticado entre 1761 e 1772 não conseguiu quebrar a hegemonia brasileira em Angola. Cessado o comércio direto entre Brasil, Ásia e África, os brasileiros continuaram adquirindo fazendas de negros em Lisboa — para espanto dos administradores metropolitanos.⁴⁸ Em Luanda, recorriam ao contrabando de armas e pólvora para garantir seus negócios com escravos. Alguns negociantes lançavam mão até mesmo de numerário e ouro.⁴⁹ A chave do seu sucesso, contudo, assentava-se na estratégia de financiar seus negócios com “produtos da terra” — “geribitas, ou caxassas (sic), tabaco, carne seca do ceará, e outras”. Porque não tinham acesso a estas mercadorias, os negociantes metropolitanos, apesar do farto acesso às fazendas de negro após 1772, não conseguiam competir com os brasileiros. Assim, em 1779, após todas as leis protecionistas, admitia-se que os últimos ainda eram “árbitros e inteiramente senhores do comércio e navegação” de Angola (AHU, cód. 549).

No final do século XVIII, o aprofundamento do protecionismo teve como consequência uma situação de semicolapso do sistema de financiamento do tráfico. Em 1783, foi criado o chamado direito de baldeação, pelo qual foram reduzidos, em Lisboa, os impostos de importação dos navios provenientes de Goa (BCU, v. 2, p. 206; AHU, cód. 962, fls. 47-

⁴⁷Na falta de interessados, os recursos necessários para a expedição deveriam ser garantidos por um agente dos negociantes que estava no Rio. Noutros casos, a organização das expedições estava a cargo de sociedades que envolviam grandes negociantes lisboetas e cariocas. Este foi o caso, por exemplo, da sociedade entre Domingos Gomes Loureiro, de Lisboa, e a viúva de Braz Carneiro Leão & filhos, do Rio de Janeiro (ANTT, Junta do Comércio, maço 51, ex. 169).

⁴⁸O acesso às fazendas asiáticas fazia-se possível, no próprio Brasil, porque os tripulantes vendiam gêneros da Índia com desconto de 40% (ANTT, Junta do Comércio, maço 10, ex. 36).

⁴⁹Para o uso de dinheiro, ver Mello, p. 559. Para o uso de ouro, ver ofício do governador Miguel Antonio de Mello para Rodrigo de Souza Coutinho em 11 de outubro de 1797 (AHU, Angola, av., ex. 86).

47v.).⁵⁰ Atraindo ainda mais os navios da carreira da Índia para Portugal, a medida levou ao “abarroamento” dos armazéns da Casa da Índia com *fazendas de negros*. Do lado angolano, contudo, longe de serem positivos, os reflexos se traduziram no excesso de fazendas asiáticas introduzidas por negociantes “lisbonenses” que disputavam o controle do tráfico com os brasileiros (Corrêa, 1937, vol. 1, pp. 48-49; Miller, 1988, p. 500; Miller, 1989, p. 391). Desconhecendo as filigranas do comércio angolano e sem as alianças que os brasileiros tinham com as famílias locais, os “lisbonenses” tinham grandes dificuldades para obter retorno nos investimentos feitos em Angola (BML, cód. 24, fl. 103; ANTT, Junta do Comércio, Livro 121, fls. 8v-9v.).⁵¹ O resultado foi escassez seguida do conseqüente aumento de preços dos panos asiáticos.⁵²

TRÁFICO E GUERRA NO NORTE DE ANGOLA

A crise creditícia provocada pela escassez de *fazendas de negros* se somou aos crescentes embarques de escravos feitos por estrangeiros (ingleses, franceses e holandeses) no norte de Angola. Localizados entre o Ambriz e Cabinda, esses embarques tinham começado há pelos menos um século e eram, portanto, um problema já crônico em fins do século XVIII. Na época, o problema agravou ainda mais a perda de controle português sobre o tráfico provocada pelos investimentos brasileiros. Enquanto os brasilei-

ros concentravam seus negócios em Luanda e Benguela, os estrangeiros reinavam absolutos no norte de Angola. Analisando a situação, em 1779, as autoridades lisboetas diziam que não podiam “*ver sem grande dor que os domínios do Brasil tenham absorvido em si todo o comércio e navegação da costa da África, com total exclusão de Portugal, e que aquela parte que os brasileiros não fazem, pare todo em poder de nações estrangeiras*” (AHU, cód. 549).

Em 1794, um navio português foi ao norte e estimou em 29 o número de navios negreiros na região (AHU, cód. 1633). Lisboa perdia duplamente com a situação. Primeiro, não recolhia impostos sobre os escravos exportados. Segundo, os embarques se tornaram tão intensos que fizeram minuar os negócios em Luanda e Benguela. Parte do êxito dos estrangeiros vinha da correta percepção africana de que fazer negócios com os portugueses não era vantajoso. Como os últimos não tinham nenhum porto no norte, os africanos daquela região tinham de viajar até Luanda para vender seus escravos.⁵³ No caminho, viajavam por diferentes territórios e tinham de pagar impostos a vários chefes locais — sem contar os riscos de ataques. O resultado se refletia no preço dos seus escravos. Não conseguiam competir com o principal fornecedor de cativos para Luanda, a feira de Kassanje. Em tempos de paz, as caravanas de escravos de Kassanje tinham proteção de milícias e não pagavam impostos para chefes locais no caminho para o litoral.⁵⁴

Os temores lisboetas em relação aos estrangeiros se fundavam no exemplo anterior da Costa da Mina (AHU, cód. 554, fls. 243-243v.; 163v-164; AHU, cód. 909). Lá, o domínio holandês tornou-se tão proeminente que os navios que navegavam com bandeira portuguesa tinham sérias dificuldades para embarcar escravos na primeira metade do século XVIII. Os mais afetados eram os “moradores da Bahia” — que controlavam o tráfi-

⁵⁰Inicialmente beneficiando apenas Goa, o direito de *baldeação* foi também estendido às possessões portuguesas de Diu e Damão em 1788 (AHU, cód. 962, fls. 137-141). Antes mesmo de a medida ser oficializada, a Coroa já concedia o direito de “baldeação”, que na prática significava que as mercadorias asiáticas desembarcadas em Lisboa pagariam apenas 4% de impostos. A medida teve efeitos quase imediatos. Entre 1782 e 1784, 34 navios foram expedidos de Lisboa para o Oriente (ANTT, Junta do Comércio, Ls. 121 e 122; Carreira, 1998a, p. 819).

⁵¹Ainda em 1786, após Luanda ter recebido mais de 12 navios de Lisboa em menos de 16 meses, o governador Mossamedes sugeriu que o excesso na oferta de mercadorias poderia ter conseqüências malélicas. Ver ofício do governador de Angola, Mossamedes, para Martinho de Mello e Castro em 18 de janeiro de 1786 (AHU, Angola, av., cx. 71).

⁵²Ofício do governador de Angola, Manoel de Almeida Vasconcellos, para Martinho de Mello e Castro em 21 de setembro de 1795 (AHU, Angola, av., cx. 82). Ofício do governador de Angola, Manoel de Almeida e Vasconcellos, para Luiz Pinto de Souza em 28 de julho de 1796 (Angola, Angola, av., cx. 84).

⁵³Ofício do Governador de Angola, Antonio de Vasconcellos, para Sebastião Xavier de Mendonça Furtado em 30 de janeiro de 1762 (AHU, Angola, av., cx. 45).

⁵⁴Ofício do governador de Angola, Mossamedes, para Martinho de Mello e Castro em 26 de março de 1787 (AHU, Angola, av., cx. 72). Além disso, havia também o dado fundamental de que as fazendas oferecidas pelos estrangeiros eram melhores e mais baratas (Corrêa, vol. 2, p. 19).

co naquela região.⁵⁵ Para comprar escravos, seus navios tinham primeiro de ir ao castelo de São Jorge da Mina, onde pagavam aos holandeses o equivalente a 10% das mercadorias levadas do Brasil. Só assim, pagando uma espécie de imposto, podiam fazer negócios. Aqueles que ousavam não pagar corriam o risco de terem os navios apresados — como aconteceu com vários “moradores da Bahia”, que tiveram 3.000 escravos tomados dos seus navios entre 1716 e 1718 (AHU, cód. 21, fls. 315v-316v).⁵⁶

Segundo as regras holandesas, os navios com bandeira portuguesa eram terminantemente proibidos de negociar com mercadorias européias. Se quisessem comprar escravos, tinham de usar aquelas trazidas do Brasil. Com esta estratégia, os holandeses se tornaram distribuidores das principais mercadorias do tráfico da Costa da Mina — o açúcar e o tabaco brasileiros. Tinham também acesso ao ouro brasileiro ilegalmente levado para lá para comprar escravos (AHU, cód. 912, fl. 63; AHU, cód. 24, fl. 92). Só restava aos negociantes baianos a alternativa de ir aos fortes controlados pelos ingleses e adquirir um passaporte que os autorizava a navegar com bandeira da Inglaterra. Somente de posse deste passaporte, que custava vinte onças por navio, escapavam do risco de terem seus navios apresados pelos holandeses. Em 1729, os prejuízos eram tão evidentes que se cogitou proibir o envio de navios brasileiros para a Costa da Mina (AHU, cód. 22, fls. 271v-273; AHU, cód. 909).⁵⁷

Em Angola, o primeiro foco de embarques de escravos controlado por

⁵⁵Um exemplo de 1699 mostra que negociantes do Recife também investiam naquela região. Neste ano, vários deles, que tinham interesse numa sumaca apresada e saqueada pelos holandeses, fizeram uma petição reclamando indenização (AHU, cód. 51, fls. 351-351v.). A única forma que Lisboa encontrou para lidar com a situação foi propor que os negociantes da Bahia enviassem navios armados para os protegerem contra os holandeses (Hanson, 1997, pp. 279-280).

⁵⁶O envio do ouro para a Costa da Mina permaneceu como um grave problema pelo menos até 1737 (AHU, cód. 912, fl. 63). O pagamento dos 10% é também mencionado por Verger, 1987, pp. 43-44.

⁵⁷O plano de acabar com o tráfico na Costa da Mina logo se revelou impraticável. Em 1723, Lisboa enviou uma frota, que conseguiu dismantelar o tráfico dos estrangeiros por alguns anos. Assim, as reclamações dos negociantes baianos ainda continuavam na segunda metade do século XVIII. Menções sobre a expedição podem ser encontradas no AHN, cód. A-1-3, fls. 54-56; e BNL, códice 8553, fls. 89-92v. Para as reclamações dos negociantes baianos, ver AHMOP, JC 10; ver ainda ANTT, Junta do Comércio, L. 113, fls. 25-26.

estrangeiros foi o Loango. A região já era freqüentada por navios holandeses em 1670. O problema ainda não despertava grande atenção porque não afetava as rotas de escravos para Luanda. Os efeitos negativos só se tornaram patentes quando o suprimento dos panos que circulavam como moeda na cidade foi afetado. Chamados de macutas, os panos vinham do Loango e serviam não só como moeda mas também para fabricar velas de navios e vestir os escravos transportados nos navios negreiros. Na forma de moeda, eram cozidos com palhas e circulavam em Luanda desde a fundação da cidade, em 1576 (BML, cód. 6, fls. 25v-30).

Os efeitos da crise iriam transformar em definitivo o sistema monetário luandense. Em vez de produzirem macutas, os africanos do Loango preferiam os lucros maiores proporcionados pelo tráfico de escravos com os estrangeiros. No início, tentando desestimular seu uso, os governadores de Angola depreciaram o valor das macutas em relação aos réis. Ao mesmo tempo, os contratadores, que tinham a obrigação de garantir o suprimento de moedas, introduziram outro tipo de moeda na cidade: os libongos. A depreciação ordenada pelos governadores, na verdade, não era ditada apenas pelo interesse público. Tudo indica que desvalorizar as macutas era também parte dos seus negócios particulares com os contratadores. Tendo já resistido a uma tentativa anterior de introduzir novas moedas, durante o tempo dos holandeses, a população de Luanda reagiria violentamente contra a crise monetária.

Escassez e especulação se combinaram para fazer com que as poucas macutas que existiam circulassem com valores diferentes. Macutas sem a mesma qualidade das fabricadas no Loango passaram a circular. Duravam menos que as originais e tinham seu valor reduzido tão logo se desgastavam. O desagrado atingia altos níveis porque não havia “*senhor de gado que mandasse vender ao açougue uma rês nem pescador que queira pescar*” (BML, cód. 6, fls. 49-51). O ponto-limite da crise foi quando os soldados da tropa de infantaria de Luanda perceberam que seu salário já não tinha mais valor real. Quando pagos pelos contratadores, os responsáveis pelos seus soldos, as macutas que recebiam tinham valor nominal de 150 réis. Quando tentavam usá-las, contudo, os soldados constavam que seu valor real era de apenas trinta réis. A insatisfação estourou numa revolta, em 1682, cujo resultado foi a destruição da casa

do contratador e saques nas “ruas, praças e estradas de Luanda” (BML, cód. 6, fls. 54v-57).

Provando que a revolta fora eminentemente militar, a primeira atitude das autoridades foi providenciar para que o pagamento da tropa fosse feito com os valorizados panos asiáticos.⁵⁸ Em última instância, contudo, Lisboa acabou tendo de concordar com parte das demandas dos moradores de Luanda; a principal delas sendo a permissão para cunhagem e circulação de moedas de cobre. Assim, embora a cunhagem nunca tenha sido permitida, a circulação de moedas de cobre acabou por ser liberada. Em vez de fornecidas pelo contratador do direito de escravos, as moedas de cobre passaram então a vir diretamente da Casa da Moeda de Lisboa. Às vezes também feitas de prata, e sempre abaixo da quantidade necessária para suprir a economia de Luanda, preservaram o nome de macutas.⁵⁹

Em fins do século XVII, os negociantes de Luanda já não podiam mais enviar navios para carregar escravos no Loango (AHU, cód. 554, fl. 20). O motivo: os episódios de violência e pirataria provocados pela grande frequência de navios ingleses, holandeses, franceses e espanhóis (AHU, cód. 908). Maiores que os navios que iam de Luanda ao Loango — provavelmente as pequenas sumacas saídas do Brasil — os estrangeiros as tomavam e destruíam com facilidade (BML, cód. 12, fls. 311v.-312v.). Demonstrando fraqueza, vários governadores de Angola responderam que

⁵⁸AHU, cód. 554, fls. 61v-63. Segundo Elias Alexandre da Silva Corrêa, a introdução da moeda de cobre também detonou uma revolta militar — em 1694. Assim como em 1682, os soldados tentaram atacar a autoridade responsável pela distribuição das moedas, o ouvidor-real. Corrêa não menciona as macutas e diz que os libongos valiam então cinco réis. “A tropa o recebia de dez em dez dias em pagamento de setecentos réis que cada soldado ganhava por mês; além de um saco de farinha de mandioca.” Aproveitando a introdução da nova moeda, tentou-se diminuir os soldos dos soldados para duzentos réis, o que deflagrou a crise (Corrêa, vol. 2, p. 321).

⁵⁹O fornecimento das macutas feitas em Lisboa nunca funcionou satisfatoriamente e pode estar na origem da utilização de geribitas e livranças (letras emitidas pelos contratadores) como moedas. Para o envio de macutas para Luanda e constantes reclamações do governadores de Angola, ver AHN, cód. A-1-2, fl. 25; AHN, cód. A-1-3, fls. 52-54; 250. Para o envio de macutas de cobre e prata para Luanda entre 1783-1795, ver AHTC, L. de Registro das Provisões e Cartas Régias Expedidas para Angola, 1784-1804. Em fins do século XVIII, o cálculo era que Lisboa tinha enviado 299 contos de réis para Angola desde 1772 (AHU, Angola, av., ex. 86; e AHN, códice A-2-1, fls. 11v.-15v. Para informações adicionais sobre o envio de macutas para Angola, ver AHU, cód. 680, fls. 4 e 13.

não tinham meios militares para enfrentar a situação (AHU, cód. 554, fls. 243-243v.). Reações fortes só surgiram quando circularam rumores de que os ingleses planejavam construir um forte na região, em 1721 (BML, cód. 12, fls. 311v.-312v.; AHU, cód. 554, fls. 157-157v.).⁶⁰ Na época, já significativos, os embarques alcançavam “3 para 4 mil escravos” por ano. Os reflexos fizeram o contratador dos direitos de arrecadação de impostos sobre os escravos exportados em Luanda reclamar dos prejuízos e pedir reduções nos valores dos próximos contratos (AHU, cód. 554, fls. 154-154v.; AHN, cód. A-1-2, fl. 133).

Em 1752, navios ingleses foram à ilha de São Tomé, território português, e deixaram escravos embarcados em Cabinda e no Ambriz.⁶¹ A iniciativa era fruto de uma sociedade anglo-espanhola com suporte logístico na ilha. Depois de São Tomé, onde foram mantidos em armazéns, os cativos cruzaram o Atlântico em navios espanhóis. A sociedade começou a funcionar em 1752 e previa o envio de 3 mil escravos por triênio para Buenos Aires. Sempre numa operação conjunta em que navios espanhóis iriam à ilha uma vez por ano para embarcar escravos lá deixados por ingleses.⁶² Certamente incluindo também funcionários da administração colonial de São Tomé, o nível de organização da sociedade assustou Lisboa e levou à construção do primeiro presídio no norte de Angola, no Encoje, em 1759.

No geral, os embarques se deslocaram no sentido norte-sul, gradualmente se alastrando do Loango na direção do sul do rio Zaire — atingindo as vizinhanças de Luanda (Miller, 1991, p. 162). O modelo de tráfico dos estrangeiros era baseado em altos níveis de descentralização organi-

⁶⁰Em 1724, Luanda enviou uma expedição ao Loango para averiguar se as informações sobre a construção do forte eram verídicas (AHU, cód. 554, fls. 159-159v.).

⁶¹Na época, preocupados com os “danos espirituais” sobre os escravos embarcados no Loango por holandeses e ingleses, os padres de Luanda escreveram uma carta para o Conselho Ultramarino. O CU solidarizou-se com os padres e também demonstrou preocupação com os destinos dos africanos levados para terras “hereges” das Américas. Admitiu francamente, contudo, que Portugal não podia fazer nada porque não tinha autoridade sobre a região (AHU, cód. 554, fls. 207-207v.).

⁶²Carta do Capitão-Mor de São Tomé, João Francisco de Almeida, para o governador de Angola, Antonio de Vasconcelos, em 6 de abril de 1760 (ex. 44, Angola, AHU). São Tomé continuou como porto de reabastecimento dos navios estrangeiros até mais tarde (AHU, Angola, av., ex. 55, Angola; AHN, cód. A-1-3, fl. 98; AHN, códice A-2-2, fls. 230v-235).

zacional. Não havia, por exemplo, feiras, mercados dos sertões onde os negociantes de Luanda mantinham agentes (feirantes) que intermediavam seus negócios. A descentralização se refletia também na existência de mais portos, pelo menos quatro, no Loango, Cabinda, Molembo e Quitungo, enquanto os portugueses concentravam seus embarques em apenas dois portos, Luanda e Benguela. Além disso, os estrangeiros preferiam portos pequenos. Cabinda, por exemplo, seu mais importante porto, não recebia mais do que dez navios por ano — o que era muito menos que os vinte que iam a Luanda ou Benguela.

Por trás de cada porto do norte, havia um chefe africano colaborando com os estrangeiros. O mesmo acontecia do lado português, onde o reino de Kassanje era o intermediário dos escravos adquiridos em regiões do leste africano inacessíveis aos *feirantes* e *pumbeiros* dos negociantes de Luanda. A diferença, no entanto, era o grau de dependência dos portugueses. Enquanto os estrangeiros negociavam com vários líderes africanos, Kassanje era o intermediário exclusivo dos cativos comprados pelos negociantes de Luanda desde o século XVII. Em 1794, por exemplo, o jaga de Kassanje paralisou os negócios na feira (de Kassanje) ao sustentar um impasse de quase dois anos em torno dos preços dos escravos vendidos na feira. Exasperados para encontrar uma solução para a crise, os negociantes luandenses substituíram o diretor da feira duas vezes e cogitaram abandonar Kassanje. No final, a quantidade de créditos que tinham nos sertões os fez concordar com o aumento do preço da *peça da Índia* exigido pelo soberano africano (AHU, cód. 1628; cód. 1629; cód. 1630).

A vantagem estrangeira vinha também do farto fornecimento de mercadorias baratas aos africanos. Comandadas pelos últimos, eficientes redes de comércio distribuía-nas pelo interior e desviavam os fluxos de escravos de Luanda. Na cidade, o número de escravos provenientes do norte sofreu uma queda de 5 mil para apenas cem.⁶³ Em 1771, por exemplo, um *mubire* (negociante) preso com fazendas estrangeiras numa área vital para o tráfico luandense — o Golungo —, revelou o porquê dos problemas da cidade. Originário das terras do Mussulo, na costa de Angola,

⁶³Ofício do governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, para Francisco Xavier Mendonça Furtado em 4 de março de 1766 (AHU, Angola, av., ex. 50).

admitiu não ir a Luanda havia oito anos e acabou por se complicar ao dizer que “*seu modo de vida era fazer o negócio, em Mbaka, nas terras da rainha Ginga e [do reino do] Hollo*” — regiões também sensíveis para o fornecimento de escravos da cidade (Miller, 1989a, p. 383). A multiplicação de casos como este fez com que, no norte, os embarques fossem estimados em 20 mil escravos, em 1773, enquanto em Luanda vários navios (14) esperavam por cativos.⁶⁴

Desde o início, os planos para repelir os navios estrangeiros giraram em torno da construção de fortes nas áreas de embarques mais intensos (AHU, cód. 546). Localizados na costa, e, portanto, em situação privilegiada, os fortes poderiam atacar os navios e erradicar o problema imediatamente. Tinham, contudo, indesejáveis implicações políticas devido às reclamações na Europa. Do ponto de vista militar, custavam caro e às vezes eram contraproducentes — como ficaria claro mais tarde. Daí por que finalmente optou-se pela construção de presídios, com duas vantagens. Em primeiro lugar, estavam localizados no interior e em territórios inegavelmente sob jurisdição portuguesa, não provocavam atritos com outras nações. Em segundo lugar, pareciam ser uma solução eficaz para bloquear as rotas que iam do interior para os pontos mais procurados pelos navios estrangeiros — Loango, Cabinda e Molembo.

O primeiro presídio construído no norte localizou-se nas terras do líder africano Mbwela, um dos *ndembus* da região. Nas terras de Mbwela, existia um rochedo, o Encoje, que supostamente seria ponto de passagem obrigatório de caravanas de escravos indo para o Loango. Acusado de arrecadar impostos por cada escravo que atravessasse suas terras, o *ndembu*

⁶⁴Auto de perguntas feitas ao réu Belchior Clemente Domingos Martins pelo crime de contrabando em 31 de maio de 1774 (AHU, Angola, av., ex. 60). As dificuldades causadas pelo comércio autônomo dos *mubires* eram tamanhas que, em 1721, as autoridades de Luanda propuseram que os africanos fossem exterminados (BML, cód. 12, fls. 311v-312v; 313v-317). Em 1787, o comércio dos *mubires* no Bengo — região produtora de alimentos — colocou em risco o abastecimento de gêneros alimentícios para Luanda. De posse das cobiçadas fazendas estrangeiras, compravam boa parte dos gêneros que deveriam ir para a cidade (AHN, cód. A-17-5, fl. 35v.). Para as estimativas do tráfico no norte e do número de navios esperando por escravos em Luanda, ver ofício do governador de Angola, Antonio de Alencastre, para Martinho de Mello e Castro em 31 de maio de 1773 (AHU, Angola, av., ex. 57). Sobre os *mubires*, ver também Miller, 1988, pp. 200, 225.

seria um dos grandes beneficiários dos embarques (AHU, cód. 546; AHU, cód. 547; AHU, cód. 408). Para construir o presídio, as forças de Luanda lutaram contra uma coalizão de africanos de vários reinos. Reconhecida um erro por subestimar a disseminação das redes interioranas do tráfico, o ataque durou sete meses e marcou o início de uma longa série de confrontos militares no norte de Angola.⁶⁵

A maior parte dos confrontos aconteceu entre 1784 e 1796. Tropas organizadas por Luanda defrontaram exércitos africanos que portavam farto armamento adquirido dos estrangeiros. O grosso dos soldados de Luanda era formado pela chamada *guerra preta* — africanos recrutados nas áreas controladas pelos portugueses —, além de tropas portuguesas e brasileiras. Não atingindo mais que poucas centenas, as últimas eram tropas profissionais supostamente mais bem treinadas do que aquelas que vinham dos sertões — também em parte formadas por brasileiros degradados nos presídios e distritos. Seu papel nos planos belicistas dos governadores vinha da crença em sua suposta aptidão ao clima de Angola, apesar de alguns considerarem os “*brasileiros naturalmente vaidosos e com grande repugnância a vida de soldados*”.⁶⁶

Sempre abaixo do número desejado pelos governadores, lutaram nas três grandes campanhas do período: Cabinda (1783), Mussulo (1790) e Namboangongo (1793-1794) (AHU, cód. 549; Corrêa, 1937, vol. 2, p. 302; AHU, cód. 1633). Tiveram menos importância, contudo, do que os cavalos que fortaleciam as tropas de Luanda. A preocupação com os últimos era tamanha que existia estrito controle sobre os animais. O argumento era que sua disseminação retiraria um dos principais trunfos nas guerras contra os africanos. Em alguns casos, era necessário assinar termos de confiança garantindo que não seriam levados para os sertões e que

⁶⁵Carta do governador de Angola, Antonio de Vasconcellos, para Sebastião Xavier de Mendonça Furtado em 22 de abril de 1762 (AHU, Angola, av., cx. 45). Para a duração da expedição enviada contra o *ndembu*, ver CCU em 7 de fevereiro de 1770 (ANTT, maço 319, cx. 427).

⁶⁶Sobre as aptidões e defeitos das tropas brasileiras, ver o parecer sem data sobre a demolição do presídio do Encoje na cx. 180, Angola, AHU. Ver também “Várias noções a respeito de Benguela e Angola (1792)” (AHU, Angola, av., cx. 77). Para a ida de soldados brasileiros, ver ofício do governador de Angola, Manoel de Almeida Vasconcellos, para Martinho de Mello e Castro em 24 de novembro de 1790 (AHU, Angola, av., cx. 75).

seriam cedidos para as tropas do governo tão logo fossem requisitados (AHN, cód. A-17-2, fls. 38-40v.). A importância dos animais pode ser medida pelo duradouro comércio de cavalos que existia com o Brasil desde fins do século XVI (Alencastro, 2000). O mesmo era tão irregular, contudo, que raramente satisfazia as necessidades militares angolanas. Em 1683, por exemplo, durante uma expedição militar contra o sucessor da rainha Ginga, foi necessário providenciar uma importação de emergência de trinta cavalos e oitenta homens, depois de já terem sido importados 250 soldados e trinta cavalos (AHU, cód. 554, fl. 36v.; Corrêa, 1937, vol. 1, p. 302).

No início, Lisboa tentou resolver a questão jogando com as disputas entre donos de navios negreiros e governadores em torno da preferência para expedir navios de Luanda. Tentou-se então incentivar a introdução de cavalos oferecendo preferência na saída do porto aos navios dos negociantes que os trouxessem do Brasil (AHU, cód. 554, fl. 106). A medida, que na prática resolvia os problemas dos negociantes com as regras imaginárias que os governadores criavam para empatar seus negócios, esbarrou no tamanho dos navios que navegavam para Angola — as pequenas sumacas (AHU, cód. 908).⁶⁷ Alegando que seus navios não eram adequados para o serviço, os negociantes colaboravam pouco com a Coroa. Sua relutância foi determinante para forçar Lisboa a tomar uma medida mais drástica, em 1706, quando tornou-se obrigatório que os navios negreiros levassem pelo menos um cavalo para a Angola (Ribeiro, 1805, p. 95).

Do papel ao exercício da lei, contudo, se passaram mais duas décadas. Em 1719, corriam rumores de que o número de cavalos em Luanda tinha baixado para apenas 19 e que logo não haveria mais nenhum para proteger a cidade (AHU, Rio de Janeiro, av., cx. 11, doc. 51). Do lado brasileiro, a desculpa para o descumprimento da lei continuava sendo a inadequação das sumacas para o transporte de cavalos — até mesmo os governadores da capitania do Rio de Janeiro defendiam o ponto de vista dos negociantes (AHU, Rio de Janeiro, av., cx. 13, doc. 51). Em 1722,

⁶⁷Outra razão para o malogro da medida foi que os próprios governadores de Angola a sabotaram (AHU, cód. 554, fl. 113v.).

o número dos animais havia caído para apenas 14 e o governador de Angola ameaçou proibir a saída dos navios que entrassem em Luanda sem cavalos. A ameaça não parece ter sido levada a sério por ninguém. Entre 1723 e 1726, por exemplo, nenhum cavalo foi transportado da Bahia para Luanda (AHU, Bahia, av., cx. 26, doc. 2332). Diante da gravidade da situação, Lisboa renovou as exigências, em 1726, dessa vez reservando uma novidade para aqueles que diziam que seus navios não tinham espaço para cavalos. A partir de então, aqueles que usassem essa desculpa teriam de arcar com os custos do transporte de cavalos em navios maiores (Ribeiro, 1805, p. 136).

Só então Luanda passou a receber um suprimento contínuo de cavalos do Brasil. Na época, o objetivo era dotar a cidade de um regimento de cavalaria com pelo menos cem cavalos. Antes mesmo da chegada dos primeiros, construiu-se um quartel com instalações para 120 cavalos. No início de 1728, esperava-se a chegada de setenta cavalos da Bahia e vinte de Pernambuco (AHN, cód. A-1-1, fls. 40v-41v.). Em menos de um ano, já existiam 83 cavalos em Luanda. A operação de emergência fez com que os cavalos fossem comprados no Brasil por 45 e 60 mil-réis e vendidos em Angola por 325 mil-réis, ou seja, um aumento de 600% (AHN, cód. A-1-1, fls. 38v-40; AHU, Bahia, av., cx. 34, doc. 3098). Apesar dos custos, em 1731, Luanda já tinha os cem cavalos que eram julgados necessários para o regimento de cavalaria da cidade (AHU, Bahia, av., cx. 39, doc. 3588; AHN, cód. A-1-1, fls. 112-113v.).

Terminada a operação, contudo, o fluxo novamente voltou a cair. Dessa forma, quando já estava iniciada a guerra contra o *ndembu* Mbwela, o único carregamento regular eram os quatro animais trazidos nos navios da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba — suficiente apenas para repor os que morriam anualmente (BNL, cód. 8742, fl. 35). A posição do governador de Angola foi pressionar pelo fretamento de um navio que deveria trazer cavalos do Brasil. Vista como cara, a medida foi primeiramente contestada pelas autoridades do Rio de Janeiro. Acabou sendo adotada por causa das prioridades militares de Angola (AHN, cód. A-1-3, fls. 138v-139). O primeiro carregamento com 24 animais provenientes do Rio de Janeiro, em 1766, custou tão caro que motivou o governador de An-

gola a sugerir a criação de cavalos em Angola — no Dande ou Bengo (AHN, cód. A-1-3, fls. 183v-184v.).⁶⁸

Entre 1791 e 1797, um total de 121 cavalos foram transportados para Angola — 69 para Luanda e 52 para Benguela (AHU, cód. 1635, fls. 3v-4, 14v-15, 19v-20, 33v-34v, 45v, 50v-51, 58-59).⁶⁹ O esforço não evitou, contudo, o falhanço da parte central da estratégia militarista dos governadores — a construção de fortes nas áreas em que os estrangeiros mais embarcavam escravos. O primeiro forte, que estava sendo construído em Cabinda, foi destruído pelos franceses antes mesmo de ser terminado, em 1783. O segundo era no Ambriz e acabou sendo demolido pelos próprios portugueses, em 1792, depois de pressões inglesas.⁷⁰ A situação só mudaria significativamente com o abandono do tráfico atlântico por ingleses e franceses, no início do século XIX. Já freqüentando o norte de Angola antes mesmo de os europeus terem parado de embarcar escravos, os negociantes brasileiros aproveitaram a oportunidade para privilegiarem a

⁶⁸Ofício do governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Continho, para Francisco Xavier Furtado em 13 de julho de 1766 (AHU, Angola, av., cx. 50). A idéia de criar cavalos em Angola já tinha sido demandada pelo governador anterior, Antonio de Vasconcellos. Ver ofício de Antonio de Vasconcellos para Sebastião Xavier de Mendonça Furtado em 8 de junho de 1761 (AHU, Angola, av., cx. 44).

⁶⁹O fluxo de cavalos do Brasil, na verdade, recomeçou em 1791, sem grande participação da Bahia ou Pernambuco. Quase todos os cavalos chegavam do Rio de Janeiro em navios de particulares — a única exceção foram os 16 animais que chegaram a Luanda a bordo de uma fragata mandada consertar em Pernambuco. Neste caso, os donos dos navios recebiam 100 mil-réis por cada animal, se o mesmo chegasse a Angola vivo. No caso de morte do cavalo, a perda recaía toda sobre o dono do navio. Ver "estado atual da conquista de Angola e seu comércio examinado sobre instruções particulares que me comunicou o ilustríssimo e excelentíssimo senhor Martinho de Mello e Castro; com um resumo da receita e despesa do erário, segundo cálculo mais aproximado (1791)" (AHU, Angola, av., cx. 77). Para a retomada do comércio de cavalos, ver ofício do governador de Angola, Manoel de Almeida Vasconcellos, para Martinho de Mello e Castro em 28 de junho de 1791 (AHU, Angola, av., cx. 76). Ofício do governador de Angola, Mossamedes, para Martinho de Mello e Castro em 4 de outubro de 1790 (AHU, Angola, av., cx. 75). Ver também ofício do governador de Angola, Manoel de Almeida e Vasconcelos, para o marquês mordomo-mor em 8 de junho de 1791 (AHN, cód. A-1-4, fls. 20-21v.).

⁷⁰Para a tomada do forte de Cabinda pelos franceses, ver ofício da Junta de Governo de Angola para Martinho de Mello e Castro em 4 de agosto de 1784 (AHU, Angola, av., cx. 60). E também AHU, cx. 67, documento 60-A. Para a demolição do forte de Ambriz, ver ofício do governador de Angola, Manoel de Almeida Vasconcelos, para Martinho de Mello e Castro em 25 de janeiro de 1792 (AHU, Angola, av., cx. 60), e ofício de Manoel de Almeida e Vasconcelos para José de Seabra da Silva em 25 de janeiro de 1792 (AHN, cód. A-1-4, fls. 44v-46).

região em detrimento de Luanda e Benguela (AHU, Rio de Janeiro, av., cx. 131; AHN, cód. A-1-4, fl. 124).⁷¹ Seu interesse pelo norte era porque lá não precisavam pagar impostos na saída de escravos. Além disso, a mudança servia também para livrá-los do protecionismo que Lisboa estava então pondo em prática em favor dos negociantes reinóis que tentavam investir no tráfico luandense.

A mudança se faria sentir durante toda a primeira metade do século XIX. Tornaria os brasileiros herdeiros de redes de comércio que os fariam autônomos em relação ao sempre problemático fluxo de escravos de Kassanje. Consolidaria o domínio brasileiro nas últimas décadas do tráfico angolano, além de criar condições para continuar embarcando escravos mesmo com o aumento das pressões antitráfico britânicas em 1830 (Ferreira, 1996). A lógica do tráfico seria então sempre se expandir no sentido do norte. Dessa forma, o mesmo sobreviveria ao fim dos embarques em Luanda, em meados da década de 1840, e ao próprio fim das entradas de cativos no Brasil (1850). Ainda sob comando brasileiro, seria então reorganizado, na sua última fase, para alimentar seu único mercado nas Américas-Cuba.

⁷¹Na década de 1790, a mudança se refletiu nas repetidas reclamações dos governadores de Angola a respeito da ausência em Luanda de navios para embarcar escravos (AHU, Angola, av., cx. 83; e AHU, Angola, cx. 84). Para reorganização do tráfico em função dos interesses brasileiros após o fim dos embarques dos ingleses e franceses, ver Miller, 1988, pp. 227, 507-508; Miller, 1989a, p. 402; e Miller, 1999, pp. 10-11. A mudança se faria sentir no Rio de Janeiro, onde os registros portuários mostram que Cabinda, e não Luanda, foi o maior fornecedor de escravos entre 1810 e 1830. Ver Florentino, 1995, p. 89.

CAPÍTULO 12

Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro (1808-1820)

Luís Frederico Dias Antunes