

# **UMA COMUNIDADE EM MOVIMENTO: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771**

Maximiliano M. Menz\*

**RESUMO:** Por meio da análise dos despachos de mercadorias para Angola registrados na alfândega de Lisboa, o presente artigo objetiva identificar, estabelecer perfis e analisar as trajetórias e estratégias de alguns dos principais traficantes de escravos que atuavam em Lisboa entre mais ou menos 1740 e 1771. As minhas principais conclusões são que o grupo mercantil engajado no tráfico caracterizava-se por uma forte mobilidade (geográfica e econômica) e integração com os demais círculos mercantis das periferias do Império.

**PALAVRAS CHAVE:** Tráfico de escravos; Homens de negócio; Trajetórias.

## **A moving community: the slave traders of Lisbon and their agents in the Atlantic, c. 1740-1771**

**ABSTRACT:** This article seeks to identify, establish profiles and investigate the life trajectories and mercantile strategies of some of the main slave traders operating in Lisbon between circa 1740 and 1771. I accomplished this through the analysis of the dispatches of goods to Angola registered in the Lisbon Customs House. My main conclusions are that the merchant group engaged in the slave trade was characterized by strong mobility (geographical and economic) and integration with the other merchant circles of the Portuguese Empire.

**KEYWORDS:** Slave trade; Bussinessmen; Itineraries

## **Una comunidad en movimiento: los traficantes de esclavos de Lisboa y sus agentes en el Atlántico, c. 1740-1771**

**RESUMEN:** Mediante el análisis de las exportaciones de mercancías a Angola registradas en la aduana de Lisboa, el presente artículo tiene como objetivo identificar, establecer perfiles y analizar las trayectorias y estrategias de algunos de los principales traficantes de esclavos que operaron en Lisboa entre 1740 y 1771. Mis conclusiones principales son que el grupo mercantil dedicado al tráfico se caracterizó por una fuerte movilidad (geográfica y económica) y por la integración con los otros círculos mercantiles de las periferias del Imperio.

**PALABRAS CLAVE:** Tráfico de esclavos; Hombres de negocios; Trayectorias.

\*Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Atualmente é professor de História Moderna no Departamento de História da Universidade Federal de São Paulo. Contato: Rua Hermínio Lemos, 455, CEP: 01540-000, São Paulo-SP, Brasil. E-mail: maxmacmenz@hotmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0014-8529>

O tráfico de escravos nos quadros do Império Português tem sido estudado por investigadores do Brasil, da Europa e dos Estados Unidos desde pelos menos a década de 1970. Em termos gerais, a historiografia acompanhou a literatura internacional no debate em torno do “*number’s game*”, procurando estimar as importações de trabalhadores forçados do Brasil e os impactos demográficos<sup>1</sup>. Além disso, é bem conhecido o papel do tráfico de escravos na formação política do país. Mais recentemente vêm sendo deslindados diversos aspectos da história social e cultural do comércio de pessoas<sup>2</sup>.

Entretanto, os mecanismos e a organização do negócio, dum ponto de vista microeconômico, ou seja, na escala dos agentes mercantis, são ainda bastante obscuros. Apesar de alguns trabalhos nos últimos anos reconstruírem diversas trajetórias de homens de negócio, mercadores e eventuais aventureiros que se envolveram no comércio de almas, ainda se sabe pouco sobre os principais traficantes do Império Português no século XVIII; a exceção talvez de alguns mercadores das praças brasileiras<sup>3</sup>. Mesmo nesses casos, não é incomum existirem problemas de interpretação sobre a função que estes exerciam na complexa engrenagem da comercialização de trabalhadores forçados<sup>4</sup>.

No caso dos traficantes de Lisboa - especialmente os que atuaram durante o século XVIII - o problema é ainda mais grave. São pouquíssimos os trabalhos que abordam a atuação desses negociantes da capital do Império durante o período, subestimando assim o papel da metrópole nesse comércio. Essa situação explica-se em grande medida pelas tendências dominantes na historiografia até o início do ano 2000. De um lado, algumas interpretações estruturalistas dos anos de 1960 e 1970, baseadas em escassa pesquisa documental, consideravam que as rotas escravistas no Império Português organizavam-se nos moldes de um “tráfico triangular”, favorecendo a acumulação de capitais e a transição capitalista na Europa. De outro, os trabalhos mais recentes, baseados principalmente no levantamento das viagens entre Brasil e África, tem realçado a existência de um tráfico “bilateral”, dominado por mercadores do Atlântico Sul. Curiosamente, as duas visões partilham de alguns pressupostos: a generalização de explicações para o conjunto do período colonial; a tendência para explicar a relação entre os homens de negócio do Brasil e da Europa como sendo marcada pela rivalidade e concorrência; e a crença na alta lucratividade do negócio<sup>5</sup>.

A exceção neste quadro interpretativo é o trabalho de Joseph Miller que procurou considerar o comércio de escravos em Angola em seu conjunto, congregando diversas etapas, desde o financiamento, transporte e a venda final no Brasil. Assim, os grandes capitalistas de Lisboa se concentrariam no financiamento, evitando os “riscos dos escravos” e procurando obter retornos de metais preciosos; os mercadores do Brasil teriam uma presença no mercado de fretes, enquanto que os cativos pertenceriam majoritariamente aos moradores de Angola. Inspirei-me nessa interpretação em minhas análises quantitativas anteriores, procurando mostrar a importância das exportações de Portugal para Angola no final do século XVIII, apesar do pequeno número de viagens negreiras que

partiam desde o Tejo. Mesmo assim, em nenhum desses trabalhos foram identificados os traficantes que atuavam em Lisboa, nem foram discutidas suas trajetórias e estratégias<sup>6</sup>.

O presente artigo propõe desenvolver exatamente estas questões: identificar e estabelecer perfis e analisar as trajetórias e estratégias de alguns dos principais traficantes de escravos que atuavam em Lisboa. Apesar da opção por uma apresentação diacrônica, com o objetivo de estabelecer certos “tipos”, centro a minha investigação no período entre 1740 e 1771, uma época marcada pela preeminência financeira dos contratadores de Angola estabelecidos em Lisboa, em que existe alguma uniformidade do ponto de vista das instituições que regiam o tráfico naquela região. Os resultados de minha pesquisa apontam para duas características importantes no grupo mercantil engajado no tráfico: a mobilidade (geográfica e econômica) e a integração com os demais círculos mercantis das periferias do Império.

\*\*\*

Como identificar os principais negociantes engajados no tráfico de escravos? Até agora a historiografia tem buscado os mercadores de pessoas principalmente entre os proprietários das embarcações que atuavam no comércio de pessoas. O método, de certa forma, é sugerido pelo Banco de Dados *Transatlantic Slave Trade Database*, organizado pela equipe liderada por David Eltis. Esta maneira de identificar os traficantes é razoável para as rotas negreiras iniciadas no noroeste da Europa, onde comumente as embarcações e a carga pertenciam ao mesmo proprietário, mas seguramente não serve para identificar os principais investidores no tráfico português em Angola<sup>7</sup>.

No ramo português do comércio negreiro era uma prática generalizada que os navios carregassem a maior parte de suas cargas em fretes e os proprietários das embarcações poderiam ter um interesse pequeno nas mercadorias que levavam em seus porões. A forte integração entre os mercados de Portugal, Angola e Brasil, desde o final do século XVI, com a presença de negociantes de origem reinol nas três pontas do Atlântico, eram as bases das relações de confiança que permitiam um comércio de consignações que, por sua vez, estimulava o mercado de fretes<sup>8</sup>. O resultado era que enquanto entre outras nações traficantes o número de investidores em cada viagem não passava de um punhado de pessoas<sup>9</sup>, na documentação da alfândega de Lisboa é possível encontrar até 56 nomes diferentes entre os despachantes de mercadorias em apenas uma embarcação que partia para Angola<sup>10</sup>. Até mesmo os navios pertencentes às companhias pombalinas, como a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (CGPP), poderiam, às vezes, carregar quase que exclusivamente mercadorias em frete. Foi o caso da corveta Santo Antônio de 1765, em que apenas 5% da carga de 26.192.300 réis foi enviada a risco da companhia<sup>11</sup>.

A fonte para identificar os traficantes a ser utilizada neste artigo, portanto, é diferente: trata-se dos livros de registro do imposto do consulado pago na exportação de mercadorias na Casa da Índia, uma das diversas “casas” que constituíam a Alfândega de Lisboa. Nos referidos livros era anotado o despacho de mercadorias desde Lisboa para portos do Império e para o restante da Europa. Constam,

assim, o nome do despachante, o destino, o nome da embarcação, uma breve descrição da mercadoria, seu valor e o imposto pago, 4,0% *ad valorem* até 1755 e 4,5% depois deste ano. Entre 1748 e 1773 a coleção de livros no ANTT está quase completa, faltando exclusivamente um para o ano de 1767; depois de 1774 faltam mais volumes. Obviamente que esta fonte não revela os valores “reais” movimentados, pois os preços eram os da pauta da alfândega; além disso, não é possível saber se todas as mercadorias pagavam o imposto. Daí um viés baixista neste registro. Também não podemos ter certeza que o despachante era mesmo o proprietário da mercadoria enviada. Mesmo assim, considero que os ditos livros são um bom índice da hierarquia do grupo e dos principais envolvidos no comércio de almas.

Em minha investigação na Torre do Tombo em Lisboa, coletei os despachos para Angola entre 1748 e 1773 em 85 livros, totalizando aproximadamente 7.500 registros em uma planilha *excel*. Entretanto, a análise que apresento aqui é parcial, apenas para o período entre 1748 e 1760. Além disso, mesmo para este intervalo menor de anos não foi possível fazer um levantamento exaustivo e cuidadoso dos nomes e corrigir as variações produzidas pela mudança no valor do imposto em 1755. Os dados que apresento na tabela 1 são provisórios e serão corrigidos à medida que avançar a investigação e a organização das planilhas. Mesmo assim, com o conhecimento que já tenho dos registros para os anos depois de 1760 e por uma ampla gama de documentos qualitativos que consultei no Arquivo Ultramarino e no ANTT, posso adiantar que os principais investidores não se alteraram muito antes da extinção do contrato de Angola em 1771<sup>12</sup>.

**Tabela 1:** Principais despachantes de mercadorias, segundo os livros do consulado de Lisboa (1748-1760)

Nome	Valor despachado (em réis), convertido a partir do imposto	Lista dos 100 grandes negociantes de Pedreira	Lista dos mercadores por Grosso de 1762	Nota	Capitão de navio
Domingos Dias da Silva	122.296.050	X	X		X
Bento Afonso	108.318.525			Morreu em 1758	
Manoel da Costa Luz	96.561.700		X		X
Manoel da Silva Ferreira	76.706.450	X	X		
Viúva de Torres (e filhos)	63.133.900			Família Torres	
João Rodrigues Valle	62.614.325	X	X		
CGGPM	49.521.000				
Manoel Coelho de Sousa	47.665.775				X
CGGPP	43.304.800				
Manoel Alves Fetal	42.085.025		X		
José da Silva Leque	32.837.450	X	X		
Manoel Antônio Pereira	30.177.575	X	X		
Domingos Gonçalves Reis	29.563.125		X		X

Continuação da Tabela 1

Dionísio dos Santos (e cia)	25.810.375				X
		X	X	Morreu por volta de 1762	X
Estevão José de Almeida	25.032.275				
Bento Maciel da Silva	23.784.175		X		
Baltasar dos Reis	23.678.025				X
Albertini, Frizoni & Juvalta (cia)	20.590.925				
Frutuoso de Abreu	19.300.750				X
Manoel Barbosa Torres	18.850.825	X		Família Torres	
Estevão Martins Torres	18.419.200	X		Família Torres	
Francisco Luis Almeida (e cia)	16.841.000				
				Atuava em Luanda	
João Alves Ferreira	16.541.000				
Manoel da Costa Araújo	16.281.500				
		X		Atuava em Luanda	
Gonçalo Ribeiro dos Santos	15.265.700				
Joaquim Ricardo Silva	14.660.550				
João de Castro Guimarães (e cia)	12.494.650		X		
José Pereira da Fonseca	11.369.425				
Joaquim Rodrigues dos Santos	10.934.300				
Cristiano Stokler	10.309.600	X	X		
Total	1.104.949.975				

Fontes: ANTT, alfândega de Lisboa, Casa da Índia, Registro de Saída, Livros 1, 2,3,4, (1748); 192, 208, 300, 347 (1749); 41, 30, 213, 169 (1750); 73, 72, 70, 71 (1751); 93, 91, 92, 90 (1752); 235, 233, 237, 236 (1753), 110, 111, 112, 113 (1754). 114,115,116 (1755), 335,336,337 (1756), 293, 294, 295, 296, (1757), 180, 181, 182, 183 (1758), 181, 292, 310 (1759), 362, 364, 365 (1760). ANTT, Relação dos negociantes de grosso de Lisboa em 1762 (Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 109. Microfilme 2110 72f-79f, . PEDREIRA, J. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo* (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995, pp. 164-167. Existe uma margem de erro de 10% para mais na conversão dos do imposto para os valores das mercadorias em razão de uma variação na taxa depois de 1755.

O resultado a que cheguei é um grupo de 30 traficantes, responsável por 63% dos despachos de mercadorias de Angola entre 1748 e 1760, algo que permitiria comprar quase 50 mil escravos em Luanda, 38% do total exportado<sup>13</sup>. É notável que apenas cinco desses investidores figurem no banco de dados do TSTD e apenas como capitães.

Aproximadamente, 1/3 desses traficantes foi arrolado por Jorge Pedreira entre os 100 maiores homens de negócio de Lisboa. Se levarmos ainda em consideração as Companhias Pombalinas, fica patente o papel dos grandes mercadores da capital do Império no fornecimento de crédito para o tráfico de escravos. O investimento dos capitalistas de Lisboa no tráfico também pode ser verificado

no início do século XVIII quando sabemos por outras fontes que Vasco Lourenço Veloso, Francisco Velho Oldemberg e Francisco Pinheiro aventuraram-se no comércio Angolano de pessoas<sup>14</sup>.

Entretanto, essa classificação pode induzir ao erro, já que o período para o qual organizei os dados não se confunde exatamente com o de Pedreira. Na década de 1750, os futuros capitalistas da época de Pombal e de Dona Maria I poderiam estar mascateando pelo Ultramar. É o caso de Gonçalo Ribeiro dos Santos que até 1763 atuava principalmente em Luanda, assim como o modesto negociante João Alves Ferreira que nunca chegou a figurar entre os grandes do final do século XVIII<sup>15</sup>.

Considerando esse problema, procurei classificar os principais despachantes pelas atividades que ocupavam no período coberto pelo meu levantamento. Ainda que praticamente todos possam ser classificados como “homens de negócio”, destaquei os que atuaram nessa época também como capitães de navios, na fronteira entre a vida de sobrado e o mundo do trabalho<sup>16</sup>. Separei ainda dois negociantes que foram capitães em período anteriores e que na década de 1750 já não comandavam mais navios para Angola. O resultado é que os homens de negócio sedimentados em Lisboa eram mais numerosos (43%) e despacharam mais mercadorias (47%) do que os capitães (20% e 22% respectivamente), ainda que os valores médios das duas categorias sejam similares, aproximadamente 40 contos<sup>17</sup>. Obviamente que esses números devem ser encarados com algumas reticências, pois nem sempre o autor do despacho era proprietário da carga. Mas o que esta distinção significa do ponto de vista das operações mercantis de tráfico?

Primeiro é preciso considerar que capitães de navios e homens de negócio de Lisboa estavam invariavelmente associados nas operações de tráfico. Pelos papéis da galera São José e Nossa Senhora do Rosário, observa-se uma operação que pode ter sido em muitos aspectos típica: tudo começou com a armação do navio em Lisboa, em que entraram três sócios, o capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e os mercadores José Machado Pinto e Antônio Ramos Pacheco, os gastos de 6.192.323 réis foram divididos em quatro partes iguais, duas das quais pertenciam a José Machado Pinto, dono da metade da embarcação. Por sua vez, a carga do navio de 12.186.525 réis pertencia majoritariamente (67%) a Custódio Rodrigues. Ainda que a sociedade incluísse carga e casco, na contabilidade do navio o negócio do transporte era totalmente separado do negócio da carga: o lucro do navio era o produto dos fretes, descontando-se o custo da armação, salários da tripulação e demais gastos para reparos, etc. O ganho com a carga era o valor obtido com a sua venda, menos os diversos custos necessários para a transação, incluindo aqui os fretes que eram cobrados, ainda que o navio pertencesse à mesma sociedade que era proprietária da carga.

O navio partiu para Angola em julho de 1756 e operação durou até 1760, período em que a galera viajou duas vezes entre Angola e o Brasil para liquidar as negociações da sociedade. Custódio ficou durante esses três anos em Luanda e o navio foi comandado por outros capitães nas ocasiões em que cruzou o Atlântico Sul.

A operação em Luanda consistiu na venda da carga para moradores locais, em troca de papel moeda (livranças) e cobre e apenas raramente pela troca direta entre fazendas e escravos. O valor obtido com a venda das mercadorias trazidas da Europa (17.109.273 réis líquidos) foi transformado, ainda em Luanda, em algumas cargas de escravos, cera e letras, remetidas aos procuradores no Rio de Janeiro em diversos lotes entre 1756 e 1760. Os cativos foram enviados em sete lotes diferentes, duas vezes no navio da própria companhia (52 e 26 escravos respectivamente) e as outras vezes em embarcações de terceiros. Menos de um terço do valor obtido com a venda da carga foi investido em escravos, de modo que a maior parte dos ganhos em Angola foi transformada em letras e cera. Procuradores no Rio de Janeiro vendiam os escravos e a cera e descontavam as letras, tirando comissões desses negócios, uma boa parte dos valores levantados era remetida também em letras para a Metrópole<sup>18</sup>

Os papéis da galera São José e Nossa Senhora do Rosário confirmam diversos elementos da análise macroeconômica feita em outros trabalhos: a venda da carga de Lisboa era uma operação autônoma, independente dos escravos que eram utilizados junto com as letras e com a cera para realizar os valores obtidos em Luanda. O negócio dos fretes também estava completamente separado das operações da carga, a ponto do navio ter viajado duas vezes para o Brasil para vencer fretes e, em 5 ocasiões, o capitão preferiu remeter os seus cativos nos navios de outros, pagando os respectivos fretes.

Outro fato importante, na sua primeira viagem ao Rio de Janeiro a embarcação carregou cachaças por conta dos seus proprietários, demonstrando que as sociedades mercantis constituídas em Lisboa também atuavam na rota “bipolar”. A rota “triangular” tampouco era exclusividade dos mercadores metropolitanos, pois existem diversos registros de navios de proprietários residentes no Brasil e Angola que partiram de Lisboa em direção a Angola<sup>19</sup>.

Esta sociedade teve uma duração relativamente curta e os seus protagonistas não figuram entre os grandes despachantes registrados nos livros do imposto do consulado. Entretanto, o cruzamento do imposto do consulado com outras fontes revela associações entre o topo da hierarquia traficante – incluindo aqui capitães e homens de negócio - e a formação de pelo menos cinco grandes aglomerados que comandaram as exportações nas décadas de 1750 e 1760.

Ressalte-se aqui o grupo de Domingos Dias da Silva no tráfico angolano: os valores que ele e seus associados despacharam no período permitiriam comprar uns 7 mil escravos em Luanda. Outro aglomerado importante era a companhia formada por Valle e Peres com Estevão José de Almeida e Manoel da Costa Pinheiro que atuou no tráfico pelo menos até a década de 1770. A sociedade entre Bento Afonso e Baltasar dos Reis, conhecida como “Companhia de Angola” também foi um “player” importante principalmente na década de 1759. A família Torres manteve o controle sobre o contrato de Angola entre 1742 e 1760, administrado por diversos comissários estabelecidos em Luanda, daí a importância de suas exportações. Por último, a associação entre Manoel da Costa Luz e a

**Tabela 2:** quatro importantes grupos de traficantes de escravos

Grupos	Principal agente em Angola	Principal agente no Rio de Janeiro	valores despachados
Domingos Dias da Silva e Domingos Gonçalves Reis (depois José Álvares Bandeira)	Gonçalo Ribeiro dos Santos	Manoel dos Santos Borges	167.124.875
Bento Afonso, José Caetano Araújo, Baltasar dos Reis	Bonifácio Alberto de Oliveira	Baltasar dos Reis	131.996.550
João Rodrigues Valle, João Lourenço Peres e Estevão José de Almeida	Manoel da Costa Pinheiro	João da Costa Pinheiro	87.646.600
Família Torres	vários	Alexandre Rodrigues Viana	100.403.925
Albertini, Frizoni & Juvalta, Manoel da Costa Luz, João Alves Ferreira	João Alves Ferreira		133.693.625

Fontes: Ver Tabela 1. ANTT, habilitações da Ordem de Cristo, letra G, maço 3, doc. 15, habilitação de Gonçalo Ribeiro dos Santos, 1766. ANTT, Feitos Findos, Inventários Post-Mortem, letra E, Maço 22, n. 1, Inventário de Estevão José de Almeida, ANTT, Cartório do distribuidor de Lisboa, cx. 35, livro 113, ff. 56v, 50, 93v (1752). Além dos já referidos livros do consulado e do imposto do 1% sobre as remessas do ouro (ver adiante). AHU, Avulsos, Angola, cx. 44, doc. 4046, José Rodrigues Bahia, 15/04/1756.

companhia formada por estrangeiros Albertini, Frizoni & Juvalta demonstra que mercadores de outras nacionalidades também possuíam investimentos relevantes no comércio português de escravos<sup>20</sup>.

O modelo ideal de uma companhia traficante seria o seguinte: em operações mais simples, investindo exclusivamente em um navio, seria necessário pelo menos um sócio residente em Portugal responsável pelo levantamento do crédito e das carregações principais; um capitão de navio que deveria supervisionar o transporte e muitas vezes fazer as operações de venda em Angola; um comissário no Brasil para vender as cargas de escravos e tratar de cobrar as letras. Firms mais duradouras, responsáveis por diversas operações, poderiam ter sócios nos três continentes e ainda empregar capitães e comissários. Este seguramente era o modelo da companhia de Bento Afonso e Baltasar dos Reis. Os mercadores de Lisboa enviavam a maior parte das cargas, mas os capitais empregados tinham também origem no Atlântico Sul. Outra prática bastante comum era de associações entre os capitães de navios e os oficiais da tripulação (contramestre, calafate, cirurgião), para isto levantavam grandes valores em dinheiro de risco na praça de Lisboa. Entre esses três modelos, existiam diferentes formas de associação e gerenciamento do comércio de pessoas<sup>21</sup>.

Dada a variedade de modelos de negócio e a multiplicidade de pessoas envolvidas, a imagem de grandes e estáveis firmas lisboetas que controlavam o tráfico por longos períodos é seguramente enganadora, não é possível saber, por exemplo, se Domingos Dias da Silva, Domingos Gonçalves Reis e Gonçalo Ribeiro dos Santos, e mais tarde José Álvares Bandeira, partilhavam todos de uma mesma

companhia ou se Domingos Dias simplesmente possuiu três empresas independentes, simultaneamente ou em períodos diferentes, com cada um desses negociantes. O mais típico, talvez, sejam homens de negócio como Estevão José de Almeida que em seu testamento declarou ter três companhias diferentes no comércio angolano, com Francisco Ferreira Lisboa, com Valle e Peres e Manoel da Costa Pinheiro e com Albertini, Frizoni & Juvalta. Em síntese, o capital polarizado por esses homens de negócio era ainda maior, mas seguramente menos centralizado do que a tabela 2 sugere.

Outro ponto que deve ser destacado é a mobilidade geográfica e social dos agentes, principalmente dos capitães de navios. Reconstituir a carreira de alguns deles pode esclarecer isto e permitirá compreender a sua importância os motivos do sucesso de algum deles.

Começando pelo já referido Estevão José de Almeida que atuou no negócio entre a década de 1730 e 1760, chegando a controlar o contrato de Angola e a fazer parte da direção da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (CGGPM) no final da sua vida. Nos registros do consulado de Lisboa consta que ele despachou aproximadamente 25 contos de réis em mercadorias para Angola entre 1748 e 1760, situando-se entre os principais exportadores da capital. A primeira notícia que possui a respeito desse traficante é o registro do iate Nossa Senhora do Cabo, do qual foi capitão em 1738, que seguramente partiu do Rio de Janeiro e resgatou 311 escravos em Benguela. Em 1739 retornou para Lisboa com o mesmo navio na frota de Pernambuco. Na década de 1740 residiu em Luanda, onde administrou o contrato de Angola para a família Torres, mas em 1753 requereu enviar uma outra embarcação para Benguela, partindo da Bahia. Em 1758, associado com outros diretores e importantes acionistas da Companhia do Maranhão, Estevão arrematou o contrato sobre o imposto de exportação de escravos de Angola, o assim chamado “Contrato de Angola”. Finalmente, sabemos que entre 1758 e 1760, esteve viajando por Macau, comandando uma fragata da CGGPM<sup>22</sup>.

Peguemos outro exemplo, o já referido Domingos Dias da Silva: primeiramente, esse mercador nascido no norte de Portugal, atuou como capitão de navio na rota entre Brasil e Portugal. No final da década de 1740 passou a atuar no comércio angolano, residindo em Luanda durante algum tempo. Fixou-se mais tarde em Lisboa a passou a atuar em diversos contratos régios, entre eles o do dízimo do Rio de Janeiro. Neste período foi o principal exportador de mercadorias para Angola. Em 1765 arrematou o contrato de Angola, mas por causa dos conflitos com os seus administradores, com os demais mercadores de Luanda e com o próprio governador de Angola, perdeu o controle sobre este imposto dois anos antes do final de sua administração e o contrato foi incorporado pela Fazenda Real<sup>23</sup>.

Podemos falar ainda de José Antônio Pereira que atuou num período posterior e que talvez tenha sido o maior traficante de Lisboa entre o final do século XVIII e início do XIX. Assim como os dois outros traficantes, José Antônio Pereira atuou como capitão de navios, primeiramente, ao que tudo indica, no comércio luso-brasileiro, empregado na Companhia do Grão Pará e Maranhão<sup>24</sup>. Entre 1774 e 1778 fez pelo menos três viagens para Angola, partindo de Lisboa, e uma saindo do Rio de

Janeiro. Na década de 1780, contudo, já estava fixado em Lisboa, promovendo a partida de diversos navios negreiros até 1805 pelo menos. Além disso, José Antônio Pereira envolveu-se no comércio asiático, aproveitando-se do fim do monopólio da Carreira da Índia e na década de 1790, enviou navios para os portos ao norte de Luanda, para a região do Prata e para as colônias francesas<sup>25</sup>.

As três trajetórias bem sucedidas apresentam alguns pontos em comum: capitães de navios que mantiveram a capital do Império como o ponto central e culminante de suas carreiras, mas que circularam bastante no Atlântico Sul. Dado importante, nenhum deles atuou exclusivamente em rotas “triangulares”. Ao contrário, a reconstituição das carreiras de alguns capitães um pouco menos bem aventurados mostram que era bastante comum atuar tanto no eixo sul-sul, como no eixo norte-sul. É o caso de Dionísio da Silva, capitão de navio que comandou diversas viagens (5) entre o Brasil e Angola, entre 1740 e 1745, para no ano de 1749 armar um navio em Lisboa e demandar o porto de Luanda. Na década de 1750 passou a atuar exclusivamente nas frotas entre a colônia americana e a metrópole, capitaneando pelo menos quatro viagens. Também o bastante famoso José de Torres que atuou principalmente entre a Bahia e a Costa da Mina nas décadas de 1710 e 1720 e depois passou a resgatar em Benguela, comandando seus navios a partir de Portugal. Por último, Manoel Coelho de Sousa e Manoel da Costa Luz, mercadores estabelecidos em Lisboa durante as décadas de 1750 e 1760, também fizeram viagens entre Brasil e Angola nas décadas de 1720 e 1740<sup>26</sup>.

As viagens entre Brasil e Angola aparentemente precediam as entre Portugal e Angola, talvez porque as últimas fossem consideradas mais trabalhosas, demandando um capitão mais experiente, mas também porque o crédito necessário para armar um navio na rota norte-sul só poderia ser levantado por alguém já conhecido no negócio. Um estágio bem sucedido no Atlântico-Sul e a constituição de uma boa reputação entre os mercadores de Luanda e do Brasil poderia garantir as cartas de recomendação necessárias para levantar letras de risco e mercadorias em Lisboa.

Vale ressaltar que a mobilidade não era um exclusivo dos capitães. Dois mercadores já mencionados aqui também viveram embarcados nos períodos iniciais de suas atividades: Gonçalo Ribeiro dos Santos foi mercador em Luanda e cirurgião nos navios durante a década de 1750, atividade fundamental no transporte de cativos. Bento Afonso na década de 1740 ocupou-se como mercador volante, transportando-se entre as frotas que ligavam Portugal e o Brasil e em várias ocasiões investiu no tráfico de escravos a partir do Rio de Janeiro<sup>27</sup>.

O estágio no Atlântico Sul como um degrau inicial na carreira de um homem de negócio de Lisboa bem sucedido é realçado pela historiografia<sup>28</sup>. As oportunidades de uma colônia com terras livres e trabalho barato como o Brasil eram bastante óbvias para um jovem que possuísse algum capital e contatos privilegiados com as comunidades mercantis do Império. Além disso, era prática estabelecida na praça de Lisboa dos homens de negócio mais antigos formarem sociedades com jovens marchantes, em que os primeiros entravam com os capitais e o segundo com o trabalho, dividindo igualmente os lucros<sup>29</sup>.

As condições sociais de Angola, contudo, eram bastante diferentes das do Brasil: um meio ambiente hostil para os corpos europeus e uma situação de conflito constante com as populações do interior faziam do comércio de cativos uma atividade tremendamente arriscada. À mortalidade produzida pelas doenças no litoral, somava-se o risco da violência do sertão para os que eventualmente se aventurassem a sair de Luanda ou que fossem forçados a “assentar praça” por autoridades sempre preocupadas em manter o efetivo militar<sup>30</sup>. Paradoxalmente, essas circunstâncias poderiam favorecer um mercador com sorte, já que elas invariavelmente eram “precificadas” pelos agentes que compensavam o risco com prêmios na venda de mercadorias e comissões. A começar pelas tripulações de navios que faziam a rota angolana e que para navegar para a costa da África demandavam o soldo e créditos dos proprietários dos navios para formar “carregações próprias”, além de levarem muita fazenda alheia para “lucrarem as comissões”<sup>31</sup>.

O contraste entre Angola e Brasil é perceptível nas comissões cobradas: enquanto que as taxas para as vendas no Brasil dificilmente ultrapassavam 5%, em Angola era comum cobrar pelo menos 8%.<sup>32</sup> Os já referidos papéis da galera São José e Nossa Senhora do Rosário, permitem verificar que o grosso dos ganhos de seu capitão foi com a cobrança de comissões, principalmente os 10% sobre a venda de mercadorias em Luanda<sup>33</sup>.

Creio que isto também permite compreender o sucesso de alguns negociantes estabelecidos em Luanda. Não são muitos. Do grupo que traficava nas décadas de 1750 e 1760 conheço os exemplos muito bem sucedidos e já comentados de Domingos Dias da Silva e Gonçalo Ribeiro dos Santos, ambos sócios na mesma casa de negócio em Luanda e que tiveram uma trajetória que culminou alcançando a alta hierarquia dos homens de negócio de Lisboa<sup>34</sup>. E também do já referido Estevão José da Silva, Antes deles, entre as décadas de 1720 e 1740, o traficante de Luanda Manoel Monteiro da Rocha logrou fixar-se na capital entre os grandes homens de negócio, controlando o contrato de Angola e investindo também no estanco do tabaco<sup>35</sup>.

Outros dois mercadores que foram importantes na capital africana nesse período foram Manoel da Costa Pinheiro e Antônio de Sousa Portela. O primeiro era comissário de Valle e Peres e de Estevão José de Almeida, dizia-se “pessoa muito abonada” e “contratador abastado” no início da década de 1760, mas depois disso a boa fortuna talvez lhe tenha abandonado, pois perdeu uma carga de escravos levantados durante a travessia em 1763<sup>36</sup>. Já Antônio de Sousa Portela, administrador da CGPP, teve um pouco mais de sorte e logrou tornar-se mercador de grosso em Lisboa durante a década de 1780. Morto em 1805, deve ter acumulado um passivo expressivo no final de sua carreira, haja vista que o seu patrimônio passou a ser administrado pela Junta de Comércio<sup>37</sup>.

Para além desses casos, existem alguns moradores de Luanda que se mantiveram no comércio da cidade com bom sucesso e durante um longo período. Geralmente ocupavam postos de poder e fundiam-se a elite dos “conquistadores da terra”, os oficiais da tropa paga e os capitães de presídios do interior. Segundo J. Miller, esses negociantes tendiam a reproduzir “a economia política da África

Centro Ocidental”, ou seja, desenvolviam estratégias visando ampliar suas relações de poder e o número de dependentes no interior ao invés de acumular capital à maneira dos mercadores europeus<sup>38</sup>. Para as décadas de 1750 e 1760 Thomé da Silva Coutinho e o seu sogro, Custódio Simões da Silva, encaixam-se nessa descrição, os dois comandaram fortalezas em Luanda, foram oficiais de Ordenança e invariavelmente apareceram nas listas dos principais negociantes locais. Thomé da Silva Coutinho acumulou dívidas expressivas com homens de negócio de Lisboa, especialmente com os contratadores. O acúmulo de grandes dívidas passivas era bastante comum entre os principais da terra, entretanto, como controlavam os postos de governança e eram figuras-chave na relação entre o Império e as populações avassaladas, escapavam-se das execuções judiciais. Não era incomum que alguns desses mercadores, com a reputação arranhada depois de vários atrasos nas remessas de capital, permanecessem em Angola até o final da vida, vivendo de seus arimos no sertão, mendigando crédito dos recém chegados e remetendo alguns poucos escravos para o Brasil<sup>39</sup>.

A trajetória de Anselmo da Fonseca Coutinho, talvez o mais rico traficante local no início do século XIX é, nesse sentido, contrastante. Natural de Luanda, ligado a uma família que ocupava importantes postos de poder em Angola desde o final do século XVII, com uma ampla rede de parentes no comando de presídios do interior. No seu testamento de 1814, Anselmo dizia-se credor do maior traficante de Lisboa, José Antônio Pereira e afirmava possuir três navios, dois deles navegando entre Angola e Brasil e um fazendo o comércio entre Portugal e o Brasil<sup>40</sup>.

A venda de escravos era praticamente o único negócio no domínio africano e existiam poucas oportunidades de diversificar os investimentos. A mortalidade da carga na travessia e entre os barracões enquanto esperava o embarque nos navios, além das fugas, suicídios e levantes, faziam do comércio de pessoas uma atividade arriscada. A formação dos preços de escravos no Brasil era a soma de milhares de operações de compra e venda de escravos, originados em pelo menos três distintas macrorregiões africanas, com custos que variavam muito de acordo com cada operação. A política mercantilista portuguesa favorecia o fornecimento de escravos ao Brasil, liberando o comércio para regiões fora do “pacto colonial”, como a Costa da Mina, e enquadrando os colonos de Angola na navegação exclusiva para a América portuguesa<sup>41</sup>. O mercado brasileiro de escravos configurava-se, portanto, como um *buyer's market*.

Frente a este quadro estrutural é mais difícil explicar os poucos casos de mercadores de Luanda bem sucedidos do que o grande número de fracassados. A primeira explicação para os casos de sucesso elencados acima é a conjuntura econômica: Manoel Monteiro da Rocha atuou no auge da mineração, época de grande demanda por braços e de aumento das margens de preços dos trabalhadores forçados entre a África e a América; Gonçalo Ribeiro dos Santos partiu de Angola um pouco antes de Portugal perder a Colônia de Sacramento e não pegou as décadas depressivas de 1760 e 1770. Anselmo da Fonseca Coutinho viveu o grande *boom* do contrabando negreiro e o aumento

generalizado no preço dos produtos coloniais e dos escravos produzido pela Revolução Francesa e as guerras coloniais que lhe seguiram.

### **Algumas conclusões**

O estudo do tráfico de escravos de Angola a partir da identificação de alguns dos principais traficantes e da reconstituição de suas trajetórias permite-nos chegar a algumas conclusões. Em primeiro lugar, é notável a mobilidade dos agentes entre as praças do Atlântico Sul e a capital do Império. Essa mobilidade era estimulada, em primeira análise pelos grandes riscos e altos custos de transação do negócio de escravos, favorecendo particularmente o investimento dos capitães de navios que podiam supervisionar de perto as operações e, além disso, faturar alto com comissões nas três pontas do negócio. Ainda que não devamos desprezar a multiplicidade de trajetórias entre os negociantes de pessoas, parece-me que existia um padrão, pelo menos entre os capitães de navio, de iniciar suas atividades pelo Brasil, no comércio com Angola ou com a Metrópole, para depois aventurarem-se no trajeto entre Portugal e Angola. Ao final da vida, os mais bem sucedidos fixavam-se em Lisboa, alguns deles permaneciam traficando gente, enquanto que outros evitaram a arriscar fazendas para Angola.

Assim, apesar dos seus expressivos lucros, os capitães invariavelmente largavam mão da atividade. O motivo não era apenas a velhice e os riscos de vida que envolviam a aventura angolana, mas a própria característica do seu negócio, pois as vantagens que possuíam pela supervisão da carga e com as comissões desapareciam com o crescimento do negócio. Em outras palavras, era impossível comandar mais do que um navio. Quando o investimento alcançava uma certa escala era necessário contratar pessoas, pagar as altas comissões e se sujeitar às incertezas dos agentes. Este talvez seja um dos motivos pelos quais os grandes capitalistas de Lisboa não podiam comandar o tráfico de escravos em Angola, apesar de possuírem os recursos para tanto: a partir de um certo volume, os rendimentos marginais decresciam, num contexto em que os mercados coloniais, e mais particularmente o angolano, facilmente sofriam com o fenômeno da “sobre-comercialização”<sup>42</sup>. Daí o protagonismo dos mercadores intermediários e as verdadeiras coalizões entre diversos negociantes, dos três continentes, polarizadas por um ou dois homens de negócio de Lisboa.

Por outro lado, este fenômeno facilitava a constante renovação dos mercadores de Luanda. Havia um fluxo de novos aventureiros a partir de Lisboa (e secundariamente da cidade do Porto) em direção à Angola, o que tinha como contrapartida o retorno de parte destes ao Reino. Os mais bem-sucedidos eram capazes de disputar ou se associar aos principais homens de negócio, promovendo também a renovação dos grupos mercantis centrais, repatriando capitais rentabilizados nas economias coloniais e integrando as comunidades mercantis das três margens do Atlântico Português.

Do mesmo modo, assim como os mercadores, as embarcações desenvolviam trajetórias bem mais complexas do que os modelos “triangular” e “bipolar” sugerem. É verdade que existem certos

padrões no que diz respeito aos valores e tipos da carga, à importância do negócio de fretes, etc., mas os exemplos levantados aqui mostram que navios “brasílicos”, infiltravam na rota de Portugal e embarcações “reinóis” faziam o tráfico bipolar. Creio que a explicação para isto é muito simples: se do ponto de vista macroeconômico os padrões da carga e de rotas eram definidos pelo enquadramento específico do tráfico de escravos angolano na economia mundo, do ponto de vista microeconômico eram essas coalizões de mercadores das três partes do Império que comandavam o negócio, sendo, em alguma medida, indiferente se o senhorio do navio vivia no Rio de Janeiro, em Luanda ou em Lisboa. Até porque a mobilidade e a similitude no padrão de recrutamento e de formação tendiam a constituir os mesmos tipos de identidade e solidariedade social entre os homens de negócio no conjunto do Império.

Acredito, finalmente, que essas sociedades que mobilizavam gente de Portugal, Brasil e Angola movimentavam o grosso do comércio de cativos, mas seguramente não todo. Caberia investigar com mais cuidado os mercadores de Luanda que, como Anselmo da Fonseca Coutinho e Thomé da Silva Coutinho, seguiram percursos diferentes, fixando-se na costa africana e misturando-se com os poderosos locais. Também ainda vale abordar os mercadores do Brasil que atuavam exclusivamente no comércio de cachaças e no mercado de fretes, muitas vezes usando embarcações de menor porte. Estas histórias talvez permitam contar ainda uma outra história do tráfico de Angola.

## Notas

<sup>1</sup> CURTIN, 1969, GOULART, 1975, KLEIN, 1978, FLORENTINO, 1997, DOMINGUES DA SILVA, 2011, RIBEIRO, 2005, RIBEIRO, 2013.

<sup>2</sup> BERBEL, MARQUESE & PARRON, 2010, ALENCASTRO, 2000.

<sup>3</sup> FERREIRA, 2006, CANDIDO, 2013, CANDIDO, 2007, RODRIGUES, 2005, CALDEIRA, 2013, PANTOJA, 2010A e PANTOJA, 2010B, SILVA Jr., 2009, MENZ, 2017, ALMEIDA, 2018.

<sup>4</sup> Penso aqui principalmente na total incompreensão sobre o papel dos comissários e das letras de risco no tráfico.

<sup>5</sup> No caso da primeira interpretação, principalmente MAURO, 1997 e NOVAIS, 1995. No caso da segunda, VERGER, 1987, FLORENTINO, 1997, ALENCASTRO, 2000, e FERREIRA, 2003. Obviamente existem diferenças de ênfase e de visões entre os autores citados aqui.

<sup>6</sup> MILLER, 1988. MENZ, 2012. MENZ, 2013.

<sup>7</sup> Sobre o Transatlantic Slave Trade Database (TSTD) e a sua metodologia, ver os textos que constam em ELTIS, 2008, e ELTIS & RICHARDSON, 2008. Consultar também a crítica sobre a utilização das categorias do tráfico inglês para o contexto português de SILVA & SOMMERDYK, 2010; Sobre as características do negócio de escravos entre as companhias inglesas: DAVIS, 1962, p. 91. Sobre os tipos de contrato que presidiam a organização do comércio português no século XVII: COSTA, 2002, pp. 119-121.

<sup>8</sup> A respeito da importância da confiança no comércio ultramarino: LAMIKIZ, 2013.

<sup>9</sup> STEIN, 1979, pp. 151-156. MORGAN, 1993, pp. 142-143. STURGESS & COZENS, 2013. p. 180. RICHARDSON, 1976.

<sup>10</sup> Caso do navio Nossa Senhora da Boa Morte e Conceição, que partiu de Lisboa em 19.09.1749. Arquivos Nacionais Torre do Tombo (ANTT), alfândega de Lisboa, Casa da Índia, Registro de Saída, Livros 192, 208, 347.

<sup>11</sup> ANTT, alfândega de Lisboa, Casa da Índia, Registro de Saída, Livros 245, 242.

<sup>12</sup> O que sucede, depois de 1760 é uma crescente concentração dos despachos nos grupos que controlavam o contrato de Angola e nas Companhias Pombalinas. Praticamente todos já aparecem nos despachos entre 1748-1760. Para uma visão de época que sugere esta concentração ver: Instituto de Estudos Brasileiros (IEB), Correspondência de D. Francisco de Souza Coutinho, Coleção Lamego, Códice 82, doc. 426, 20/08/1768 e

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Avulsos, Angola, cx 54, doc 28, D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, 03/06/1770. Utilizo neste artigo a classificação antiga do AHU para o período depois de 1760, pois pesquisei na instituição antes de ser adotada a nova classificação. Sugiro que o leitor interessado nessas referências consulte o catálogo do AHU.

<sup>13</sup> Cálculo puramente especulativo, considerando uma diferença de 100% entre os valores das exportações de Lisboa e Luanda e um preço de escravo em Angola de aproximadamente 50 mil réis. Foram deportadas 131.617 pessoas por Luanda no período, de acordo com as planilhas incluídas no TSTD que basearam as estimativas da equipe de Eltis. A origem dos dados são os trabalhos quantitativos de CURTO, 2002.

<sup>14</sup> Sobre Veloso e Pinheiro, respectivamente, MENZ, 2015, GUIMARÃES, 2005, p. 109-133. Encontrei os rastros dos investimentos de Oldemberg em uma procuração de 1733 em que menciona o envio de carregações de 2,5 contos para Angola em 1719 (ANTT, 3º CNL, cx. 118, livro 513, ff. 46-46v).

<sup>15</sup> ANTT, habilitações da Ordem de Cristo, letra G, maço 3, doc. 15, habilitação de Gonçalo Ribeiro dos Santos, 1766. João Alves Ferreira consta na lista dos principais negociantes de Luanda preparada pelo governador: AHU, Avulsos, Angola, cx. 48, doc. 14, Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, 18/06/1764.

<sup>16</sup> Na habilitação de Domingos Dias da Silva é possível notar esta proximidade com o mundo do trabalho da profissão de capitão na percepção dos homens do século XVIII: "(...) vive de seu negócio com tratamento nobre, de carruagem própria (...) sendo capitão de navios mercantes, lhe parece segundo sua lembrança que a última viagem que fez a Angola foi em navio seu, depois do que não tornou a embarcar (ANTT, Habilitações da Ordem de Cristo, letra D, habilitação de Domingos Dias da Silva, Maço 5, doc. 3, 1766).

<sup>17</sup> Fonte: mesma da tabela 1. As fontes para a identificação dos mercadores que eram também capitães foi a utilização deste título na hora do despacho das mercadorias e o banco de dados do TSTD.

<sup>18</sup> ANTT, Livro dos Feitos Findos, livro-48.

<sup>19</sup> Os senhorios dos navios que partiam de Lisboa para Angola entre 1755 e 1807 constam nos passaportes do AHU, CU, Códices de passaportes, 774, 775, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787. A rota bipolar também era frequentada por navios de proprietários residentes em Angola, nos registros de entrada de navios negreiros na Bahia entre 1765 e 1766 e 1768 e 1769 constam duas corvetas pertencentes a dois negociantes de Luanda (Manoel da Costa Pinheiro e Custódio Simões da Silva), (AHU, Avulsos, Bahia, cx. 57, doc. 11973, 7/08/1766 e AHU, Avulsos, Bahia, cx. 162, doc 12.353, Rodrigo Coelho Machado Torres, 30/04/1769). O mais provável é que as embarcações pertencessem a gente do Brasil, Angola e, secundariamente, Portugal.

<sup>20</sup> Sobre os grupos de Domingos e dos Torres: MENZ, 2015, 2017.

<sup>21</sup> Existem dezenas de exemplos desses tipos de companhias na documentação, ainda que muitas vezes os contratos das sociedades sejam escassos e difíceis de encontrar nos cartórios, talvez em função de práticas consuetudinárias e do uso de contratos "de gaveta" que, vez ou outra aparecem nos processos judiciais. Para o primeiro tipo de negociação, ver o já citado livro da galeria São José e Nossa Senhora do Rosário, além das negociações de Francisco Pinheiro analisadas por GUIMARÃES, 2005. Para o segundo, o exemplo é a companhia de Bento Afonso e Baltasar dos Reis, mas também as companhias que Domingos Dias formou com Gonçalo Ribeiro dos Santos e, mais tarde, com Jacinto Fernandes Bandeira (10ºCNL, Caixa 13, Livro 77, ff.45v-49, 1771. Para o terceiro, ver a sociedade entre Manoel Gonçalves Jardim e José Pereira Torres (10ºCNL, Caixa 8, Livro 47, ff.45v-48v, 1765).

<sup>22</sup> AHU, Avulsos, RJ/CA, Cx. 40, doc. 9290-9291, Requerimento de Estevão José de Almeida, 1736. AHU, Avulsos, Angola, cx. 33, doc. 3193, 1738, ANTT, Junta do Comércio, liv. 74, f-3, AHU, Avulsos, Bahia/CA, cx. 26, docs. 5029-5030, 13/07/1760, Thomas de Roby de Barros Barret.,

<sup>23</sup> Ver MENZ. Domingos Dias da Silva atuou como capitão nas frotas do Rio de Janeiro e Bahia entre 1742 e 1748. ANTT, Junta do Comércio, liv. 74, f-7v, 23v, 109, 113, 115).

<sup>24</sup> Consta que ele capitaneou um navio da CGPP, retornando do Brasil em AHU, Avulsos, Pernambuco, cx. 113, doc. 8.700, José Roberto Vidal da Gama, 6/10/1772. AHU, CU, Códices de passaportes, 778, 779, 781, 783, 784, 785.

<sup>25</sup> BOHORQUEZ & MENZ, 2018.

<sup>26</sup> Sobre José de Torres ver VERGER, 1987, pp. 81-92, 151-160, LOPES, 2008, pp. 55-57. FERREIRA, 2006. Ferreira confundiu José de Torres com José dos Santos Torres, este último atuou em Angola entre as décadas de 1750 e 1780, mas tinha apenas 35 anos em 1755, segundo o testemunho que deu em uma devassa, por isto não pode ter sido o mesmo Torres que traficou pessoas na década de 1720 (ver AHU, Avulsos, Angola, cx. 43, doc. 4028, 29/02/1756) As informações sobre Dionísio da Silva, Manoel Coelho de Sousa (viagem 8561) e Manoel da Costa Luz (viagem 8752) foram retiradas do TSTD e ANTT, Junta do Comércio, liv. 74. Os registros sobre Manoel Coelho de Sousa possuem um espaço de tempo considerável entre eles, portanto, não foi possível definir com certeza se são pessoas diferentes ou a mesma pessoa.

- <sup>27</sup> ANTT, TSO, habilitações, maço 10, n.º 148. Sobre as suas negociações no Rio de Janeiro: ANTT, TSO, Conselho Geral, Autos Forenses, Bento, mç. 1, n.º 4. Bento Afonso foi central nas redes de negócio do ouro, mostrando a relevância da conexão entre o tráfico e exportação de metais preciosos. COSTA & ROCHA., 2007.
- <sup>28</sup> PEDREIRA, 1995, COSTA, ROCHA & SOUSA, 2013.
- <sup>29</sup> MELO, 2018.
- <sup>30</sup> Sobre o recrutamento forçado ver: AHU, Avulsos, Angola, Cx. 27, D. 2706, Manuel Gomes de Avelar, 22/07/1730, AHU, Avulsos, Angola, cx. 40, doc. 3732, Requerimento de Cipriano de Abreu e Antônio de Abreu. Há ainda um interessante relato da “trabalhosa morte” do sobrinho de Francisco Pinheiro que negociava no sertão de Luanda (Manuel Nogueira Silva – Francisco Pinheiro, 17/06/1716, in: LISANTI, Luis. Negócios Coloniais. Vol. IV, pp. 491-492).
- <sup>31</sup> AHU, Avulsos, Angola, cx. 53, doc. 90, o documento contém a assinatura do Conde de Oeiras e é datado de 05/08/1769, mas se trata de uma miscelânea de escritos de Sebastião José Carvalho e Melo que quando os reuniu e lhe deu uma introdução já possuía o título marquês. Marcus Carvalho também notou a relação entre o risco de vida e a remuneração dos agentes na feitoria mantida no Benin por traficantes de Pernambuco na década de 1830 (CARVALHO, 2016, p. 266).
- <sup>32</sup> MELO, 2018, pp. 216-217. Domingos Dias da Silva e José Álvares Bandeira acertaram 12,5% de comissão para cada um de seus administradores em Luanda. Instruções de Domingos Dias da Silva a seus administradores em Luanda, AHU, Avulsos, Angola, cx. 51, doc. 2, 08/01/1767. Já os administradores da CGPP recebiam apenas 5%, mas também recebiam salários (MENZ, 2013).
- <sup>33</sup> ANTT, Livro dos Feitos Findos, livro-48.
- <sup>34</sup> Sobre Gonçalo Ribeiro dos Santos: ANTT, Feitos findos, Conservatória da Companhia de Pernambuco e Paraíba, maço 27, n. 1, caixa 35.
- <sup>35</sup> Ver MENZ, 2015.
- <sup>36</sup> ANTT, Feitos findos, Conservatória da Companhia de Pernambuco e Paraíba, maço 27, n. 1, caixa 35, ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Manuel, mç. 185, doc. 1972, AHU, Angola, cx. 50, doc. 62, Requerimento de Manoel da Costa Pinheiro e José António da Costa Pinheiro.
- <sup>37</sup> Gazeta de Lisboa, nr. 215, *Avisos*, 12/09/1815, ANTT, Feitos Findos, Inventários post mortem, Letra A, mç. 118, n.º 6, cx. 201, Inventário dos bens de António de Sousa Portela.
- <sup>38</sup> Pantoja, Miller.
- <sup>39</sup> AHU, Avulsos, Angola, cx. 51, doc. 70, Requerimento de D. Maria da Conceição Simões, 1767.
- <sup>40</sup> ANTT, Juízo da Índia e Mina, Juízo das Justificações Ultramarinas, África, M-21, processo 14. Ver PANTOJA, 2010, p. 386. Ver ainda excelente análise de DOMINGUES DA SILVA., 2010..
- <sup>41</sup> Sobre a concorrência da Costa da Mina e a diminuição dos preços no Brasil, ver AHU, Avulsos, Angola, cx. 54, doc. 20, Francisco Inocência de Sousa Coutinho, 15/03/1770.
- <sup>42</sup> BRENNER, 2003, pp. 54-55.

## Referências Bibliográficas

- ALENCASTRO, Luis Filipe. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, Suely. Rotas Atlânticas. O comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752). *História (São Paulo)* v.37, 2018.
- BERBEL, Márcia, MARQUESE, Rafael & PARRON, Tamis. *Escravidão e política, Brasil e Cuba, 1790-1850*. São Paulo: Hucitec, 2010.
- BOHORQUEZ, J. MENZ, Maximiliano. State Contractors and Global Brokers: The Itinerary of Two Lisbon Merchants and the Transatlantic Slave Trade during the Eighteenth Century. *Itinerario*, Vol. 42, No. 3, 403–429, 2018.

---

BRENNER, R. *Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*. New York/London: Verso, 2003.

CALDEIRA, Arlindo. *Escravos e traficantes no Império Português. Lisboa: Esfera dos Livros, 2013*.

CANDIDO, Mariana. Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820, *Saeculum* n° 29 - jul./dez. 2013B, 97-124.

CANDIDO, Mariana. Merchants and the Business of the Slave trade at Benguela, 1750-1850. *African Economic History*, (1-30) No. 35, 2007.

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

COSTA, Leonor, ROCHA, Maria, SOUSA, Rita. *O ouro do Brasil*. Lisboa: INCM, 2013.

COSTA, Leonor ROCHA, Maria. Remessas do ouro brasileiro: organização mercantil e problemas de agência em meados do século XVIII. *Análise Social*, vol. XLII (182), 2007, 77-98.

CARVALHO, M. Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico no Benim. *Afro-Ásia*, núm. 53, 2016, pp. 227-273.

CURTIN, Philip. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1969.

CURTO, José. *Álcool e Escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central e Ocidental*. (trad.) Lisboa: Vulgata, 2002.

DAVIS, Ralph. *The Rise of the English Shipping Industry*. London: MacMillan, 1962.

DOMINGUES DA SILVA, Daniel. *Crossroads: Slave Frontiers of Angola, c. 1780-1867*. Tese (doutorado em história) Emory University, Atlanta, 2011.

DOMINGUES DA SILVA, Daniel. The Supply of Slaves from Luanda, 1768-1806, Records of Anselmo da Fonseca Coutinho, *African Economic History* v.38(2010):53-76.

ELTIS, David & RICHARDSON, David. *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, Yale University Press, 2008.

ELTIS, David. et. al. "Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database" [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), 2008.

FERREIRA, Roquinaldo. Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX. *Tempo*, vol.10, no.20, Niterói Jan. 2006, p. 23-49.

---

FERREIRA, Roquinaldo. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, warfare and territorial control in Angola, 1650-1800*. Tese (doutorado em História) University of California, Los Angeles, 2003.

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. São Paulo, Cia das Letras, 1997

GOULART, Maurício. *A escravidão Africana no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Alfa Omega, 1975.

GUIMARÃES, Carlos G. O Fidalgo-mercador Francisco Pinheiro e o 'Negócio da Carne Humana' (1707-1715), *Promontoria*, n.º 3, Faro, Universidade do Algarve, 2005, p. 109-133.

KLEIN, Herbert. The portuguese slave trade from Angola in 18th century. in: *The Middle Passage*. (23-50) Princeton: Princeton University Press, 1978.

LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in Eighteenth-Century Atlantic World*. Suffolk: Boydell & Brewer, 2013.

LOPES, Gustavo. *Negócio da Costa da Mina: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*, tese (doutorado em história), USP, São Paulo, 2008.

MAURO, Frederic. *Portugal. o Brasil e o Atlântico 1570-1670*. 2 vols. [1960] (trad.) 2ª ed. Lisboa: Estampa, 1997.

MELO, F. Contract Enforcement and Risk Reduction: the Luso-Brazilian Companies in the last Quarter of the Eighteenth Century. *Global Histories*, Volume IV, May 2018.

MENZ, Maximiliano, “Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa”, *Revista Tempo*, Vol. 23 n. 2, Mai./Ago.2017.

MENZ, Maximiliano. Contratadores e Capitães de Navios: notas sobre a participação da comunidade mercantil de Lisboa no tráfico de escravos em Angola (c. 1720-1807). Colóquio Histórias da Escravatura, BNL, Lisboa, 24 e 25 de setembro de 2015.

MENZ, Maximiliano. As “Geometrias” do tráfico. O comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola. *Revista de História*, São Paulo, n. 166, jan./jun. 2012, p. 185-222.

MENZ, Maximiliano. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). *Afro-Ásia*, nº 48, 2013.

MILLER, Joseph. “Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angolan Slave Trade, according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro (1684-1692)” *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 17, No. 1 (1984).

MORGAN, Keneth. *Bristol & the Atlantic Trade in the Eighteenth Century*. Cambridge: CUP, 1993.

NOVAIS, Fernando. *Portugal e o Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial*. 6ª ed. São Paulo: Hucitec, 1995.

---

PANTOJA, Selma. Laços de afeto e comércio de escravos. Angola no século XVIII, *Cad. Pesq. Cdhis, Uberlândia*, (375-389), v.23, n.2, jul./dez. 2010A.

PANTOJA, Selma. Redes e tramas no mundo da escravidão atlântica, na África Central Ocidental, século XVIII. *História Unisinos*. 14(3), Setembro/Dezembro 2010B, p.:236-241.

RIBEIRO, Alexandre. Apontamento sobre o tráfico de escravos entre Angola e Brasil. In: PAIVA, E. F. e SANTOS, V. S. *África e Brasil no Mundo Moderna*. (29-48). São Paulo: Annablume, 2013.

RIBEIRO, Alexandre. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador*. dissertação, (mestrado em história), UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.

RICHARDSON, D. Profits in the Liverpool slave trade: the accounts of William Davenpport, 1757-1784. In: ANSTEY, R. & HAIR, P. *Liverpool, the African Slave Trade, and abolition*, Bristol: Western Printing Services, 1976.

STEIN, Robert. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century: An Old Regime Business*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1979, pp. 151-156.

SILVA Jr., Carlos. Tráfico, traficantes e agentes na Bahia setecentista. *Revista de História Ufba*, 1, 1 (2009), pp. 37-52.

SILVA, Filipa. SOMMERDYK, Stacy.. Reexamining the geography and merchants of the West Central African Slave Trade: Looking behind the numbers. *African Economic History* v.38(2010):77-105.

STURGESS, Gary & COZENS, Ken. Managing a Global Enterprise in the Eighteenth Century: Anthony Calvert of The Crescent, London, 1777-1808, *The Mariner's Mirror*, 99:2, 171-195, 2013.

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. [1968]. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987