

LOPES, Gustavo Acioli¹. O tráfico lisboeta de escravos na Costa da Mina (1676-1730).

RESUMO

Que a Costa da Mina foi um das áreas centrais da mercancia escravista pelos portugueses estabelecidos no Brasil, há muito já se sabe. Permanece praticamente desconhecido dos pesquisadores, porém, o tráfico que os lisboetas encetaram desde o último quartel do século XVII, que partia da capital do império português, adquiria escravos no golfo da Guiné e destinava-se ao Brasil. Nesta comunicação, pretende-se indicar o ritmo e as características desta carreira negreira atlântica entre 1675 e 1730.

¹ Doutor em História Econômica pela FFLCH/USP; professor de História do Brasil na FACAMP.

LOPES, Gustavo Acioli. O tráfico lisboeta de escravos na Costa da Mina (1676-1730).

O papel da Costa da Mina como fonte de braços cativos para o Brasil colonial, em particular para a Bahia, tem sido afirmado e demonstrado por diversos pesquisadores, há pelo menos meio século (primeiramente por Luís Viana Filho e Pierre Verger). O tráfico de escravos daquela região da África Ocidental por homens de negócio de Pernambuco, porém, tem tido menos ênfase, chegando mesmo a ser considerado irrelevante. Procurei demonstrar, alhures, a importância da Costa da Mina no abastecimento de escravos a Pernambuco desde o último quartel do século XVII. Ainda menos ventilado, todavia, foi a atuação de mercadores da praça de Lisboa no tráfico de escravos da Costa da Mina, com destino ao Brasil. Nas linhas que se seguem, busco indicar a ocorrência desta rota escravista atlântica, apontando os ritmos e características da mesma.

Há várias evidências das armações que os reinóis faziam para ir ao resgate na Mina e de lá seguirem para o Brasil. Foi o caso de João de Saldanha e Diogo Fernandes Branco, que informavam, em 1678, serem senhores de um patacho chamado *N. Sra. da Encarnação e S. Antonio*, mestre Pedro Vaz da Cruz, que fora à Costa da Mina fazer comércio e de lá tencionava escalar em S. Tomé para pagarem os direitos e, certamente, seguiriam logo para o Brasil. Apenas por acidentes de percurso a viagem não se completou, pois o patacho arribou na Ilha do Príncipe, onde o governador lhe seqüestrou a carga e a embarcação².

Como estes, desde que a coroa liberou o trato aos seus vassallos, outros mercadores metropolitanos enviavam suas embarcações para o trato na Costa da Mina. Contudo, os moradores de S. Tomé foram os que menos lograram fazerem-se “opulentos” com aquele trato, que passou a ser majoritariamente feito do Brasil e do reino. Queixava-se a este respeito o governador de S. Tomé, pela falta de recursos para fazer os pagamentos das folhas da ilha. A razão, segundo ele, era que

thé agora não houve efeitos da repartição da costa, nem ouve Rendimento na Alfandiga, para acabar de fazer um mes de pagamento a este Prezidio; e desse Reino, e do Brazil vão navios a Costa sem virem por esta Ilha pagarem os direitos, com q não há dinheiro, por cuja cauza são prejudicados os filhos da folha.³

² SOBRE o que pedem João de Saldanha e Diogo Fernandez Branco. Lisboa, 9 de Agosto de 1677. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 43. SOBRE o que pedem João de Saldanha e Diogo Fernandez Branco. Lisboa, 27 de Setembro de 1678. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 45.

³ DO GOVERNADOR João Álvares [da Cunha] sobre a informação que se lhe pedio, e do q escreveu o feitor

Assim, reitera-se que o tráfico na Costa da Mina para o Brasil era feito por súditos portugueses de aquém e além-mar. Veremos, mais à frente, que o século XVIII trouxe alterações a este padrão com relação a Pernambuco.

Ainda no início da última década seiscentista, a rota Lisboa-Costa da Mina-Brasil já havia se tornado corriqueira, a ponto de serem fretadas as embarcações que tinham este destino para levarem os governadores que iam tomar posse em S. Tomé. Quando a coroa ordenou a Nicolau Pedro, senhorio do navio *S. Nicolau e S. Pedro*, que levasse em sua embarcação o novo governador e o ouvidor a S. Tomé, aquele alegou que o frete que se lhe pagaria era muito pouco, dado que a sua embarcação era de grande porte e estava engajada na rota direta com a Bahia. O frete de 6.000 cruzados, normalmente pago às embarcações para cumprir estes desígnios régios escalando em S. Tomé, argumentou, mal cobririam um terço de seus gastos, pois as embarcações que costumavam encarregar-se desta viagem eram "navios de pouca gente, e pequenos e q vão negociar a Costa da Mina, aonde com facilidade chegam a S. Tomé por ser essa a sua derrota"⁴.

A penúria em que mergulhou a economia de S. Tomé na segunda metade do século XVII levou à coroa a ter que recorrer a fontes de outras de suas colônias atlânticas para sustento dos filhos da folha. Graças a isto, o rei ordenou por provisão⁵ que as embarcações quando viessem da Costa da Mina estavam obrigadas a pagarem os direitos em S. Tomé. Assim, os negreiros que saíam de Lisboa com destino à Costa da Mina davam fiança no Conselho Ultramarino de que, caso não escalassem em S. Tomé⁶, estavam obrigados a pagarem no Conselho os direitos dos escravos que desembarcassem no Brasil⁷.

Ainda nos anos 1680, a coroa determinou que os direitos fossem pagos no porto do Brasil onde a embarcação fizesse descarga dos escravos⁸. Melhor para os historiadores, porque, com base nos registros das provisões passadas aos negreiros com aquela finalidade, é possível acompanhar boa parte do fluxo de embarcações saídas de Lisboa com destino à

da dita Ilha Manoel da Silva da Costa. S. Tomé, 14 de agosto de 1685. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 74.

⁴ SOBRE o que pede Nicolau Pedro, senhorio do Navio S. Nicolau e S. Pedro, q na presente ocasião leva o Governador e Ouvidor Geral a Ilha de S. Thome. Lisboa, 11 de março de 1692. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 117.

⁵ A provisão é de 11 de março de 1673.

⁶ O que passou a ser permitido pela coroa pouco depois da provisão de 1673.

⁷ Sobre a economia de S. Tomé no século XVII, consulte-se SERAFIM. 2002, p. 210-32. Devo esta referência ao prof. Arlindo Caldeira do CHAM/UNL.

⁸ Não encontrei a ordem expressa sobre este particular, mas os termos estabelecidos nas fianças no início da década 1680 indicam que a coroa modificara, entretanto, a forma de arrecadação destes direitos.

Costa da Mina e, de lá, para o Brasil. Foram, ao menos, 73 viagens, como se apresenta na Tabela I e no Anexo I⁹.

Vários aspectos podem ser discutidos sobre estas informações, a começar pelas constantes do Anexo III. Não é difícil concluir que o fiador da viagem fosse o armador ou participe da carga¹⁰. O armador, normalmente, tinha o senhorio da embarcação. Daqueles fiadores, poucos nomes repetem-se, enquanto os demais aparecem uma única vez. Poderíamos concluir, ainda, que aqueles cujos nomes aparecem mais de uma vez como fiadores fossem os senhorios dos negreiros, mas não parece ser o caso, vistos outros elementos. Francisco Slooter, por exemplo, aparece como fiador de três armações cujas embarcações não lhe pertenciam¹¹. Certamente, porém, ele entrava com parte da carga ou de seu financiamento, pois a prática comum no ramo negreiro era que ao senhorio e/ou armador se associassem, *ad hoc*, outros interessados, partilhando os riscos e ganhos de uma viagem¹².

Por isso, o fato do nome de um indivíduo aparecer uma única vez como fiador indica, por um lado, o caráter especulativo deste ramo, o qual, nos momentos de alta demanda, atraía investidores ocasionais (STEIN, 1979, p. 63-4, 151; FLORENTINO, 1997, p. 14-5). Não quer dizer, por outro lado, que ele não mais participasse do tráfico negreiro lisboeta, podendo fazê-lo sem assumir o encargo de garante dos direitos devidos à coroa. A associação de vários mercadores nos investimentos para uma viagem diminuía os riscos individuais e a necessidade de aporte de cada um (DAVIS, 1962, p. 87-8).

Ainda quanto aos fiadores e partícipes das armações, percebe-se que dos registros posteriores a 1720, a grande maioria já não consta de um só avalista, mas pelo menos dois. E não apenas alguns nomes repetem-se com mais frequência, como aparecem em

⁹ A pesquisa no TSTD para negreiros portugueses partindo da Europa (a base não permite selecionar por países ou regiões de origem da viagem na Europa, mas por “bandeira” da embarcação) resulta em somente 48 viagens, das quais 39 saíram de Portugal e, dessas, 38 destinaram sua carga humana ao Brasil. Das 39, porém, 20 traficaram na Costa da Mina, enquanto outras 9 nas demais regiões acima do Equador, 5 na África Centro-Occidental e uma na África Oriental. Por fim, nenhuma com data anterior a 1681. <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces> acessada entre 25 e 29/02/2008.

¹⁰ Sobre o sentido contemporâneo dos termos “armador”, “capitão” e outros termos do tráfico e tráfico atlântico, cf. COSTA, 2002, p. 119-20, 392.

¹¹ A nau *S. Pedro e S. Clara* e a nau e a fragata homônimas (talvez uma mesma embarcação, mas os senhorios eram distintos) *S. Ana*, que fizeram viagem em 1691, 1697 e 1699, respectivamente.

¹² De forma análoga às chamadas *comanditas*, que se praticavam desde a Idade Média. Fernand Braudel. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. Séculos XV a XVIII*. T. II: *O Jogo das Trocas*. (Trad.). São Paulo: Martins Fontes, 1995, p. 394-6.

associação com nomes diversos. É provável que o aumento no número de fiadores por viagem seja um indicativo do incremento do volume de capitais associados ao tráfico negreiro na Costa da Mina por parte dos homens de negócio de Lisboa. Os motivos para este maior interesse por este ramo de negócio são os mesmos que levam ao crescimento do fluxo de embarcações metropolitanas naquela rota, ou seja, a atração exercida pelo ouro do Brasil, como veremos mais adiante.

Precisamente neste período, representantes da praça lisboeta haviam requerido licença à coroa para artilhar uma fragata para fazer frente aos holandeses na Costa da Mina, o que denota o adensamento do tráfico reinol naquela região de trato. A proposta não foi à frente, dado que os conselheiros consideraram que a medida era mais guerra que represália e “que nunca se vira que os vassallos fizessem as represalias, muito menos guerra”¹³.

Certamente havia distinções importantes entre Lisboa e as capitanias do Brasil no sortimento de negreiros destinados à Costa da Mina. Os armadores das praças do Brasil tinham acesso direto ao cobiçado tabaco, que encontrava um mercado certo na África Ocidental. Os homens de negócio de Lisboa tentaram usar o tabaco refugado nos armazéns do gênero para traficar na Costa da Mina, mas foram desautorizados pela Junta do Tabaco¹⁴. Por outro lado, em Lisboa o acesso às demais fazendas necessárias ao tráfico, sobretudo têxteis e armas, era mais abundante e com preço mais acessível¹⁵ (enquanto os negreiros de Pernambuco compravam-no às feitorias europeias em África).

Os financiadores lisboetas do comércio escravista tinham outra vantagem: sonegar os direitos sobre os escravos introduzidos no Brasil. Até meados da década 1720, os negreiros que zarpavam do Tejo para a Costa da Mina estavam autorizados a só pagarem os direitos régios quando fundassem de novo em Lisboa. O prazo, porém, não poderia ultrapassar os dois anos. Na prática, até pelos menos 1725, raros foram os financiadores e avalistas das viagens que saldaram esta obrigação fiscal¹⁶.

¹³ SATISFASCE ao q S. Mag.^{de} ordena na Consulta incluza sobre as vexações q padecem os navios Portugueses no comercio da Costa da Mina. Lisboa, ??/1719. S. Tomé, Cx. 4, Doc. 68.

¹⁴ SOBRE a representação q fazem os homenz de negocio q comerceão na Alfandega do tabaco. Lisboa, 29 de maio de 1728. TT, JT, Maço 12.

¹⁵ DO CONSELHO Ultramarino. Dasse conta a S.Mag.^{de} dos Navios que vão deste porto comerciar a Costa da Mina e a outraz Costa de Africa a resgatar escravos por cumutação de armas de fogo e pólvora contra a ordenação da Bulla da Cea. Lisboa, 16 de Fevereiro de 1720. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 75.

¹⁶ OFÍCIO de António de Barros Câmara, executor do Conselho, para o rei D. João V, sobre a ordem que tinham para mandar notificar vários fiadores que se haviam obrigado a pagar os direitos dos escravos que se resgatassem na Costa da Mina. Lisboa, 23 de junho de 1725. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 8

Quando por uma só mão passavam o tráfico e a arrecadação dos tributos sobre os escravos importados, é possível imaginar outras conveniências para os homens de negócio de Lisboa. Jerônimo Lobo Guimarães aparece como fiador de um negreiro de Lisboa em 1725 (Anexo III). Por esta mesma época e até 1733, este homem de negócio de Lisboa¹⁷ deteve os contratos de entrada e saídas de escravos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, chegando a administrar os três de uma só vez¹⁸. Tendo ele e seus agentes que arrecadar os direitos sobre os escravos que entravam no Brasil, certamente que aqueles que iam por sua conta não eram tributados.

Uma vez que também é plausível que Jerônimo Lobo Guimarães tivesse sócios nas suas arrematações e empreendimentos no tráfico escravista, as benesses decorrentes de agrupar os dois ramos de negócio afluíam para outros negociantes da praça de Lisboa¹⁹.

Não obstante, os homens de negócio das praças do Brasil também acabaram por conseguir implementar arranjos que lhes permitiam não pagar ou pagar apenas em parte os direitos sobre os escravos ‘minas’. Como já indicado, tais tributos deveriam ser pagos à passagem por S. Tomé ou no porto no qual o negreiro desse entrada no Brasil.

Os responsáveis pelo tráfico no Brasil passaram a ordenar aos capitães dos negreiros que, em lugar de escalar em S. Tomé, fossem à Ilha do Príncipe, onde havia um feitor para receber os tais direitos²⁰. Indivíduos que se ocupavam do ofício de feitor ou pessoas que privavam de sua intimidade eram ou vinham a ser, ao mesmo tempo, procuradores dos senhorios dos negreiros do Brasil. Quando uma embarcação saída do Brasil voltava do tráfico na Costa da Mina e aportava na ilha, não pagava um tostão sequer de direitos régios.

Os feitores responsáveis pela arrecadação, exercendo o papel, também, de procuradores dos negreiros do Brasil, em lugar de receberem o valor dos direitos devidos,

¹⁷ Natural de Guimarães, filho de sapateiro e neto de cutileiro, chegou em Lisboa cerca de 1700; em 1722 recebeu o Hábito de Cristo, pagando 100\$000 réis pela dispensa dos defeitos mecânicos de seus antepassados. TT. Habilitações da Ordem de Cristo. Maço 87, N. 52. Habilitações do Santo Ofício. Maço 5, N. 92.

¹⁸ Ver p. 77, Tabela XI e p. 78, nota 192.

¹⁹ Seus fiadores no contrato de 1725 foram os homens de negócio Antonio Pais de Lemos, Manoel Rodrigues Costa, Manoel Soares da Cruz, José Ferreira da Silva e João da Costa Ferreira. Bento Pestana, por exemplo, que afiançou quatro negreiros entre 1676 e 1686, era co-proprietário de uma charrua junto com outros três moradores de Lisboa. Cf. VENDA de parte de Charrua Domingos Lopes Gago a Bento Pestana e outros. Lisboa, 4 de julho de 1678. LIVRO de Notas de Manoel Machado, f. [80v]. TT, Arquivo Distrital de Lisboa. *Registro Notarial de Lisboa*, Cartório 1 (Antigo 12 A). Livros de Notas. Livro 248, Cx. 60.

²⁰ SOBRE o que escreve o Governador da Ilha de São Thomé aserca da falta q ha de fazer ao rendimento daquella Alfandega a extinção da Alfandega da Ilha do Principe. S. Tomé, 20 de Setembro de 1709. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 23.

depositavam “bilhetes” reconhecendo que eles ficavam devedores à fazenda em lugar dos traficantes. Para serem pagos por seus constituintes, passavam letras de risco (com juros de 50%) sobre a praça do Brasil de origem da embarcação em nome dos donos da carga humana. Os procuradores eram reembolsados posteriormente de apenas uma parte do valor das letras, mas os cofres régios não viam a cor do dinheiro dos negreiros, pois os feitores levavam anos sem resgatar os bilhetes depositados. A prática parece ter estado em vigor desde princípios da década de 1720, mas talvez antes²¹.

O governador de S. Tomé resumiu o esquema de forma cristalina para o rei e ao Conselho Ultramarino. Nele estavam envolvidos os “três”, cunhados, ou seja, Manoel Raposo de Brito, João Fernandes Lima e João da Silva Borges, mais o seu sogro e outros “sócios”:

por q os tres cunhados e dous ou tres socios maiz q [a] elles havião se aggregado, tinhão na Bahia e Pernambuco adquerido as procuraçõens dos Senhorios dos Navios q vinhão a Costa da Mina aos resgates de escravos q’ na volta mandavão a despachar naquella Alfandega pella segurança que tinhão do Provedor e Almojarife para o favor dos seus despachos; aos Capitãens dos mesmos Navios não só davão livres de direytos todos os escravos q’ trazião de sua conta, mas para mais os obrigarem a buscar sempre aquelle porto lhe davão comissão nos dinheiros que lhes trazião dos ganhos das letras de risco q’ havião passado para o Brazil, q’ os proprios dos ditos direytos se pagavão nas Provedorias de Pernambuco, e Bahia, e se lhes remetião conhecimentos em forma para os fazerem descarregar.²²

No Brasil, os capitães dos negreiros apresentavam uma certidão de que haviam pago os direitos na Ilha do Príncipe, o que resolvia todo o assunto quanto à fazenda régia²³.

²¹ A manobra foi denunciada várias vezes. [OFÍCIO do provedor da Fazenda da Ilha do Príncipe, dando conta de como se acha o cofre da dita Fazenda]. Ilha do Príncipe, 12 de Dezembro de 1725. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 15; [CARTA do governador de S. Tomé José Caetano Souto Maior ao rei D. João V sobre os procedimentos do provedor e do almoxarife da Ilha do Príncipe]. S. Tomé, 25 de março de 1738. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 74; [REQUERIMENTO do capitão-mor João da Matta e Silva, morador da Ilha do Príncipe]. Ilha do Príncipe, [ant. 5 de março de 1739]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 7, Doc. 7.

²² [CARTA do governador de S. Tomé Dom José Caetano Souto Maior ao rei D. João V sobre aos descaminhos praticados na alfândega da ilha do Príncipe]. 16 de abril de 1740. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 7, Doc. 52.

²³ Em 1736, por exemplo, 3.640 “cabeças” da Costa da Mina entraram na Bahia em embarcações com escala na Ilha do Príncipe. Destes escravos, apenas 14 foram tributados, uma vez que os demais tiveram seus direitos supostamente pagos naquela ilha. [CARTA do rei D. João V ao provedor da alfândega da Bahia sobre o dinheiro reservado para os filhos da folha de S. Tomé]. Lisboa, 28 de fevereiro de 1737. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 75. Segundo o governador de S. Tomé, o número de embarcações que passavam pela Ilha do Príncipe vindas da Costa da Mina era três vezes superior ao das que escalavam em S. Tomé. [CARTA do governador de S. Tomé José Caetano Souto Maior ao rei D. João V sobre os procedimentos do provedor e do almoxarife da Ilha do Príncipe]. S. Tomé, 25 de março de 1738. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 74.

Ao compararmos o tráfico do reino e do Brasil com a Costa da Mina, deve-se assinalar, também, o perfil dos tipos de embarcações que, desde o último quartel do século XVII, encontram-se na rota Lisboa-Costa da Mina (Tabela VI). Predominam as embarcações de maior porte, como os navios, as naus e as galeras (que incluem os tipos fragata e bergantim) (MAURO, 1973, p. 99-100), responsáveis por 67% das viagens registradas e 84% das quais há informação. Quando comparado aos tipos de embarcações que partiam dos portos do Brasil em direção da Costa da Mina, entre 1675 e cerca de 1710, o contraste é notável. Os negreiros da Bahia e de Pernambuco eram sumacas e patachos, vasos de pequeno tonelagem, afeitos, inclusive, à navegação fluvial (NARDI, *op. cit.* p. 247-8; MELLO, 2002, p. 195-6; DAVIS, 1962, p. 78-9; MAURO, 1973, p. 99-102)²⁴.

O capitão-mor da Ilha do Príncipe em fins do século XVII Manoel de Souza da Costa referia-se às sumacas do Brasil na Mina como “barquinhos”, presas fáceis para as galeras holandesas²⁵. Cerca de duas décadas depois, os negreiros do Brasil que traficavam na Costa da Mina ainda eram considerados de pequeno porte. Quando a coroa determinou que de S. Tomé fosse madeira para o reino por via do Brasil, o provedor da fazenda da ilha alegou que não havia embarcações para o transporte, pois as de Portugal passavam na ilha abarrotadas de escravos, “enquanto as embarcações dos Estados do Brazil algumas q’ vem a este porto são tão pequenas q’ não são tão suficientes para a dita condução”²⁶.

Muito provavelmente, o número de indivíduos compelidos dentro dos porões dos negreiros das capitanias do Brasil ultrapassava pouco mais de uma centena, até o final da primeira década setecentista. Quanto aos negreiros lisboetas traficando na região, poucas foram as informações disponíveis nos registros acerca de sua lotação. De três deles apenas pôde-se averiguar a capacidade de carga humana. O navio *N. Sra. da Conceição* descarregou 320 cabeças no Rio de Janeiro em 1709; a corveta com o raro nome pagão

²⁴ No entanto, a identificação pelo tipo de velame e mastreação indicava quais eram superiores em dimensões e tonelagem a outras; por exemplo, os navios e galeras frente aos patachos e sumacas. Esta última, inclusive, era desconhecida na navegação metropolitana, pois foi uma adaptação no Nordeste colonial das *smacks* holandesas, segundo Mello, *op. cit.*, p. 184-5, 188. Há uma boa discussão sobre o tema para a primeira metade do século XVII em COSTA, 2002, p. 349-50 e ss.; para o século XIX, RODRIGUES, 2005, p. 135-55.

²⁵ TRESLADO dos Cappitulos da carta, q escreveo à Companhia o Cappitam mor da Ilha do Principe Manoel de Souza da Costa. In: DO CONSELHO Ultramarino ao rei D. Pedro II. Lisboa, 23 de Dezembro de 1697. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, D. 146-A.

²⁶ [CARTA de Manoel Ferreira de Abreu, provedor da fazenda de S. Tomé, ao rei D. João V sobre o envio de madeiras para o reino por conta da fazenda real]. S. Tomé, 3 de junho de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 98.

Diana foi arqueada em 1726 em 530 cabeças; já o patacho *N. Sra. de França e S. José*, que zarpou em fins de 1727, podia transportar em suas cobertas 490 cabeças²⁷.

Estes dados indicam que o volume do tráfico reinol em carga humana era proporcionalmente maior que o realizado do Brasil à Costa da Mina, ao contrário do que o número de embarcações de cada parte poderia sugerir. Contudo, no quadro maior dos transportes no Atlântico, os negreiros lisboetas eram considerados embarcações de pequeno porte, como visto mais acima. Portanto, os negreiros do Brasil, até cerca de 1720, eram, talvez, as menores embarcações mercantis a cruzarem o Atlântico²⁸.

No item destino, de acordo com os próprios registros oficiais, a provisão passada aos negreiros informava apenas que os mesmos, feita a primeira parte do trajeto, iriam “a um dos portos do Brasil”, sem especificar quais. Porém, devido a alguns outros registros, pode-se saber especificamente a segunda escala dos negreiros, com seus porões já repletos de cativos.

Do total de 73 viagens, foi possível averiguar o porto de entrada no Brasil de apenas 19 negreiros. A fragata *Santo Rei Davi*, que zarpou de Lisboa em 1676, descarregou seus escravos em Pernambuco²⁹; o mesmo fez o navio *Sta. Cristina*, que fez viagem dois anos depois; e, cerca de uma década mais tarde, o navio *N. Sra. da Penha de França e S. Francisco Xavier* teve o mesmo destino³⁰.

²⁷ TERMO de fiança q faz Antonio Antunes por Lourenço Ferreira ao cumprimento da provisão que se lhe passou para mandar digo ir no navio N. Sra. da Conceição a comerciar ao rio de Gavão, e mais portos da Costa da Guiné e Mina. 6 de julho de 1703. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731 f. 174v; [REQUERIMENTO de Domingos Lopes, mestre da curveta Diana]. Lisboa, 13 de agosto de 1726. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 25; [REQUERIMENTO de João Alves Ferrel, capitão do patacho N. Sra. de França e S. José]. Lisboa, 13 de novembro de 1727. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 46.

²⁸ Sobre a capacidade média das várias carreiras escravistas no Atlântico, cf. KLEIN, *The Middle Passage*, op. cit., p. 27-8, 30-1, 180-3, 187, 228. Já no séc. XVIII, as embarcações do tráfico de Rode Island eram as menores do Atlântico; Jay Alan Coughtry. *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*. (Tese de Doutorado). The University of Wisconsin-Madison, 1978, p. 162-5.

²⁹ TERMO de Fiança que deu no Concelho Ultramarino João Machado de Oliveira, capitão da Fragata o S. Rey David. Lisboa, 16 de março de 1676. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, f. 13v. A entrada em Pernambuco confirma-se em: Albuquerque, Francisco de Brito Bezerra Cavalcanti de. *Catalogo das Reaes Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Sessão de Manuscritos, 11, 3, 1, Registro da Provisão do Conselho Ultramarino de 16 de março de 1676, ff. 172-3. (Daqui em diante: Albuquerque, *Catalogo*).

³⁰ TERMO de Fiança que deu no Concelho Ultramarino o Antonio Ribeiro Rosa e João Gomes Aranha capitão e mestre do Navio Sta. Cristina. Lisboa, 07/02/1678. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, f. 21v-22; Albuquerque, *Catalogo*, ff. 172-3.

Por sua vez, o negreiro cujo nome não foi registrado, sendo seu mestre Domingos Martins Pereira, saído de Lisboa também em 1676, escalou na Bahia³¹, antes de retornar ao reino. A Bahia foi o destino também da nau *S. Jorge*, no ano seguinte, e da nau *S. Pedro e S. Clara*, em 1691. Portanto, das embarcações lisboetas destinadas à Costa da Mina nestes últimos 25 anos do século XVII, para as quais sabemos o destino no Brasil, todas entraram em Pernambuco e na Bahia. O que não surpreende, visto que estas duas capitânicas formavam, ainda, o núcleo produtivo mais importante do Atlântico português. Não é à toa que os moradores do Rio de Janeiro queixavam-se ao rei da falta de escravos e da ausência de tráfico negreiros em seus portos neste período³².

Passando ao quarto de século seguinte, verificamos apenas 12 embarcações para as quais foi possível apontar a escala no Brasil. O navio *N. Sra. da Conceição* e a fragata *N. Sra. de Nazaré*, o navio *N. Sra. Mãe de Deus*, *S. José*, *Santa Catarina e Almas*, a galera *N. Sra. da Rábida*, *S. Antônio e Almas*, o navio *Jesus, Maria, José e Almas* e o patacho *N. Sra. de França e S. José*, os quais zarparam em 1703³³, 1720, 1723, 1725 e 1727³⁴, respectivamente, deram todos entrada no porto do Rio de Janeiro. Três embarcações anônimas, uma em 1717 e duas em 1719, tiveram o mesmo porto como destino.

Apenas a fragata *N. Sra. da Arrábida*, que partiu em 1723, e a galera comanda por Valentim Rodrigues da Costa em 1726 declararam ter por destino na América a Bahia ou

³¹ TERMO de Fiança que deu no Concelho Ultramarino o capitão Domingos Martins Pereira morador na Bahia de Todos os Santos. 4 de Setembro de 1676. f. 17v.-18.

³² Alencastro, *op. cit.*, p. 377-8. SOBRE os navios que despacharem de Angolla para o Rio de Janeiro não tomarem este porto. Lisboa, 6 de novembro de 1679. In: INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco. [1749]. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 211-2.

³³ TERMO de fiança q faz Antonio Antunes por Lourenço Ferreira ao cumprimento da provisão que se lhe passou para mandar digo ir no navio N. Sra. da Conceição a comerciar ao rio de Gavão, e mais portos da Costa da Guiné e Mina. Lisboa, 6 de julho de 1703. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, f. 174v

³⁴ [AVISO ao Conselho Ultramarino para dar despacho tocante ao sal da galera N. Sra. da Rábida, S. Antônio e Almas de que é mestre Agostinho Gomes Lisboa]. Lisboa, 18 de Setembro de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 100; [TERMO de fiança que deu Antonio Vaz Coimbra por Luís de Barros Santos capitão da fragata N. Sra. de Nazaré]. Lisboa, 1º. de Setembro de 1703. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, ff. 177v-178; [DESPACHO do Conselho Ultramarino ao navio Jesus, Maria, José e Almas, capitão e mestre Antonio Roiz Rocha, que vai para a Costa da Mina e Rio de Janeiro]. Lisboa, 16 de Agosto de 1725. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 12; [REQUERIMENTO de João Alves Ferrel, capitão do patacho N. Sra. de França e S. José]. Lisboa, 13 de novembro de 1727. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 46 (fiança registada em Livro de Registo Provisões do Conselho Ultramarino, 6º. vol., 1728-1734, Cód. 97, ff. 325v-326.

Pernambuco, alternativamente³⁵. Enquanto um outro negreiro deu entrada na Bahia em 1717.

Assim, conclui-se que o destino preferido dos negreiros lisboetas a esta altura já não era o nordeste açucareiro, mas o centro-sul mineiro. As entradas de negreiros lisboetas no Rio de Janeiro ganham proeminência justamente no período aurífero (Tabelas III e IV)³⁶.

O número atipicamente alto de viagens no quinquênio 1676-1680 talvez esteja associado à participação indireta dos negreiros de Portugal nos fornecimentos aos assentistas holandeses³⁷. Note-se que, para as primeiras décadas do século XVIII, há dez anos (1706-1715) para os quais não foi encontrado registro algum de saídas de Lisboa. Duas hipóteses podem explicar a lacuna: uma, por assim dizer, arquivística, e outra histórica, propriamente. Os documentos que continham as licenças e/ou provisões podem estar extraviados³⁸. Ou as hostilidades praticadas por embarcações francesas durante quase todo os anos da Guerra de Sucessão Espanhola contra as possessões ultramarinas portuguesas afastaram os negreiros de Lisboa da Costa da Mina³⁹. Ainda assim, o período 1701-1730 responde por 68% das viagens nesta rota.

Esta preferência verifica-se, igualmente, no tráfico triangular com origem em Lisboa e escala intermédia em Luanda⁴⁰. Voltaremos a este aspecto, após tratarmos do tráfico de Pernambuco na Costa da Mina, pois ele ajuda a compreender a preeminência dos mercadores estantes naquela capitania no tráfico de seus portos ao longo da primeira metade do século XVIII.

Por fim, apenas uma viagem de Lisboa à Costa da Mina foi verificada para o período 1731-1750. Trata-se, mais uma vez, de ausência de registro ou, efetivamente, de

³⁵ [REQUERIMENTO de Antonio Roiz Rocha, capitão da fragata N. Sra. da Arrábida, que ia fazer resgate na Costa da Mina, em que pede provisão para que de Pernambuco ou Bahia possa fazer viagem à Costa da Mina a fazer resgate]. Lisboa, 28 de Agosto de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 101.

³⁶ De acordo com os números do TSTD, o quadro é um pouco distinto deste; de 38 viagens, consta o destino específico da segunda jornada para 28, assim distribuídas: Pernambuco, 5; Bahia, 6; Rio de Janeiro (Sudeste do Brasil no TSTD), 7; porém, 10 viagens informam o Brasil por destino, sem especificar a região ou capitania, sendo que 8 escalaram na Costa da Mina. A Bahia recebeu 4 cargas da Costa da Mina e 2 da Baía de Biafra, equanto em Pernambuco desembarcaram uma desta região e outras 3 da Senegâmbia, todas na última década do séc. XVII, o que pode estar relacionado à atuação da Companhia da Guiné.

³⁷ Postma. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, op. cit., p. 38-42, 47.

³⁸ Várias das licenças que aparecem na série de S. Tomé não têm correspondência nos livros de registros de provisões do Conselho Ultramarino. Mais, várias das viagens noticiadas na *Gazeta de Lisboa* de 1717 a 1719 não aparecem em nenhum documento oficial destinados à tal registro.

³⁹ Sobre os vários ataques e saques praticados por corsários franceses às possessões portuguesas no Atlântico, vide BOXER, 2000, p. 111-28; BICALHO, 2003, p. 53-4, 185-92.

⁴⁰ MILLER, 1988, p. 257; MILLER. 1991, p. 129-30, 133.

negreiros lisboetas na rota da Costa da Mina? Não é possível uma resposta definitiva, mas há, ao menos, um indício de que, de fato, os homens de negócio desinteressaram-se por este ramo do tráfico atlântico.

Numa relação de 1752 em que se aponta o número de embarcações portuguesas potencialmente engajáveis no tráfico de Angola e no da Costa da Mina, estão discriminadas as dos três principais portos do Brasil e as de Lisboa. Enquanto para o tráfico de Angola computam-se quatro embarcações de Lisboa, nenhuma é contada para a Costa da Mina⁴¹. Parece, enfim, que os homens de negócio da praça de Lisboa abriram mão de investir nesta última, talvez afastados pela agressividade holandesa ou pela dura concorrência causada pelo derrame de ouro pelas mãos dos traficantes das praças do Norte do Brasil.

⁴¹ RELLAÇAM dos Navios que da Bahia, Rio de Janeiro: Pernambuco, e Lisboa Podem handar empregados no Transporte da Escravatura que se pode Resgatar para os ditos 4 portos de Angola e mais Portos da Costa de Africa [...]. S/ data [1752]. AHU, S. Tomé, Cx. 8, Doc. 100. Este rol foi feito com o intuito de subsidiar a formação de uma companhia para o tráfico das capitâneas do Norte do Brasil.

Tabelas

Tabela I

Saída de Negreiros de Lisboa para a Costa da Mina, 1676-1731
(1676-1705/1717-1731)

| Ano | Viagens | Ano | Viagens |
|--------------|----------------|------------|----------------|
| 1676 | 4 | 1717 | 2 |
| 1677 | 1 | 1718 | 3 |
| 1678 | 5 | 1719 | 2 |
| 1679 | 1 | 1720 | 3 |
| 1680 | 1 | 1721 | 2 |
| 1684 | 1 | 1722 | 3 |
| 1686 | 3 | 1723 | 6 |
| 1687 | 1 | 1724 | 1 |
| 1691 | 2 | 1725 | 7 |
| 1697 | 1 | 1726 | 3 |
| 1698 | 1 | 1727 | 3 |
| 1699 | 2 | 1728 | 3 |
| 1703 | 6 | 1729 | 2 |
| 1704 | 1 | 1730 | 1 |
| 1705 | 1 | 1731 | 1 |
| Total | 31 | | 42 |

Fontes e detalhes sobre as viagens: Cf. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Capitania de Pernambuco (1654-1760). Tese de Doutorado, FFLCH/USP, p. 213-17.

Tabela II

Tipos de Embarcações no Tráfico Lisboa—Costa da Mina, 1676-1730

| Tipo | N. |
|----------------|-----------|
| Bergantim | 2 |
| Charrua | 2 |
| Corveta | 3 |
| Fragata | 8 |
| Galera | 6 |
| Nau | 7 |
| Navios | 23 |
| Patacho | 7 |
| Sem informação | 15 |
| Total | 73 |

Fontes: Mesma da Tab. I.

Tabela III

Tráfico de Negreiros: Lisboa — Costa da Mina por quinquênio, 1676-1730 (vários anos)

| Anos | Viagens | Média |
|-------------|----------------|--------------|
| 1676-1680 | 12 | 2,4 |
| 1681-1685 | 1 | 0,2 |
| 1686-1690 | 4 | 0,8 |
| 1691-1695 | 2 | 0,4 |
| 1696-1700 | 4 | 0,8 |
| 1701-1705 | 8 | 1,6 |
| 1716-1720 | 10 | 2,0 |
| 1721-1705 | 19 | 3,8 |
| 1726-1730 | 12 | 2,4 |

Fontes: Mesma da Tab. I.

Tabela IV

Tráfico de Negreiros: Lisboa — Costa da Mina por período

| Anos | Viagens | Quota |
|--------------|----------------|--------------|
| 1676-1700 | 23 | 32% |
| 1701-1730 | 49 | 68% |
| Total | 72 | 100% |

BIBLIOGRAFIA

BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império*. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BOXER, Charles R. *A Idade de Ouro do Brasil*. Dores de crescimento de uma sociedade colonial. (Trad.). 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

DAVIS, Ralph. *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Century*. London; New York: Macmillan and Co.; St. Martin's Press, 1962.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

MAURO, Frédéric. Navios e construções navais na Europa Ocidental nos séculos XVI e XVII. In: Idem. *Nova História e Novo Mundo*. (Trad.). 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1973.

MILLER, Joseph C. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988.

_____. A marginal institution on the margin of the Atlantic System: the Portuguese southern Atlantic slave trade in the eighteenth century. In: SOLOW, Barbara L. (Ed.) *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 121-48.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SERAFIM, Maria Tereza Seuan. *A Ilha de S. Tomé na segunda metade do século XVII*. Lisboa: CHAM, 2002.

STEIN, Robert L. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century*. An Old Regime Business. Madison, Wisconsin.: The University of Wisconsin Press, 1979.

VERGER, Pierre F.. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987.

VIANA FILHO, Luiz. *O Negro na Bahia*. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.