

A ESTRADA DOS TIJOLOS DOURADOS: OURO, ESCRAVOS E AS RELAÇÕES ANGLO-PORTUGUESAS NA ÁFRICA OCIDENTAL DURANTE A PRIMEIRA ME- TADE DO SÉCULO XVIII

 *Gustavo Acioli*^{1,2}

RESUMO

Nas últimas quatro décadas, no que tange à historiografia do comércio de escravos realizado pelos portugueses entre o Brasil e a Costa da Mina (África Ocidental), tem prevalecido uma ênfase no papel do tabaco como principal item de troca. O que poucos estudos têm apontado mais recentemente é que o ouro teve relevância, no mínimo, igual como moeda de troca nas relações dos portugueses com agentes europeus e africanos na aquisição de trabalhadores escravizados. Este artigo contribui com esta última corrente, procurando demonstrar, com base em registros de negócios da Royal African Company em Uidá (Costa da Mina), o papel do ouro brasileiro nas relações mercantis entre ingleses e portugueses, que se adensaram bastante na primeira metade do século XVIII. Além disso, argumenta-se que o ouro foi fator fundamental no êxito do comércio luso-brasileiro naquela região, apontando para o caráter transimperial dos investimentos nesse ramo. Por fim, indica uma possível contribuição para avaliar as características das relações mercantis entre os agentes envolvidos.

PALAVRAS-CHAVE

Ouro – Escravos – Costa da Mina – Royal African Company.

1 Universidade Federal Rural de Pernambuco. Recife – Pernambuco – Brasil.

2 Graduado e Mestre em História pela UFPE. Doutor em História Econômica pela USP. Professor de História Econômica do Departamento de História. E-mail: Gustavo.acioli@ufrpe.br.

THE ROAD OF GOLDEN BRICKS: GOLD, SLAVES, AND ANGLO- PORTUGUESE RELATIONS IN WEST AFRICA IN THE EARLIER HALF OF THE EIGHTEENTH CENTURY

ABSTRACT

In the last four decades, regarding the historiography of the slave trade carried out by the Portuguese between Brazil and the Slave Coast (West Africa coast), the role of tobacco stood out as the chief item of exchanging. A small number of researchers have pointed out more recently that Brazilian gold was, at least, as important as exchange currency in the relations of Portuguese with European and African agents in procuring African enslaved workers. This article contributes to this last current in trying to demonstrate, based on Royal African Company trade records in Uidá (Slave Coast), the role of Brazilian gold in the trade relations involving Portuguese and British merchants, which became quite intense in the earlier half of the eighteenth century. It also argues that gold was a fundamental factor for the success of Luso-Brazilian commerce in that region, also pointing the trans-imperial character of the investments in this branch of trade. At last, the article suggests one possible contribution to assess the features of the trade relationship between the involved agents.

KEYWORDS

Gold – Slaves – Slave Coast – Royal African Company.

Recebido em: 20/02/2023 - Aprovado em: 23/08/2023.

Introdução

Por décadas, diversos historiadores têm explorado o papel central que certas manufaturas tiveram no comércio transatlântico de escravos, demonstrando a importância de determinados itens nas transações que permitiam aos europeus comprarem escravos dos agentes africanos³. Em relação ao comércio de africanos escravizados realizado pelos portugueses, os pesquisadores têm destacado, desde os últimos 40 anos, como o tabaco e aguardente de cana (jeribita/cachaça) do Brasil foram elementos fundamentais nas atividades escravistas dos portugueses (sobretudo os estabelecidos no Brasil) desde meados do século XVII⁴. No entanto, recentemente, alguns historiadores têm conferido maior destaque ao ouro brasileiro como um item central no comércio escravista português, na África Ocidental, na primeira metade do século XVIII⁵, embora o tema não seja completamente novo, e apontado para a relevância das manufaturas nesta mercancia⁶.

Neste artigo, abordo as principais formas pelas quais o ouro brasileiro foi utilizado pelos portugueses para a aquisição de escravos e mercadorias na África Ocidental. Argumento que o ouro deu aos portugueses que partiam dos portos do Brasil um alto nível de liquidez e poder de compra. Assim, o ouro foi o principal fator a dinamizar as atividades escravistas portuguesas naquela região da África Atlântica. O papel do ouro do Brasil foi tão central que ajudou a estabelecer um tipo de “padrão-ouro” no mercado de africanos forçados da África Ocidental a partir do início do século XVIII⁷, ou seja, tornou o ouro a principal referência para o estabelecimento dos preços dos cativos e das mercadorias empregadas

3 Alguns textos clássicos: Miller, 1986; Metcalf, 1975. Uma síntese baseada em pesquisa e extensa bibliografia: Klein, 2002.

4 A *jeribita* tem sido destacada como peça central no comércio de Angola: Alencastro, 2000; Curto, 2002; Florentino, 1997, embora o autor faça ressalvas à importância da jeribita no comércio Rio-Angola.

5 Acioli; Marques, 2019.

6 Acioli; Menz, 2008.

7 Sigo aqui alguns argumentos já elaborados pela historiografia: Law, 1995; Ferreira, 2010; Green, 2019.

na aquisição dos escravos africanos na região, como será abordado mais à frente.

Como tem sido enfatizado pela historiografia mais recente, os negreiros saídos do Brasil (mas não apenas eles) percorriam correntes marítimas, que foram um elemento favorável à criação dos laços escravistas entre o Brasil e a África Atlântica⁸. No entanto, uma vez no litoral africano e estando nas águas há alguns metros da praia, os negreiros entravam numa área de ancoragem cujos ingleses chamavam *the road* (a estrada). A palavra assim está definida num dicionário da língua inglesa de fins do século XVIII: *Road*: "Ground where ship may anchor"⁹. Neste mesmo sentido, a palavra aparece em diversos textos coetâneos do século XVIII: "e ao anoitecer, ao por do sol, nós vimos um navio ancorado, ao qual fomos, e o encontramos [o navio] na estrada [road] de Loango, para onde íamos [...]"¹⁰; "O chefe de cada feitoria que chegar primeiro a bordo de qualquer navio que entre na *estrada* tem o direito de servi-lo com barcos e servidores e tem direito a sete escravos por isso"¹¹; "A *estrada* onde os navios ancoravam era um porto livre para todas as nações europeias fazendo negócios em escravos naquelas partes"¹².

Nessa estrada, negreiros europeus se encontravam com suas contrapartes portuguesas, criando a oportunidade para a consecução de negócios que transcendiam os limites legais formulados pelos Estados europeus, os quais, por vezes, e O chefe de cada feitoria que chegar primeiro a bordo de qualquer navio que entre na estrada tem o direito de servi-lo com barcos e servidores e tem direito a sete escravos por issoram abertamente ignorados, para perseguirem-se objetivos econômicos que a maioria dos envolvidos no escravismo (agentes políticos e/ou mercantis) consideravam mais relevantes¹³. Temos, assim, um caso de comércio tran-

8 Já Mauro, 1997; Florentino, op. cit.; Alencastro, op. cit.; Silva, 2017.

9 Johnson, 1966.

10 Uring, 1726, p. 37.

11 Atkins, 1785, p. 173.

12 Snelgrave, [1725], 1754.

13 Acioli, 2018.

simples, no qual os agentes político-econômicos buscavam contornar, de forma mais ou menos velada, as leis de cada metrópole para perseguir seus fins mercantis e atender às demandas dentro do mercado atlântico¹⁴. A abordagem destas transações também permite discutir o caráter das relações (se mais ou menos impessoais) entre os agentes envolvidos, último ponto a ser abordado no artigo.

Os resultados e conclusões aqui apresentados baseiam-se em pesquisas nos registros da Royal African Company (RAC), em particular do forte Williams, situado no porto de Uidá; e num pequeno conjunto de cartas dos capitães de navios negreiros pertencentes ao mercador inglês Humphry Morice¹⁵. Portanto, os aspectos qualitativos demonstrados a seguir são concernentes, sobretudo, às relações anglo-portuguesas na África Ocidental¹⁶. Embora as fontes pertinentes à RAC sejam bastante conhecidas, não foram, até agora, exploradas com os objetivos que são aqui propostos.

Ouro e tabaco no comércio português de escravos

Enquanto um número reduzido de pesquisadores apontou para a importância do ouro no comércio escravista português na Costa da Mina, vários trabalhos têm enfatizado o papel do tabaco como o principal item trocado por escravos africanos. Dois trabalhos se destacam neste sentido: o livro clássico de Pierre Verger e o mais recente de Jean-Baptiste Nardi. Estes autores, como vários outros depois deles, sublinham a centralidade do tabaco do Brasil nas cargas dos negreiros que saíam do Brasil, particularmente da Bahia, para a Costa da Mina. Eles apontam a preferência dos comerciantes e consumidores africanos pelos rolos de tabaco brasileiro, dos quais, uma parte era manufaturada para suprir a demanda da África

14 Silva, 2017; Borucki, 2012.

15 Meus agradecimentos a Angus Dalrymple-Smith, Leonardo Marques, Pepeijn Brandon e Hideaki Suzuki por suas contribuições, de uma forma ou de outra, para este artigo, extensivos aos pareceristas anônimos, que me permitiram aprimorar o texto final.

16 As relações luso-holandesas na mesma região foram bem detalhadas por pesquisas recentes: Heijer, 1997; Postma; Schwartz, 2003.

Ocidental. A oferta desse produto permitiria aos portugueses competir de igual para igual com as demais “nações” de mercadores europeus de escravos nos portos daquela região¹⁷. Em suma, enquanto os negreiros do Noroeste europeu vinham à Costa dos Escravos (como eles a denominavam) carregados de manufatura, principalmente têxteis, armas, pólvora e utensílios de metal, os negreiros partindo do Brasil carregavam, sobretudo, milhares de rolos de tabaco, dando-lhes, assim, acesso ao mercado de escravos daquela costa.

No entanto, isto é apenas uma parte desta história. Enquanto não se pode negar o papel desempenhado pelo tabaco, pode-se argumentar que este produto não era suficiente para permitir os bons negócios escravistas. Já o afirmava um senhorio de uma embarcação negreira da Bahia, na década de 1760, segundo o qual “a nenhum senhorio podia fazer conta costear a sua embarcação para negocio [na Costa da Mina] com um só genero”¹⁸. Para se tornar um competidor à altura dos demais, a carga das embarcações do comércio de cativos teria que ser variada, incluindo diversos produtos adequados às preferências e aos gostos dos africanos¹⁹. Nesse aspecto, os portugueses – do reino e do ultramar – estavam em desvantagem, porque Portugal (e o Brasil) dependia da importação da maioria das manufaturas demandadas no comércio transatlântico de

17 “Nações” tanto no sentido de pessoas de uma mesma naturalidade, quanto no sentido mais específico de grupos de mercadores estabelecidos em outro país; em Lisboa, por ex., falava-se da “nação inglesa” ou da “nação italiana” em relação aos mercadores britânicos e da Península Itálica estabelecidos na capital portuguesa. Cf. Vieira, 2015; Cassino, 2015. Para o caso das “nações”, cf.: Trivellato, 2009. Giovanni Arrighi traz uma ótima síntese sobre a presença e a importância de “nações estrangeiras” de mercadores nos portos e praças mercantis da Europa a partir do século XVI; cf.: Arrighi, 1996, p. 131-134.

18 Petição de Lopo de Souza Coutinho, governador nomeado das Ilhas do Príncipe e S. Tomé, à Junta de Governo do Brasil. [Ant. a 4 de Setembro de 1761]. AHU, S. Tomé, Cx. 10, Doc. 56. Para o contexto da petição, cf. Acioli, 2018.

19 Anne Ruderman enfatiza mais a variedade da oferta, que a oferta de produtos específicos, como condição para êxito no comércio escravista na África Atlântica, embora me pareça que uma condição não se sobrepunha à outra, mas se complementavam; Ruderman, 2016.

escravos. Isto se observava mesmo onde Portugal tinha uma posição melhor que na África Ocidental, ou seja, em Angola²⁰.

Se Portugal não supria esses bens a preços e quantidades adequadas, como poderiam os portugueses serem competitivos no mercado Atlântico de escravos? Uma das formas era obter estes produtos diretamente nos três principais portos do Brasil, onde as naus da Índia costumavam arribar²¹. No entanto, mesmo que a totalidade das poucas naus da Índia, que Portugal enviava ao Índico no século XVIII, houvesse feito escala num dos portos brasileiros, parece pouco provável que a parte das cargas que vendessem no Brasil seria o suficiente para suprir a demanda escravista. Era aqui que o tabaco e o ouro (e, no caso de Angola, a aguardente de cana) entravam²².

Até cerca de 1730, Salvador e Recife lideravam o comércio que fornecia escravos minas às Minas Gerais²³. Partindo da Bahia ou do Recife, na primeira metade do Setecentos, os negreiros portugueses navegavam carregados de rolos de tabaco, os quais eram negociados com outros europeus, fosse nos fortes/feitorias, fosse a bordo das embarcações. Os portugueses, então, recebiam em troca as mercadorias europeias e asiáticas, as quais, incluídas numa cesta de produtos, na qual o tabaco entrava, eram fundamentais para a aquisição de escravos. Esse intercâmbio, todavia, ainda não era suficiente para garantir o êxito dos empreendimentos escravistas portugueses na Costa da Mina frente à dura concorrência que as demais “nações” mercantis estabeleciam na região. A partir de, pelo menos, o início do século XVIII, os preços dos cativos no Atlântico aumentaram significativamente²⁴, como resultado da competição entre os

20 Para as importações portuguesas em geral, com destaque para os tecidos, cf.: Inikori, 2002; para as importações de Angola; cf.: Miller, op. cit.; Acioli; Menz, 2019.

21 A referência clássica é: Lapa, 1968; Boxer, 2001; Godinho, 1984; Ferreira, 2001.

22 Para o caso de Angola, Curto, op. cit.; Alencastro, op. cit.; Acioli; Menz, 2008. Estes dois últimos autores apontam para uma sobrestimação pela historiografia do poder de compra da jeribita em Angola.

23 Cf. Acioli, op. cit. O predomínio de cativos da “mina” entre os trabalhadores africanos forçados nas Minas Gerais foi demonstrado por Bergad, 2004.

24 Richardson, 1991.

européus, que tentavam suprir suas colônias nas Américas ou às colônias de Castela, por meio dos *asientos* e do contrabando²⁵.

A região conhecida pelos portugueses como Costa da Mina tem sido bastante estudada e pesquisada em relação ao seu papel no comércio de africanos forçados deportados para as Américas. Cabe aqui, portanto, apenas alguns traços gerais, de forma a conferir maior precisão ao contexto no qual as transações anglo-portuguesas neste espaço se davam. O comércio de cativos nesta região conheceu um ímpeto crescente ao longo da segunda metade do século XVII, chegando ao seu auge no primeiro quarto de século seguinte (Gráfico 1). O comércio escravista foi conturbado no final da década de 1720, devido às conquistas do Daomé, reino localizado no interior, mas que se expandiu até conquistar áreas litorâneas na Baía do Benin. As transações mercantis que aqui apresento se deram pouco antes deste período e a ascensão do Daomé afetou a demanda por ouro na região, uma vez que as autoridades locais passaram a incluir o ouro como pagamento dos escravos adquiridos. No entanto, isto não modificou o padrão de trocas entre os portugueses e os demais europeus²⁶. Além disso, Uidá já era o porto escravista mais importante da região antes da conquista daomeana²⁷.

25 Os portugueses foram os primeiros assentistas, mas, depois da rebelião contra a coroa do Habsburgos, perderam o negócio para os concorrentes europeus; cf. Newson; Minchin, 2007.

26 Entre clássicos e trabalhos recentes, cf.: Verger, 2002; Akinjogbin, 1966; Law, 2004.

27 Law, op. cit.

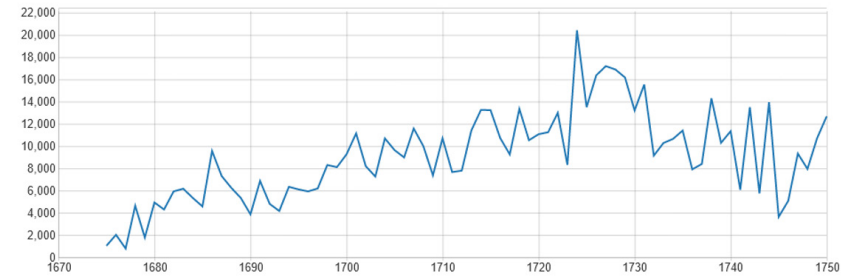


Gráfico 1 - Número de escravos da Costa da Mina desembarcados nas Américas (1675-1750)
Fonte: TSTD, consultado em 1 de janeiro de 2023.

Ouro e escravos: produção e poder de compra

Quando a busca por ouro no Brasil finalmente deu resultados em fins do século XVII, dois problemas de Portugal foram resolvidos ao mesmo tempo: os constrangimentos fiscais na metrópole e a escassez de mão de obra escrava na América portuguesa, no momento que o açúcar ainda era o principal item de exportação do Brasil. Como os historiadores têm demonstrado, a coroa portuguesa e os mercadores no reino receberam a maior parte dos envios de ouro do Brasil para Portugal, assim como os ingleses absorveram ouro de ambos²⁸. Esse foi o principal canal pelo qual o precioso metal amarelo penetrou nas economias do Noroeste europeu²⁹.

Contudo, um volume desconhecido do ouro permaneceu no Brasil, parte do qual seguiu para a África Ocidental, na forma de ouro em pó e de *moedas de ouro*, para ser utilizado na compra de mercadorias e cativos africanos. Serão demonstradas, em seguida, as várias formas pelas quais os comerciantes portugueses de escravos trocaram ouro com diversos agentes europeus, em particular com os ingleses. Um outro historiador percebeu bem a intensificação destas relações anglo-portuguesas na Costa da Mina:

²⁸ Pinto, 1979; Costa; Rocha; Sousa, 2013.

²⁹ Nuno Palma defende que a obtenção do ouro brasileiro teve diversos efeitos positivos para o desenvolvimento da economia inglesa no século XVIII; cf. Palma, 2018.

As relações [dos ingleses] com os portugueses [...] haviam evoluído para um envolvimento direto no comércio para o Brasil, ainda que não tenhamos dados de como estavam se dando tais operações. Era muito provável que [...] estivesse enviando escravos a bordo de navios portugueses³⁰.

O tema não é novo, portanto, mas é possível explorar novos aspectos que nos ajudam a entender a natureza dessas relações mercantis na África Ocidental, adentrando no microcosmo dos negócios escravistas na Costa da Mina, permitindo-nos, por fim, contribuir para entender “como estranhos fazem negócios”³¹.

Competição escravista na Costa da Mina: cooperação e rivalidade entre os europeus.

Supõe-se que as embarcações portuguesas passaram a velejar com destino à Costa da Mina desde, aproximadamente, meados do século XVII, partindo de Lisboa, Bahia ou Pernambuco. Até então, Angola era a maior fonte de trabalhadores africanos forçados para os engenhos açucareiros. Essa realidade não mudou até o início do século seguinte, porque o comércio português na costa da Mina era bastante modesto, não sendo possível afirmar que houvesse comércio regular direto entre o Brasil e a Costa da Mina na década 1660, mas certamente já havia na década seguinte³². Carregados, principalmente, com os famosos rolos de fumo, preparados adrede para o comércio escravista, os portugueses padeciam com a forte competição da parte dos demais negreiros europeus na África Ocidental³³.

30 Marques, 2021, p. 105.

31 Trivellato, 2001, p. 15. No original: “They [scholars of cross-cultural trade] investigate transregional trade, convergent and divergent structural trends, or the activities of trading diasporas that operated across predictable geopolitical lines, but they pay little attention to the description of how strangers made deals”.

32 Law, op. cit. Porém, o autor afirma que não haveria qualquer comércio português na Costa da Mina nos anos 1670, o que se pode afirmar ser um equívoco; cf. Acioli, op. cit.

33 Havia 23 fortificações europeias, no início do XVIII, da Senegâmbia à Costa do Ouro, nenhuma delas portuguesa, pois os holandeses haviam tomado a fortaleza de Axém e a de São Jorge da

A situação começou a mudar quando ricos depósitos de ouro foram encontrados no Brasil. Ao mesmo tempo que a oferta do metal amarelo na Costa do Ouro declinou continuamente, a extração de ouro brasileiro cresceu sem precedentes na primeira metade do século XVIII³⁴. A demanda por escravos e os preços dos trabalhadores forçados aumentaram em linha com a feroz (e, às vezes, violenta) competição na Costa da Mina³⁵. Para suprir aqueles que exploravam as datas auríferas, comerciantes de escravos, partindo da Bahia e Pernambuco, recorreram ao florescente mercado escravista da África Ocidental. Agora, além dos rolos de tabaco e outros “bens lamentáveis” (como os chamou William Bossman), os navios negreiros saídos do Brasil carregavam ouro, não apenas em pó, mas, também, em moedas. Este ouro era utilizado para obter manufaturas e cativos de outros mercadores escravistas europeus, assim como para pagar por escravos comprados diretamente aos agentes e autoridades africanas³⁶.

O fluxo de ouro brasileiro nos mercados escravistas da África Ocidental transformou os padrões de troca de manufaturas e de africanos forçados. Uma vez que os portugueses pagavam com ouro até dois terços dos escravos que adquiriam³⁷, eles ajudaram a estabelecer um “padrão-ouro” naqueles mercados. De fato, havia, pelo menos, dois preços a serem pagos pelos escravos: um pelos cativos vendidos pelo rei do Daomé, cujo preço, na década de 1720, era de quatro onças por cabeça; e outro preço pago aos europeus, que era de três onças por escravos na primeira década do século XVIII, mas que variou entre de cinco a sete onças por cabeça e seis a nove onças por escravo na década de 1740, o que aponta para

Mina; cf.: Eltis, 2000.

34 Há, aliás, uma possível correlação entre o crescente fluxo de ouro do Brasil para a África Ocidental e o declínio das exportações de ouro pela Costa do Ouro; cf.: Johnson, 1966; Shumway, 2011.

35 O fato de que, mesmo com o aumento da oferta de africanos forçados na África Ocidental, os preços dos cativos no mercado atlântico cresceram neste período levou Law a concluir que este mercado era impulsionado pelo lado da demanda e não pelo da oferta; cf.: Law, 2018, p. 395.

36 A mudança nas relações anglo-portuguesas na Costa da Mina já havia sido apontada por Verger, 2002. Mais recentemente, o papel do ouro tem sido abordado por Ferreira, 2010; Silva Jr., 2021.

37 Acioli; Marques, 2020

um efeito inflacionário da circulação abundante de ouro na região³⁸. Uma vez que os portugueses adquiriam os homens escravizados mais valorizados no mercado atlântico, estes africanos forçados passaram a ser chamados de “escravos portugueses” ou “escravos de ouro”³⁹. Essa mudança foi sintetizada por uma historiadora da seguinte forma, referindo-se ao comércio anglo-português a oeste de Uidá:

The gold purchased by this lodge was Brazilian gold which had been imported by the Portuguese. The Portuguese position in the West African trade changed radically in the early eighteenth century from being despised for their ‘sorry goods’, as had been noted by [William] Bosman, to having the choice of the best slaves⁴⁰.

Concordo com este argumento, segundo o qual foi o ouro do Brasil que fortaleceu o poder de compra dos negreiros portugueses saídos do Brasil, tendo o tabaco um papel complementar, embora relevante, na primeira metade do XVIII.

O ouro do Brasil nas relações anglo-portuguesas na África Ocidental: a Royal African Company e os agentes privados

O forte Williams (meio fortaleza, meio feitoria) foi construído a mando da RAC pouco depois de 1688, com o fim precípua de servir ao comércio inglês de escravos. Tornou-se, efetivamente, uma fortaleza na pri-

38 Acioli, 2018; Verger, op. cit. Além disso, Law aponta para os efeitos inflacionários do comércio escravista com os europeus nos gêneros alimentícios no interior da Baía de Benin, cf.: Law, op. cit. Utilizo, aqui, os termos “cabeça” e “escravos” como sinônimos. No comércio escravista português na África Centro-Ocidental, o termo “peça”, que designava um indivíduo escravizado com o mais alto valor mercantil, deu lugar ao termo “cabeça” a partir do século XVIII. Cf.: Miller, 1988.

39 Law, op. cit., p. 56.

40 Strickrodt, 2015, p. 115.

meira década do século XVIII, quando contava com estruturas defensivas e um bom número de canhões⁴¹.



Mapa 1. A Costa do Ouro e a Costa dos Escravos (destaque para o porto de Uidá/Ouidah).

Fonte: Strickrodt, 2015, p. 14.

Antes de descer aos detalhes das transações entre ingleses e portugueses na Costa da Mina, convém traçar, em linhas gerais, as origens e atividades desta companhia de comércio inglesa. A RAC recebeu da coroa inglesa, em 1672, o monopólio do comércio de escravos africanos feito por súditos britânicos no Atlântico. Desde o início, sofreu a oposição e a concorrência dos mercadores independentes, chamados *interlopers*, que contestavam a concessão. Em 1698, o Parlamento inglês aprovou a participação de qualquer súdito, desde que pagassem à RAC 10% do valor das mercadorias embarcadas rumo à África, passando a serem chamados de *tenpercenters*⁴². Porém, em 1712, o monopólio da RAC e aquela taxa foram abolidos completamente⁴³. Nas décadas de 1720 e 1730, a RAC

41 Law, 2018. Sobre a importância dos fortes para o comércio escravista na Costa do Ouro, cf.: Shumway, 2011.

42 Pettigrew, 2013.

43 Rawley, 2003, p. 115-150.

estimulou ainda mais seus agentes na África a fazerem negócios com os portugueses vindos do Brasil.

No período em que flagramos estas relações escravistas anglo-portuguesas, a RAC ainda não havia começado a declinar e vinha desempenhando um papel relevante no comércio de africanos forçados: "A Royal African Company da Inglaterra enviou mais mulheres, homens e crianças africanos escravizados para as Américas do que qualquer outra instituição durante todo o período do comércio transatlântico de escravos. Desde a sua fundação em 1672 até o início da década de 1720 [...]"⁴⁴.

É possível demonstrar diversas transações mercantis entre agentes ingleses e portugueses no período aqui abordado. De julho de 1718 a julho de 1720, apenas no Forte Williams (em Uidá), o diretor da RAC registrou 73 transações com os portugueses⁴⁵. Neste intervalo, pelo menos 7.825 onças (223,5 quilogramas (Kg)) de ouro foram entregues aos ingleses da RAC pelos mercadores portugueses ou cerca de 112 Kg por ano⁴⁶.



Figura 1. O Forte Williams em 1727.

Fonte: Law, 2018, p. 127.

44 Pettigrew, op. cit., p. 12.

45 Todos os registros que se referem a mercadores vindos do Brasil os chamam de portugueses; não há qualquer menção à diferenciação gentílica entre os súditos do reino e os do ultramar, mesmo que os ingleses estivessem cientes da diferença em fazer negócios com negreiros saídos de Portugal e os saídos do Brasil.

46 Acioli e Marques (2019) apontam para uma média de 55kg de ouro adquiridos pelo forte Williams de março de 1724 a março de 1727, o que demonstraria uma redução do acesso pela RAC ao ouro do Brasil.

Para a RAC, o comércio com os portugueses era uma forma de obter o cobiçado ouro, o qual, ao longo do século XVII, era adquirido na Costa do Ouro⁴⁷. Os portugueses, por sua vez, organizaram-se para comprar manufaturas e escravos das feitorias, fortes e negreiros ingleses (e de outras nacionalidades). Em 10 de outubro de 1718, um mercador português e um capitão⁴⁸ compraram 16 escravos no forte Williams; em 23 de janeiro de 1719, o mesmo mercador comprou oito homens escravizados; em 20 de março do mesmo ano, outro português pagou por sete escravos⁴⁹. Todos esses escravos foram comprados aos agentes da RAC com ouro do Brasil. Esses casos mostram como os portugueses residentes no Brasil podiam realizar seus negócios mais rápido que outras “nações”, porque eles compravam vários escravos de uma única vez, ao invés de comprar um número reduzido de indivíduos cativos a cada dia, o que era a prática mais comum. Como Leonardo Marques e Mathew Mitchel demonstraram, os agentes do maior mercador de escravos de Londres (Humphry Morrice) recebiam instruções para vender sua carga inteira de manufaturas, sempre que possível, para os portugueses, porque estes pagavam em ouro. Os portugueses, assim, obtiveram em troca 961 escravos, além de diversas mercadorias, como têxteis, cauris, bebidas alcoólicas e pólvora⁵⁰.

Além de africanos escravizados, o ouro brasileiro era negociado em troca dessas mercadorias que eram fundamentais e das quais os portugueses não tinham quantidade e/ou qualidade suficientes, como os têxteis – indianos e europeus – e os cauris. Em 30 de janeiro de 1719, um

47 Shumway, 2011.

48 Refiro-me a mercadores, mas vários destes indivíduos eram, em primeiro lugar, capitães de navio, encarregados pelos seus contratantes ou sócios de realizar as negociações nas costas da África. Cf.: Rawley, 2003. Menz, 2012, 2017.

49 Whydah Journal (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727, fl. 4, 18, 23.

50 Estes dados baseiam-se na pesquisa de dezenas de registros do forte Williams, pertencente à RAC, dos anos 1718-1727. PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727. Outros autores estimaram em 47 toneladas a quantidade total de ouro que teria sido carregada do Brasil para a África Ocidental entre 1700-1750; cf. Acioli; Marques, 2019.

mercador comprou, no forte Williams, 195 peças de *sletias* (silésias), ou seja, o tecido de linho produzido na Silésia (Alemanha), que tinha grande demanda na África Ocidental⁵¹. O mesmo mercador comprou, três anos depois, 335 peças de silésias e 25 peças de *cuttanees* (um tecido da Índia feito de seda e algodão)⁵². Quase ao mesmo tempo, outro mercador adquiriu 120 peças de chita e 120 peças de *India goods* (muito provavelmente, tecidos de algodão)⁵³.

Enquanto isso, um capitão de negreiro comprou 450 peças de silésias, em 26 de abril de 1719, as quais ele trocou por dez escravos em outra localidade. Também no forte Williams, um certo capitão português comprou 34 “cabeças grandes” de cauris (cada “cabeça grande” continha 4 mil unidades) em 30 de janeiro de 1722⁵⁴. A compra de cauris ou búzios destinava-se, obviamente, a usá-los como moeda no comércio de aquisição de cativos das mãos dos agentes africanos⁵⁵.

As negociações em ouro dos agentes da RAC deram-se até mesmo com pessoas que, à primeira vista, não estariam ligadas ao comércio, como é o caso de uma certa *lavadeira portuguesa* chamada *Maria*, cujo nome aparece em três transações envolvendo ouro, têxteis e escravos no ano de 1719⁵⁶.

51 Steffen; Weber, 2016; Steffen, 2020. Sobre o auge e declínio da proto-indústria têxtil da Silésia, cf. Kisch, 1981.

52 Yule; Burnell, 2018.

53 Whydah Journal (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727, fl. 19, 40. Telma Gonçalves Santos argumenta que os tecidos adquiridos por comerciantes portugueses na Costa da Mina seriam empregados, também, no comércio escravista em Angola; Santos, 2020. No entanto, dado que os padrões de importação de manufaturas e, sobretudo, tecidos variava de acordo com cada região da costa atlântica da África, esse é um ponto que precisaria ser mais bem fundamentado. Cf. Richardson, 1979.

54 Whydah Journal (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727, fl. 30, 41.

55 Sobre a circulação desse dinheiro-concha, cf. Hogendorn; Johnson, 2003, especialmente, o capítulo 5. Além disso, cf.: Green, 2019.

56 Whydah Journal (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727. Fl. 19, 10 fev. 1719. Sobre o papel de mulheres no comércio escravista em Benguela, cf.: Cândido, 2007.

Além dos agentes da RAC, mercadores privados ingleses também estavam ansiosos para fazer negócios com os portugueses do Atlântico sul. Obviamente, o que atraiu o interesse destes mercadores foi a possibilidade de obter acesso ao ouro brasileiro. Teremos um pequeno vislumbre dessas transações nas cartas de capitães negreiros ingleses⁵⁷.

Adventures to Brasil: investimento estrangeiro direto no fornecimento de escravos ao Brasil⁵⁸

Os exemplos acima indicam a troca de ouro por manufaturas e escravos, um tipo de transação que tem sido destacado por parte da historiografia. Quando se pesquisam os navios de bandeira portuguesa no *Slave Voyages* (TSTD), há um número majoritário de viagens que começam e terminam nos portos do Brasil. Não obstante, isso não implica que todos os escravos desembarcados no Brasil pertenciam exclusivamente aos comerciantes residentes no Brasil. O tipo de operação mercantil envolvendo ingleses e portugueses não se limitava àquele tipo de negócio. Os registros da RAC demonstram que, ao menos na década de 1720, os ingleses partilharam da propriedade das cargas dos negreiros que faziam a viagem de retorno ao Brasil. Alguns agentes mercantis ingleses, empregados pela RAC, investiram diretamente na remessa de cargas de escravos para o Brasil. Estas transações eram registradas como *Adventures to Brasil*⁵⁹.

Ambrose Baldwin, o diretor do forte Williams, em dezembro de 1718, enviou 23 homens escravizados a bordo do *São Jorge e Almas*, cujo capitão era Manoel de [sic] Reis de Oliveira⁶⁰. Estes escravos seriam consig-

57 A atuação do “príncipe dos comerciantes de escravos” da Inglaterra, Humphry Morice, nas primeiras décadas do século XVIII, vem sendo abordada por Rawley, 2003; Mitchel, 2020; Marques, 2017.

58 *Adventure* significava, então, algo como investimento ou empreendimento; cf.: Mitchell, op. cit.

59 O envio por mercadores privados ingleses de cargas de escravizados a bordo de embarcações que faziam o circuito Brasil-Costa da Mina-Brasil é demonstrado por Marques, op. cit. Verger, porém, já havia assinalado as *Adventures to Brazil*, embora de forma muito sucinta: Verger, 2002.

60 Whydah Journal (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort (1718-1727), 10 dez. 1718 fl. 13. No Transatlantic Slave Trade Database (TSTD) não estão registradas nem a viagem, nem o capitão; talvez, o escrivão do forte Williams tenha escrito incorretamente seus nomes.

nados em Salvador ao comerciante inglês George Lapie⁶¹. A presença de ingleses no Brasil setecentista devia-se aos tratados firmados por Portugal no rescaldo da separação litigiosa da coroa dos Habsburgo, os quais autorizaram a presença de um número limitado de famílias estrangeiras nos principais portos da América portuguesa⁶².

Um ano depois da transação acima, Baldwin enviou, por “sua conta e risco”, 26 africanos escravizados, consignados a outro mercador (não nomeado) em Salvador. Apenas três meses depois, o diretor do forte Williams remeteu, por “sua própria conta e risco”, 22 pessoas escravizadas (três homens, nove mulheres, seis rapazes e quatro moças) para o Rio de Janeiro, a bordo do navio *Nossa Senhora de Oliveira e Almas*, capitão Manuel Gonçalves Renao [sic]⁶³. Note-se que esta embarcação é uma das que saíram de Lisboa com destino à Costa da Mina nas três primeiras décadas do século XVIII, quando, também atraídos pelo ouro, 49 negreiros fizeram a rota Lisboa-Costa da Mina-Brasil⁶⁴. As instruções dadas por Baldwin orientavam que, depois de vendidos estes 22 escravos, os rendimentos do negócio deveriam ser enviados para um mercador inglês em Salvador, Francis Cock (ou Cook)⁶⁵. Esse mercador inglês já atuava no comércio escravista em Salvador desde, pelo menos, 1699, quando era o “cônsul dos ingleses”; em 1706, trocava missivas com os agentes da RAC na Costa do Ouro, enviando-lhes ouro e tabaco para receber escravos⁶⁶.

61 George Lapie (cujo sobrenome parece ser francês) ainda estava em atividade em Salvador em 1721, de onde foi enviado preso para Lisboa; Cf. CONSULTA do CU ao rei d. João V sobre o que informa o vice-rei do Brasil acerca da notificação a Jorge [sic] Lapie para vir ao reino mostrar estar nomeado em uma das casas reais. Lisboa, 21/08/1721. AHU, BAHIA, cx. 15, doc. 1250.

62 No caso inglês, foi pelo tratado do casamento de Catarina de Bragança com o rei da Inglaterra (1661); Shaw, 1998. Ricupero, 2017; Mello, 2003.

63 Viagem 47571 no TSTD, onde o sobrenome deste capitão é registrado como *Reinão*, *Reynaut*, contudo, mesmo nos registros da RAC, ele também aparece como *Renaut*.

64 Acioli, op. cit. e Anexo III; agradeço a Hylo Nader por ter me indicado outros documentos que confirmam a origem lisboeta desta embarcação e sua escala na Bahia.

65 *Whydah Journal* (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort (1718-1727); 27 maio 1719 e 01 outubro 1719; fl. 38, 57.

66 Ricupero, op. cit.; Verger, op. cit.

Além dos investimentos estrangeiros diretos acima demonstrados, outros deram-se com alguma regularidade. Em 27 de maio de 1719, 22 africanos escravizados (homens, mulheres, rapazes e moças) foram despachados na embarcação *Nossa Senhora de Oliveira e Almas* (de Lisboa) por parte de agentes mercantis ingleses, com destino ao Rio de Janeiro, “ser vendido com o melhor aproveitamento e o produto ser pago ou remetido para Francis Cook na Bahia”⁶⁷. Em abril de 1721, quatro embarcações do Brasil, carregadas de cativos, desaferraram da Costa da Mina com destino à Bahia, levando 230 pessoas que pertenciam aos ingleses: o *Nossa Sra. de Montserrat e Piedade* carregou 74 daqueles escravos; o *Santo Antonio e São Lourenço*, embarcou 50; a *curveta* São Pedro carregou 80 cativos, enquanto o patacho Santos, 26⁶⁸. Um detalhe relevante: estes 230 escravos haviam sido comprados anteriormente pelo capitão da galera Portugal [sic], que era contratado de Humphry Morice⁶⁹. Além disso, num registro de 25 de setembro de 1720, Ambrose Baldwin refere-se a uma embarcação portuguesa, *Nossa Sra. de Montserrat e Piedade*, como nosso navio (*our ship*), sugerindo que, ao menos em parte, também a propriedade das embarcações de bandeira portuguesa trafegando na Costa da Mina não eram exclusividade dos mercadores dos portos do Brasil. Portanto, agentes da RAC e de mercadores privados ingleses trabalhavam juntos para suprir a demanda por escravos do Brasil e, assim, pôr as mãos no ouro brasileiro.

O já referido agente da RAC investiu em cargas de outros negreiros do Brasil: o *São Jorge de Almas* [sic]⁷⁰ deportou para a Bahia 23 “homens escravos” por parte do diretor do forte Williams. Seis meses depois, o *Nossa Senhora de Oliveira e Almas*, rumo ao Rio de Janeiro, levou em seus

67 *Whydah Journal* (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727, Fl. 38 [406], 27 maio 1719.

68 *Whydah Journal* (1718-1721). Fl. 38 [406], 27/05/1719, Fl. 46 [499] e [971] 01/04/1721.

69 *Whydah Journal* (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727. [971] 04/01/1721. Uma vez que alguns fólios não estão numerados, forneço entre colchetes o número do registro da transação conforme consta no documento.

70 In TSTD, é a viagem 51686: São Jorge e Almas, capitão Manoel dos Reis da Silveira, porém, o nome do capitão no registro da RAC é Manoel dos Reis do Oliveira.

porões três homens, seis mulheres, seis rapazes e quatro moças por conta e risco daquele diretor. Ele também tinha uma participação em *Nossa Sra. de Montserrat e Nossa Sra. da Piedade*⁷¹, consistindo em 34 homens, cinco mulheres e seis rapazes, os quais foram deportados para a Bahia. Alguns meses depois, na embarcação registrada pela RAC como o *pataxo* [sic] *Novo*, cujo capitão era Manuel da Costa Porto⁷², levou 17 escravos por conta daquele mesmo diretor⁷³. Em suma, como assinalado acima, se os negreiros saíam do Brasil, iam diretamente à África e retornavam ao Brasil, várias dessas viagens contavam com capital inglês em suas cargas⁷⁴.

Pode-se afirmar que, embora não fosse comum (dado que era proibido), alguns indivíduos de origem inglesa chegaram a viajar ao Brasil saindo da Costa da Mina na primeira metade do século XVIII, seguindo as correntes banhadas com ouro⁷⁵. Há fortes indícios de que um certo senhor Bailie embarcou num negreiro em direção ao Brasil e lá chegou. Numa carta do famoso capitão negreiro William Snelgrave, ele dizia ter sido informado que o profundamente endividado Bailie “não será capaz de pagar suas dívidas [...], e não poderia desobrigá-lo em seu retorno do Brasil⁷⁶. Embora não haja mais nenhuma informação sobre esse indivíduo, não seria muito arriscado supor que tenha ido ao Brasil a fazer negócios. Além dele, há pistas de que o próprio diretor do Forte Williams fez uma viagem ao Brasil. Isto pode ser deduzido de alguns registros da RAC datados de 1º de abril de 1721, nos quais ele anotou a aquisição de ouro e

71 Viagem 51745; número calculado de escravos: 292. Assim, os escravos pertencentes aos capitais ingleses equivaleriam a quase 15% da carga do carregamento da embarcação.

72 Provavelmente, trata-se da viagem 40248 no TSTD, patacho *N. Sra. da Conceição e S Antônio da Mouraria*.

73 *Whydah Journal* (1718-1721). Fl. 57 [614], 01/10/1719.

74 A relação ao comércio português de escravos em Angola e a relevância do capital metropolitano português em Luanda e regiões do interior, veja-se: Miller, op. cit.; Menz, 2012.

75 A entrada de embarcações estrangeiras nos portos do Brasil era proibida oficialmente desde 1715 (alvará de 5 out. 1715), que excetuava as “arribadas”, ou seja, a ancoragem forçada pela necessidade (reparos, aguada etc.), estabelecendo normas estritas de procedimento pelas autoridades nestes casos. Cf. Pijning, 2001. No entanto, a entrada de embarcações estrangeiras no porto da Bahia intensificou-se, conforme demonstra Santos, op. cit., p. 47-48.

76 William Snelgrave to Humphry Morrice; Annamaboe, 13 dez. 1724.

a venda de diversos cativos. Porém, ao invés de assinalar Uidá (Whydah) como o local das transações, ele registrou a *Bahia de Todos os Santos*, o que apontaria para sua presença na capital do Estado do Brasil⁷⁷.

Outra forma de investimento inglês no comércio de escravos para o Brasil tomou a forma de viagens diretas de embarcações inglesas para os portos do Brasil, ainda que, também, fossem bem menos frequentes que as demais modalidades apontadas⁷⁸. Uma destas viagens envolveu a já mencionada galera *Portugal*, cujo capital, Peter Roberts, tencionava viajar para o Brasil em maio de 1720, carregando 469 escravos comprados em Uidá, no valor de 2.814 onças de ouro⁷⁹. Esta embarcação era uma das várias de propriedade de Humphry Morice⁸⁰. No entanto, a carga humana foi enviada por conta e risco de Ambrose Baldwin, o já mencionado diretor do Forte Williams. Uma vez mais, um oficial da RAC e um agente privado, que combinaram esforços para fazer comércio com o Brasil e ter acesso ao ouro.

Certamente, os rendimentos dessas *adventures to Brazil* seriam em ouro, principalmente ouro em pó, remetido do Brasil para a Costa da Mina. No entanto, moedas de ouro, cunhadas no Brasil, também circulavam entre as mãos dos comerciantes europeus de escravos. Um dos capitães a serviço de Humphry Morice, o conhecido William Snelgrave, comunicou por carta que havia vendido 14 escravos aos portugueses. Ele foi pago com nove onças e 11 *ackies*⁸¹ de ouro mais 40 *moidores*, isto é, moedas de ouro portuguesas. Dois anos e meio depois, Snelgrave comunicou ao seu empregador a aquisição de 446 onças e seis *ackies* de ouro, incluindo uma quantia não especificada de *moidores*⁸².

77 *Whydah Journal* (1718-1721). [969] 1 abr. 1721.

78 Marques, 2017.

79 *Whydah Journal* (1718-1721). [744] 27/05/1720. No TSTD, o *Portugall* está registrado como *Portugal Merchant* (voyage 76417), cujo destino na América era a Jamaica. De fato, não nos é possível assegurar que esta embarcação aportou no Brasil.

80 Mitchell, 2020.

81 Uma onça equivalia a 16 *ackies*. Johnson, 1966.

82 William Snelgrave to Humphry Morrice. Jaquin, 22 jun. 1722. Chris Ebert argumentou que a coroa portuguesa era muito mais sensível às exportações de ouro em pó por Portugal do que às ex-

No porto de Uidá⁸³, cada comerciante europeu de escravos tinha que aguardar até que os agentes do rei do Daomé (que passou a dominar a cidade desde 1727) tivessem vendido os seus escravos para os portugueses e, só então, os demais mercadores poderiam começar a fazer negócios⁸⁴. O ouro que o rei do Daomé obtinha dos portugueses era utilizado para pagar tropas armadas (mercenários), como os *Quamboes/Akwamo*⁸⁵, cujos soldados lutaram na conquista de Uidá⁸⁶, assim como em outras batalhas promovidas pelo Daomé⁸⁷. Com ouro em abundância, este metal tornou-se um padrão monetário na Baía do Benin, a ponto de os cativos mais valorizados neste mercado serem denominados “escravos portugueses” ou “gold slaves”⁸⁸. Ainda que o poder do Daomé não evitasse que os europeus obtivessem ouro brasileiro, estes queixavam-se da competição do rei, que diminuía o preço em ouro de cada escravo⁸⁹.

Não obstante, de acordo com os dados sobre os preços dos escravos na Costa da Mina e o preço dos escravos vendidos nos portos do Brasil, este era um negócio bastante lucrativo para mercadores portugueses e ingleses de escravos. Nos anos 1740, um homem adulto escravizado alcançava o valor de 200 mil réis na Bahia. Nestes mesmos anos, o preço, na Costa da Mina, em ouro de um homem cativo adulto (um “escravo de ouro”) variava de seis a nove onças. No Brasil, uma onça de ouro era avaliada em 9.600 réis nos anos 1730⁹⁰. Assim, os portugueses pagariam

portações do metal amarelo amoeado, uma vez que o metal não cunhado deixava de pagar os direitos de senhoriagem; cf. Ebert, 2011.

83 Uidá está localizada a cerca de 4km do litoral, portanto, não era, de fato, um porto marítimo; Law, 1995.

84 O mesmo se dava a oeste de Uidá, no “Pequeno Popo”. Cf.: Strickrodt, 2015. No entanto, nem o rei do Daomé, nem o de Popo monopolizavam o comércio de escravos.

85 Akinjogbin, 1966.

86 William Snelgrave to Humphry Morice. Jaquin, June 22, 1722, fl. 2.

87 O Daomé não foi o único a pôr em prática a contratação de mercenários Akwamu para utilizá-los em ataques a reinos/cidades rivais; outros “reinos” e até os europeus estabelecidos na África Ocidental o fizeram antes; cf. Strickrodt, op. cit.

88 Law, 1995.

89 William Snelgrave to Humphry Morice. Jaquin, June 22, 1722, fl. 6.

90 Acioli, 2018.

cerca de 72.000 réis por escravos homens, os quais eram vendidos em Salvador por quase três vezes este valor. Isto não nos indica o lucro líquido, evidentemente, mas aponta para uma larga margem bruta⁹¹.

Nem amigos, nem parentes

Os registros das transações entre portugueses baseados no Brasil e outros europeus atuando na Costa da Mina também nos revelam um pouco sobre a natureza dos laços que vinculavam esses indivíduos. Muito embora um experiente capitão de negreiro inglês se referisse, numa carta, aos seus “velhos amigos portugueses”⁹² em atividade no porto de Jaquem (um dos portos a leste de Uidá), tudo indica que as relações entre mercadores ingleses e portugueses não eram baseadas em laços pessoais, como amizade, sem falar, tampouco, de laços familiares⁹³.

A despeito do fato de que cada lado envolvido no comércio de escravos entre a Costa da Mina e o Brasil estava vinculado a Estados distintos, dos quais um deles, aliás, proibia seus súditos ultramarinos de transacionar ouro com estrangeiros, aquelas transações assumiam caráter formal. Em várias das ocasiões em que os agentes ingleses enviaram escravos a bordo de embarcações portuguesas para o Brasil, eles emitiam uma *bill of lading*, um documento que atestava a quantidade e o valor de qualquer mercadoria embarcada por parte de alguém, às vezes, assinada por um

91 O cálculo da lucratividade do comércio atlântico de escravos tornou-se um tópico clássico a partir dos anos 1970, como resposta às teses de Eric E. Williams; cf.: Anstey, 1975; no entanto, os cálculos efetuados por Manolo Florentino estão incompletos; cf. Florentino, op. cit. Cf. as observações a este respeito em: Acioli, op. cit. A lucratividade do comércio escravista da CGCPP é abordada em Menz, 2013. Por sua vez, a lucratividade da revenda de cativos ‘minas’ importados na Bahia e negociados nas Minas Gerais é demonstrada por Santos, 2013.

92 Carta de William Boyle para Humphry Morrice. Jaquin, 16 abr. 1727; sobre as atividades deste capitão, cf.: Mitchell, op. cit., p. 154-156.

93 Devido às características da principal fonte que serve de base ao artigo, não é possível averiguar as relações – se existiram – pessoais entre os diversos agentes destas negociações, o que exigiria outro tipo de fonte e novas pesquisas.

capitão português⁹⁴ (os portugueses chamavam a este tipo de documento de *conhecimento em forma*)⁹⁵. Ao assim agirem entre si, “mercadores e mestres de embarcações criavam laços legais entre indivíduos, propriedade, navios e (indiretamente) soberanos, deste modo, vinculando bens físicos aos mundos abstratos de posse e nacionalidade nos quais os mestres de navios e mercadores navegavam”⁹⁶.

A realização regular de comércio entre estranhos, que não estavam ligados por qualquer laço pessoal e, além disso, eram súditos de Estados distintos, aponta para a possibilidade de relativizarmos a ênfase dada pela historiografia aos laços pessoais como forma de manter a confiança entre os agentes econômicos no mundo pré-industrial⁹⁷. Não é aqui o lugar para aprofundar este debate, mas me parece relevante chamar a atenção para o caráter formal que as transações acima descritas assumiam, mesmo sem que houvesse nenhuma instituição que pudesse fazer valer normas reconhecidas como legítimas entre os negociantes. Se os mercadores portugueses atuantes no Atlântico Sul se engajavam em relações mercantis (ilegais do ponto de vista da coroa portuguesa) com estranhos/estrangeiros, baseando-as no reconhecimento mútuo de normas, é de se imaginar que poderiam agir da mesma forma em relação a seus conterrâneos em Portugal e no Brasil, a despeito de laços pessoais. Trata-se de um caso de *cross-cultural trade*, que pode ser compreendido pela perspectiva adotada por Francesca Trivellato, segundo quem:

a expressão designa relações de crédito prolongadas e cooperação comercial entre mercadores que partilhavam acordos implícitos ou explícitos sobre as regras de troca, mas que, por causa de padrões históricos além do

94 *Whydah Journal* (1718-1721). PRO. T.70/592-93, Journals of Accounts, William's Fort, 1718-1727. October 1, 1719; [598, 605, 606, 614].

95 “Bill of Lading is a memorandum, or acknowledgment, signed by the master of a ship, and given to a merchant, or any other person, containing an account of the goods which the master has received on board from, that merchant, or other person, with a promise to deliver them at the intended place, for a certain salary”. Postlethwayt, 1774. Documento diferente de um “shipping bill”, que era relacionado ao embarque de bens reexportados a partir da Grã-Bretanha; cf. Lee, 1859, p. 228-229.

96 Farber, 2019, p. 40.

97 O texto que deu o ponto de partida no debate é Trivellato, 2009.

seu controle, pertenciam às comunidades distintas, muitas vezes legalmente separadas⁹⁸.

Considerações finais

Não pretendo que os casos de negociações anglo-portuguesas na Costa da Mina envolvendo ouro, acima discutidos, permitam generalizações amplas sobre as características do tráfico luso-brasileiro na África Ocidental. No entanto, creio que servem efetivamente para lançar questões sobre argumentos que já se encontram assentados entre vários estudiosos sobre os padrões deste ramo do comércio atlântico envolvendo o Brasil e a África. Ater-se apenas à circulação física das embarcações (ou seja, ao tráfego) saídas dos portos do Brasil pode nos levar a concluir que todo o financiamento destas operações se devia ao “capital residente” e que este, por sua vez, autonomizou-se em relação às praças europeias por ter acesso a bens de troca “da terra”, que seriam suficientes para importar os milhões de africanas e africanos forçados a trabalhar no Brasil⁹⁹. A suposta bilateralidade do tráfico de escravos para o Brasil é uma simplificação que não faz jus ao que a historiografia mais recente vem revelando sobre o financiamento do tráfico e do comércio no Atlântico português¹⁰⁰.

O comércio que deportou milhares de africanos e africanas para as Américas não era um trato paroquial. Não precisamos nos submeter à moda da História Global para concordar com as considerações de Silke Strickrodt: “[...] o comércio atlântico de escravos pode ser considerado com um fenômeno “global”, o que não quer dizer que tenha afetado cada canto do globo, mas, antes, que seu escopo ia além do local e do regional¹⁰¹.

98 *Ibidem*, p. 1-2.

99 A matriz deste argumento, claro, é Fragozo; Florentino, 2001.

100 Miller, 2009; Menz, 2012; Bohorquez, 2019, 202.

101 Strickrodt, *op. cit.*, p. 7.

Por meio da África Ocidental, os mercadores do Noroeste europeu encontraram outro canal para ter acesso ao ouro do Brasil, estabelecendo relações relativamente impessoais (ou, se se preferir, estritamente mercantis) com os portugueses. Assim, pode-se afirmar que, se o escravismo atlântico deu alguma contribuição ao desenvolvimento econômico europeu, também o comércio de escravos na Costa da Mina pode ser vinculado a este processo de longa duração. O caminho para o capitalismo foi uma confluência de várias vias. É apenas uma dessas vias a que me refiro no título deste artigo. A estrada onde dezenas de negreiros portugueses, ingleses, franceses, holandeses e dinamarqueses ancoravam mensalmente para fazer negócios envolvendo tecidos, armas de fogo, pólvora, cativos, tabaco, aguardente e... ouro.

Bibliografia

- ACIOLI, Gustavo. A Fênix e o Atlântico. Pernambuco e a Economia-Mundo europeia (1654-1750). São Paulo: Alameda, 2018.
- ACIOLI Gustavo; MARQUES, Leonardo. O Outro Lado da Moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). *Clio*, Recife, v. 37, p. 5-38, 2019.
- ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. Resgate e Mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 37, p. 43-73, 2008.
- ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 38, n. 80, p. 109-134, 2019.
- AKINJOGBIN, Isaac Adeagbo. Dahomey and its neighbours, 1708-1818. *Africa*, Cambridge, v. 39, n. 2, p. 202-203, 1966.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Videntes: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ANSTEY, Roger. The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1840. Cambridge: Cambridge University Press, 1975.
- ATKINS, John. A Voyage to Guinea, Brazil, and the West-Indies. Londres: Caesar Ward; Richard Chandler, 1736.

- ARRIGHI, Giovanni. *O Longo Século XX*. São Paulo: Editora Unesp; Contraponto, 1996.
- BERGAD, Laird. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru: Edusc, 2004.
- BOHORQUEZ, Jesus. Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital, and the financing of the Portuguese–Brazilian slave trade (c.1760–1808), *Journal of Global History*, Cambridge, v. 15, n. 1, p. 19-38, 2020.
- BOHORQUEZ, Jesus. Para além do Atlântico Sul: fundamentos institucionais e financeiro do tráfico de escravos do Rio de Janeiro em finais do Século XVIII. *Revista de História*, São Paulo, n. 178, a08318, 2019.
- BORUCKI, Alex. Trans-imperial History in the Making of the Slave Trade to Venezuela, 1526-1811. *Itinerario*, Cambridge, v. 36, n. 2, p. 29-54, 2012.
- BOXER, Charles. *O império marítimo português*. Lisboa: Edições 70, 2001.
- CÂNDIDO, Mariana P. Merchants and the Business of the Slave trade at Benguela, 1750-1850. *African Economic History*, Wisconsin, n. 35, p. 1-30, 2007.
- CASSINO, Carmine. Pela Nação Italiana, residente em Lisboa: relações luso-italianas e elementos de italianidade na capital (segunda metade do século XVIII). *Amentu*, Villacidro, n. 7, p. 144-62, 2015.
- COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUSA, Rita Martins De. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013.
- CURTO, José C. *Álcool e Escravos*. O comércio luso-brasileiro de álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental. Lisboa: Vulgata, 2002.
- DOMINGUES, Cândido. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.
- EBERT, Chris. From Gold to Manioc: Contraband Trade in Brazil during the Golden Age, 1700-1750. *Colonial Latin American Review*, Abingdon, v. 20, n. 1, p. 109-130, 2011.
- ELTIS, David. *The Rise of African Slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- FARBER, Hannah. Sailing on Paper: The Embellished Bill of Lading in the Material Atlantic, 1720-1864. *Early American Studies: An Interdisciplinary Journal*, Pennsylvania, v. 17, n. 1, p. 37-83, 2019.

- FERREIRA, Roquinaldo. 'A Arte de Furtar': Redes de Comércio Ilegal no Mercado Imperial Ultramarino Português (c. 1690-c. 1750). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; Gouvêa, Maria de Fátima (org.). Na Trama das Redes: Política e Negócios no Império Português, Séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; José Olympio, 2010.
- FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In: FRAGOSO, João L.; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI a XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FLORENTINO, Manolo. Em Costas Negras. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- GREEN, Toby. A Fistful of Shells. West Africa from the Rise of the Slave Trade to the Age of Revolution. Chicago: The University of Chicago Press, 2019.
- HEIJER, Henk den. Goud, Ivoor en Slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740. Zutphen: Walburg Pers, 1997.
- HOGENDORN, Jan; JOHNSON, Marion. The Shell Money of the Slave Trade. Cambridge: CUP, 2003
- INIKORI, Joseph E. Africans and the Industrial Revolution in England. A Study in International Trade and Economic Development. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
- JOHNSON, Marion, The Ounce in Eighteenth-Century West African Trade. The Journal of African History, Cambridge, v. 7, n. 2 p. 197-214, 1966.
- KLEIN, Herbert. O Comercio Atlântico de Escravos: quatro séculos de comércio esclavagista. Lisboa: Replicação, 2002.
- LAPA, José Roberto do. A Bahia e a Carreira da Índia. São Paulo: Edusp, 1968.
- LAW, Robin. Ouidah: The Social History of A West African Slaving 'Port' 1727-1892. Oxford: James Currey, 2004.
- LAW, Robin. Posthumus questions for Karl Polanyi: Price Inflation in Pre-Colonial Dahomey. The Journal of African History, Cambridge, v. 33, p. 387-420, 2016.
- LAW, Robin. William's Fort: The English Fort at Ouidah, 1680s-1960s. In: OSEI-TUTU, John Kwado (org.). Forts, castles and society in West Africa: Gold Coast and Dahomey, 1450-1960. Boston: Brill, 2018. p. 119-147.
- LAW, Robin. Cowries, Gold and Dollars: exchange rate instability and domestic price inflation in Dahomey in the eighteenth and nineteenth centuries. In: GUYER, Jane (ed.). Money Matters. Instability, Values and Social Payments in

- the Modern History of West African Communities. London: Postsmouth, 1995.
- MARQUES, Leonardo. O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português de Escravos. In: RÉ, Henrique António, SAES, Laurent Azevedo Marques de; VELLOSO, Gustavo (org.). História e Historiografia do Trabalho Escravo no Brasil: Novas Perspectivas. São Paulo: Edusp, 2021. p. 87-124.
- MARQUES, Leonardo. Um banqueiro traficante inglês e o comércio interimperial de escravos no Atlântico setecentista, 1688-1732. In: MATHIAS, Carlos Leonardo K. et al. Ramificações Ultramarinas. Sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso (século XVIII). Rio de Janeiro: Mauad X, 2017. p. 73-92.
- MAURO, Frédéric. Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670. Lisboa: Estampa, 1997.
- MELLO, Evaldo Cabral de. O Negócio do Brasil. Os Países Baixos e o Nordeste, 1641-69. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.
- MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa. Revista Tempo, Niterói, v. 23 n. 2, p. 384-407, 2017.
- MENZ, Maximiliano. As "Geometrias" do Tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807). Revista de História, São Paulo, n. 166, p. 185-222, 2012.
- MENZ, Maximiliano. Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. Clio, Recife, v. 37, n. 2, p. 39-57, 2019.
- METCALF, Georges. A Microcosm of Why Africans sold Slaves: Akan Consumption Patterns. The Journal of African History, Cambridge, v. 28, n. 3, p. 377-394, 1987.
- MILLER, Joseph C. Captives, Collateral, Credit, and Currencies: Slaves and the Debt Financing of the Atlantic World. In: Debt and Slavery: The History of a Process of Enslavement Indian Ocean World Centre. Montreal: McGill University 2009. p. 105-22.
- MILLER, Joseph C. Imports at Luanda, Angola: 1785-1823. In: LIESEGANG, Gerhard; PASCH, Helma; JONES, Adam (org.). Figuring African Trade: Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long-Distance Trade of Africa in the Nineteenth Century (c. 1800-1913). Berlin: D. Reimer, 1986.
- MILLER, Joseph. Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Wisconsin: University of Wisconsin, 1988.

- MITCHEL, Matthew D. *The Prince of Slavers. Humphry Morice and the Transformation of Britain's Transatlantic Slave Trade, 1698-1732*. Switzerland: Palgrave Macmillan, 2020. p. 93-216.
- NEWSON, Linda A.; MINCHIN, Suzie. *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Boston: Brill, 2007.
- PETTIGREW, William Andr. *Freedom's Debt. The Royal African Company and the Politics of the Atlantic Slave Trade, 1672-1752*. Williamsburg: University of North Carolina Press, 2013.
- PIJNING, Ernest. *Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, n. 42, p. 397-414, 2001.
- PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Nacional, 1979.
- POSTMA, Johannes; SCHWARTZ, Stuart. *The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century*. In: POSTMA, Johannes; ENTHOVEN, Victor (org.). *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*. Boston: Brill, 2003. p. 171-99.
- RAWLEY, James. *London, Metropolis of the Slave Trade*. Missouri: University of Missouri Press, 2003.
- RICHARDSON, David. *West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade*. In: GEMERY; Jan Hogendorn. *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade*. New York: Academic Press, 1979. p. 303-330.
- RICHARDSON, David. *Prices of slaves in West and West Central Africa: toward an annual series, 1698-1807*. *Bulletin of Economic Research*, New Jersey, v. 43, n. 1, 1991.
- RICUPERO, Rodrigo. *O exclusivo metropolitano no Brasil e os tratados diplomáticos de Portugal com a Inglaterra (1642-1661)*. *Revista de História*, São Paulo, n. 176, a05016, 2017.
- RUDERMAN, Anne. *Supplying the Slave Trade How Europeans met African Demand for European Manufactured Products, Commodities and Re-exports, 1670-1790*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Yale University, Yale, 2016.
- SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: Mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista*. 2013. 371 f. Tese (Doutorado em História) – Pós-Gra-

- duação em História Moderna, Niterói, 2013.
- SANTOS, Telma Gonçalves. Tecidos europeus e asiáticos nas rotas portuguesas do tráfico de escravizados africanos centro-ocidentais para a Bahia entre os anos de 1695-1750. 2020. 290 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2020.
- SHAW, L. M. E. The Anglo-Portuguese Alliance and the English Merchants in Portugal (1654-1810). New York: Routledge, 1998. p. 14-15.
- SHUMWAY, Rebecca. The Fante and the Transatlantic Slave Trade. Rochester: University Rochester Press 2011.
- SILVA, Daniel Domingues da. The Atlantic slave trade from West Central Africa, 1780-1867. Cambridge: Cambridge, 2017.
- SILVA, Filipa Ribeiro da. Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580s–1800s. In: ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia (ed.). Beyond Empires. Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800. Boston: Brill, 2016. p. 41-68.
- SILVA Jr., Carlos da. Enslaving Commodities: Tobacco, Gold, Cowry Trade, and Trans-Imperial Networks in the Bight of Benin (c. 1690s–c. 1790s). *African Economic History*, Cambridge, v. 49, n. 2, p. 1-30, 2021.
- SNALGRAVE, William. A new account of some parts of Guinea and the slave-trade. Londres: J. Wren, [1726], 1754.
- STEFFEN, Anka. A Fierce Competition! Silesian Linens and Indian Cottons on the West African Coast in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries. In: WIMMLER, Jutta; WEBER, Klaus (org.). *Globalized Peripheries: Central Europe and the Atlantic World, 1680-1860*. New York: Boydell Press, 2020. p. 37-56.
- STEFFEN, Anka; WEBER, Klaus. Spinning and weaving for the slave trade: Proto-industry in eighteenth-century Silesia. In: BRAHM, Felix; ROSENHAFT, Eve (org.). *Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680-1850*. New York: Boydell, 2016. p. 87-107.
- STRICKRODT, Silke. *Afro-European Trade in the Atlantic World. The Western Slave Coast c. 1550-c. 1885*. New York: James Currey, 2015.
- TRIVELLATO, Francesca. *The Familiarity of Strangers. The Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the early modern period*. Yale: Yale University Press, 2009.
- URING, Nathaniel. *A History of the Voyages and Travels of Nathaniel Uring*. Londres: J. Peele, 1726.

VERGER, Pierre. Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos-os-Santos, do século XVII ao XIX. 4. ed. Salvador: Corrupio, 2002.

VIEIRA, Carla, Mercadores ingleses em Lisboa e Judeus portugueses em Londres: agentes, redes e trocas mercantis na primeira metade do século XVIII. *Amentu*, Villacidro, n. 7, p. 114-32, 2015.