

**Capitais,
mercadorias
e escravos:
Uma
sociedade
mercantil
lisboeta em
Angola
(1756-1761)**

Moreno Elli¹



**Capitals, trade
goods and
slaves: an
mercantile
society from
Lisbon in Angola
(1756-1761)**

¹ Mestre em História Social da Cultura Regional pela Universidade Federal Rural de Pernambuco. E-mail: morenoelli@gmail.com

Resumo

O presente artigo busca analisar uma carregação de uma sociedade mercantil atuante em Angola, na segunda metade do século XVIII. Primeiramente, procuro dar ênfase à organização dos agentes comerciais e como o negócio era repartido entre seus sócios, em seguida, a alguns bens que, notadamente, eram essenciais na aquisição de escravizados em África, como é o caso dos manufaturados têxteis e das bebidas alcoólicas. Pretende-se, neste sentido, discutir a importância que algumas mercadorias tinham, a despeito de outras, dentro do tráfico de escravos na África Centro-Occidental.

Palavras-chave: Bens; Tecidos; Mercadores.

Abstract

This article aims to analyse a cargo of merchant enterprise in Angola, on the second-half eighteenth-century. Firstly, I emphasize the management of this commercial agents and how the business were divided among the partners, then, some goods which, notably, were essential on the purchasing of enslaved Africans, especially manufactured textiles and alcoholics. It is intended, in that regard, to argue the importance that some goods had, despite other, within the slave trade in West-Central Africa.

Keywords: Goods; Textiles; Merchants.

Introdução

No resgate de escravos em Angola, não podiam faltar peças de tecidos no conjunto de bens transportados pelos mercadores itinerantes. Como um dos principais meios de fomento ao comércio de escravizados, os manufaturados têxteis eram indispensáveis a todos aqueles que se destinavam aos portos da região, especialmente, o de Luanda. Inclusive, o termo “peça”, se tornou uma unidade conta de um escravo adulto, dado a importância deste item naquele comércio (MILLER, 1988, p. 66-67). Em grande medida, esses tecidos eram provenientes da Índia ou da Europa, cujos circuitos mercantis ligavam aquele subcontinente, aos seus portos, aos das Américas e da África (RIELLO, 2009; DUPLESSIS, 2016; KOBAYASHI, 2019).

A operacionalização de tal comércio ficava a cargo, mormente, de um grupo de negociantes. Dentro dos seus cálculos, a carga² compunha um dos investimentos mais onerosos, e que exigia todo um cuidado na hora de aparelhar a embarcação. Sendo o comércio de longa distância um empreendimento que apresentava inúmeros riscos, os seus agentes procuravam maneiras de dispersá-los e amenizá-los, por meio do seguro marítimo. Neste sentido, o gerenciamento de tais riscos é que encorajava esses mercadores a investirem no comércio com outras partes do globo (BASKES, 2013).

No império português³, os agentes mercantis da praça de Lisboa foram os pioneiros, em volume e recursos, no empreendimento do comércio ultramarino. A partir de meados do século XVIII, as políticas pombalinas reiteraram a posição desses indivíduos nos quadros do império, com a criação das companhias monopolistas do Grão-Pará e Maranhão (1755) e Pernambuco e Paraíba (1760). Em Angola, o exclusivo se dava na arrematação de contratos, especialmente, o dos direitos de exportação de escravos, o que permitia, para além de ganhos com a arrecadação de impostos, a participação do comércio em Luanda (LOPES; MENZ, 2019). Entretanto, os meios de operacionalização entre aquelas companhias monopolistas e os Contratos se davam de forma distinta, no que diz respeito ao comércio de escravizados, já que as primeiras tomavam a propriedade do escravo para si, o

² Define-se por carga “a quantidade de mercadorias expedidas ou recebidas”. (LISANTI, p. 56).

³ Utilizo aqui a aceção de Alencastro (2000) de que a formação do império se dava pela integração do Brasil e Angola aos circuitos mercantis de Portugal, “de maneira que o domínio ultramarino nem sempre desemboca na exploração colonial, como também não instaura de imediato a obediência do colonato e dos negociantes ao poder metropolitano” (ALENCASTRO, 2000, p. 12).

chamado “risco dos escravos”, pois se tratava de um regime de monopólio em que se poderiam cobrir os riscos de mortalidade com o aumento do preço dos escravos no Brasil. Enquanto os Contratos, por sua vez, geralmente se evadiam desses riscos ao financiarem o tráfico com manufaturados (especialmente os têxteis) e semimanufaturados, tendo como retorno letras⁴, gêneros coloniais e, com menos frequência, ouro e prata, deixando a propriedade dos escravos aos mercadores angolanos e proprietários do Brasil (MILLER, 1988, p. 662-664).

Em uma escala menor de investimentos, milhares de agentes mercantis mobilizaram seus recursos para aquela região, com intuito de angariar todas as possibilidades que as viagens pudessem oferecer. Alguns desses mercadores já tiveram suas trajetórias abordadas, em trabalhos profícuos, sobre a relação sociocultural entre esses agentes na formação do Atlântico Sul (FERREIRA, 2006; CANDIDO, 2013). Ressaltando, também, o papel da atividade mercantil desses indivíduos na ascensão e distinção social sob diferentes aspectos da vida cotidiana (PANTOJA, 1999, p. 104-106). Com o enfoque na microescala no tráfico, esses estudos abriram possibilidades para entender os meandros da vida e das inter-relações entre os múltiplos agentes envolvidos neste trato. Em contrapartida, outros importantes trabalhos nos mostram, em um aspecto socioeconômico, a importância dos mercadores, notadamente portugueses, e a mobilidade dos mesmos nas diversas partes do império, bem como na capitania de Pernambuco, em meados do século XVIII (MENZ, 2019; SOUZA, 2019).

Neste contexto é interessante entender como esses indivíduos se organizavam, a maneira que geriam os riscos de seus empreendimentos e a multiplicidade dos mesmos. A seguir, discutiremos, em linhas gerais, essas questões, no que diz respeito aos mercadores de Lisboa atuantes em Angola. Para tal, analisamos os registros contábeis de uma sociedade mercantil atuante em Luanda. Portanto, o documento trata das transações de compra e venda de mercadorias, dos custos com a tripulação, víveres, taxações e outros custos ordinários durante as viagens realizadas pela galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, em nome dos seus três

⁴ As letras “atestavam a aquisição de fazendas [bens], declaravam o compromisso do respectivo pagamento e tinham a vantagem de poder ser endossadas ou descontadas antecipadamente – suportando nesse caso o prêmio de rebate – para além de constituírem um título executivo (PEDREIRA, 1995, p. 351, acréscimo meu). Deve-se fazer uma distinção entre as chamadas letras de risco, que eram um financiamento constantemente utilizado no comércio de longa distância, e as letras dos direitos, que eram emitidas pelos contratadores para a maior parte dos impostos (direitos) coletados em Angola (Ver MILLER, 1988, p. 558).

sócios: Custódio Rodrigues da Fonseca, José Machado Pinto e Antônio Ramos Pacheco⁵. Durante o período de atividade, as fazendas vindas de Portugal foram vendidas aos moradores locais, o que foi auferido com escravos, letras e ceras remetidas pelo seu caixa, ao Brasil. Neste artigo, deter-me-ei, primeiramente, na operacionalização desses negociantes e, por último, na análise das mercadorias transacionadas durante o período de duração da sociedade. Logo, trata-se de um estudo de caso, não abarcando a contabilidade final do empreendimento.

Os agentes mercantis de Lisboa no tráfico angolano

Desde os finais do século XV, mercadores de origem lusitana mantiveram relações de comércio com Angola. Em sua grande maioria oriundos de São Tomé, a sua participação se dava, essencialmente, no tráfico de escravos (CALDEIRA, 2011, p. 91-92). Mas é a partir dos séculos subsequentes, com o gradual estabelecimento da estrutura administrativa e burocrática do estado português na região, que este comércio irá se expandir de forma acentuada mobilizando capitais, pessoas e instituições nas diferentes partes do globo.

Como componentes deste trato, cada negociante tinha um papel diferente na hierarquia mercantil, alguns atuando como procuradores, outros, como mercadores itinerantes, ou caixas, e ainda, aqueles que se fixavam em uma praça e delegavam a terceiros a operacionalização de seus negócios (neste último caso eram, mormente, indivíduos mais abonados). Atuando no nível intermediário, o das trocas, e no topo, isto é, “andar superior das trocas”, numa concepção braudeliana, estes indivíduos estariam no cerne da vida econômica (BRAUDEL, 2005, p. 7-8). Em Angola, entre a primeira e segunda metade do século XVIII, o interesse desses homens de negócio de avultado cabedal estava fortemente direcionado ao Contrato de arrecadação dos direitos dos escravos, o qual os permitia uma posição vantajosa seja como coletores de impostos, podendo tirar proveito de seus concorrentes, como de suas atividades no comércio local.

⁵ Livro de carregação para Angola da galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco. Feitos Findos, Livro dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3. Para entender o papel desta sociedade em um contexto mais amplo do império português, ver MENZ, Maximiliano M. Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. **Revista de Pesquisa Histórica-CLIO**, Recife, vol. 37, Jul-Dez, 2019.

Embora se tratasse da cobrança de impostos, a administração estava profundamente envolvida no comércio local, particularmente no de têxteis, pois os pagamentos à Real Fazenda em Angola nunca eram feitos em moeda de ouro ou prata, mas em uniformes enviados aos soldados destacados nos presídios do sertão e, até o final do século XVII, em libongos e macutas, panos de produção local adquiridos no Loango que corriam como moeda. (LOPES; MENZ, 2019, p. 116)

Assim, dentro das condições de arrematação do Contrato incluíam-se, também, outras funções que cabiam ao Estado português, no caso, o pagamento das tropas nos sertões. Aliás, grande parte dos seus rendimentos ficava em Angola para os ordenados da administração local (MILLER, 1988, p. 540). O monopólio tinha a duração de seis anos, os quais os contratadores deveriam pagar, a cada ano, um conto de réis e quatrocentos mil réis para a Junta das Missões de Angola pela preferência⁶ de 700 escravos⁷. A partir do período pombalino, algumas alterações foram feitas nas cláusulas do Contrato, como a proibição do pagamento de sua licença com os uniformes das tropas (LOPES; MENZ, 2019, p. 117).

Com a venda das manufaturas aos agentes locais, os administradores recebiam letras, cera e escravos, procurando evadir-se da posse destes últimos, dado o risco de se manter a mercadoria humana (MILLER, 1988, p. 558; LOPES; MENZ, 2019, p. 118). O resgate do escravo era operacionalizado por uma malha de indivíduos, que ia do financista, como era o caso dos contratadores, ao intermediário local, conhecido como *pumbeiro*. “Estes *pumbeiros* ou *pombeiros* são inicialmente Africanos, escravos, descalços, embora esta atividade profissional tenha mobilizado mais tarde ou mulatos e até brancos.” (HENRIQUES; MEDINA, 1996, p. 148). A sua atuação se dava entre a costa e o interior angolano comprando os escravizados nas feiras e tomando o caminho de volta ao litoral. Podemos incluí-los no que Miller (1988, p. 245) chamou de “comunidade luso-africana”, um termo que engloba indivíduos portugueses residentes, escravos, pretos livres, em suma, uma comunidade bastante matizada e que eram os que, inúmeras vezes, tomavam o risco dos escravos para si.

⁶ O termo preferência refere-se a uma taxa extra de 2\$000 réis na qual os carregadores pagavam aos administradores do Contrato para que houvesse um despacho mais rápido do navio evitando, neste sentido, mais mortes entre os escravizados (Ver MILLER, 1988, p. 332).

⁷ Além do sustento das tropas e do pagamento a Junta das missões, o contratador deveria pagar a preferência de 500 escravos a Mesa da Santa Casa de Misericórdia. Ver “Condições para o Contrato dos escravos do Reino de Angola, que há de principiar em 5 de janeiro de 1760.”. Lisboa (?), s.n, 1758. Disponível em: <https://archive.org/details/condioensparaoco00cost>. Acesso em: 27 abr. 2021.

Eram esses agentes que tomavam crédito dos administradores do Contrato, ou mesmo de pequenas sociedades que chegavam a Luanda. Vindas de Portugal ou do Brasil, esses empreendimentos envolviam procuradores e comissários em cada uma das margens do Atlântico. Algumas dessas trajetórias foram analisadas por Menz (2019) sobre a participação de negociantes do reino, no comércio de escravos, entre a primeira e segunda metade do século XVIII. Uma característica apercebida pelo autor foi a mobilidade desses agentes, muitos dos quais atuavam como capitães de navio negreiro, antes de ascenderem na hierarquia mercantil (MENZ, 2019, p. 48). Um dos casos mais emblemáticos foi o de Domingos Dias da Silva que navegou como capitão de navio nas rotas entre Brasil e Portugal, chegando a morar em Luanda, antes de se tornar arrematador de contratos (*Idem*).

A diversificação dos negócios era outra marca desses agentes mercantis, independentemente de investirem esforços, ou não, no trato escravista.

Era, por conseguinte, muito rara a concentração das atividades na comercialização de um único gênero. A regra era a diversificação das especulações, não só para dispersar os riscos, como para melhor aproveitar as possibilidades que os mercados ofereciam. (PEDREIRA, 1995, p. 326).

Era o caso dos mercadores de Pernambuco que, além da atuação como traficantes, possuíam propriedades de gados, lidando com o comércio de couros e carnes (SOUZA, 2019, p. 119). Em um trabalho prosopográfico, George Félix de Souza (2019) traçou o perfil de 11 agentes envolvidos no tráfico daquela capitania, na primeira metade do século XVIII: todos eram oriundos de Portugal, majoritariamente do norte, alguns com passagens na vereação da Câmara, outros não, e oito desses indivíduos possuíam algum símbolo de distinção social. Comumente devido ao seu cabedal e prestígio, esses negociantes angariavam patentes militares, hábitos da Ordem de Cristo, familiatura do Santo Ofício e benfeitoria de Irmandades religiosas (SOUZA, 2019, p. 127). A prática era comum, também, em Portugal. Dos três sócios da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, dois se candidataram a familiatura do Santo Ofício: Custódio Rodrigues da Fonseca e Antônio Ramos Pacheco. Em sua habilitação, o primeiro aparece como nascido em Barcelos, no norte de Portugal, mas que era morador de Lisboa, homem de negócio e cirurgião⁸. Seu sócio aparece,

⁸ Ver TSO, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1779, fl. 1-5.

também, como morador daquela cidade e como negociante⁹. Juntamente com José Machado Pinto, os três formaram uma sociedade que durou quatro anos e que teve como o foco das operações, duas praças: Luanda e Rio de Janeiro.

Como era de costume um dos sócios acompanhou de perto o negócio, enquanto os outros ficaram em Lisboa (MENZ, 2019, p. 44). Custódio Rodrigues da Fonseca atuou com capitão da primeira viagem até Luanda e ficou como caixa até o fim da empreitada. Sua função era a de realizar as transações, remeter as carregações ao Rio de Janeiro e gerir os recursos da sociedade. Além disso, o seu investimento na cargação foi maior que o dos seus parceiros, enquanto que, José Machado Pinto, destinou mais recursos para a embarcação. Os negócios eram separados, uma vez que os lucros com as fazendas eram frutos da venda, menos os custos alfandegários, licenças, armazéns etc., enquanto que os ganhos com o navio se dariam por meio dos fretes e, portanto, no tráfego da embarcação pelo atlântico.

Sócio	Armação	Carregação	(Armação)	(Carregação)	(Total)
Custódio Rodrigues da Fonseca	1:548\$080,75	8:193\$987,33	25%	67%	53%
José Machado Pinto	3:096\$161,5	2:889\$226,33	50%	24%	33%
Antônio Ramos Pacheco	1:548\$080,75	1:103\$ 315,33	25%	9%	14%
Total	6:192\$323	12:186\$529	100%	100%	100%

Tabela 1 - Repartição dos custos da galera S. José e N. Sra. do Rosário (réis)

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fls. 1, 2 e 3.

A parte do empreendimento que nos interessa agora é a composição e venda da cargação em Luanda. Sua análise pode contribuir para o entendimento das relações mercantis entre Portugal, Angola e Brasil reiterando, a importância de determinados bens no tráfico de escravos, a despeito de outros.

Uma face do negócio: a venda das manufaturas em Luanda

O rol de mercadorias contabilizadas por esses mercadores variou desde os tecidos mais finos, como as serafinas e os tafetás, até as barras de aço e as especiarias, como o açafraão. Na cargação da galera S. José e N. Sra. do Rosário, os tecidos tiveram um valor acentuado no total dos bens arrolados. Estes eram provenientes tanto da Índia, como da Europa, em sua grande maioria. O que nos

⁹ TSO, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 99, doc. 1779.

permite afirmar a importância do ativo comércio de reexportações operacionalizado neste último continente. Ao longo do período de 1699-1774 “os têxteis sempre compuseram mais da metade do total de exportações e reexportações inglesas, e cerca de três quintos das exportações e reexportações dos artigos manufaturados” (DUPLESSIS, 2010, p. 20).

O comércio de reexportações que era operado a partir de Lisboa só era possível graças ao regime exclusivo e as restrições do tráfego direto entre as possessões coloniais; mais do que uma miragem, o exclusivo era o principal mecanismo pelo qual os mercadores metropolitanos podiam ainda controlar o financiamento do resgate em Luanda, pois permitia-lhe fornecer, com concorrência limitada, produtos asiáticos e da Europa do norte (MENZ, 2012, p. 198).

168

Desta maneira, o Reino de Angola serviu como refúgio para os negociantes metropolitanos financiarem o tráfico. Um dos tecidos de maior valor na carrega da galera, como se verá adiante, foi a serafina, têxtil fino de lã oriundo da Europa, o que se coaduna com a afirmação de Miller: “as lãs britânicas eram a espinha dorsal das reexportações dos mercadores lisboetas [...]” (MILLER, 1986, p. 168).



Gráfico 1 - Relação entre os têxteis embarcados e o total de bens (%)

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 27-34.

A proporção entre todos os bens carregados e os manufaturados têxteis, incluindo-se, também, os lenços, meias e outras tapeçarias, chegou a 54%. A produção portuguesa de tecidos era responsável, essencialmente, pelo fabrico de linhos e lãs e, a esta altura, era frágil, se comparada à de outras economias europeias (MACEDO, 1982, p. 61-121; PEDREIRA, 1994, p. 65-137). Na carrega da galera

S. José e N. Sra. do Rosário, não ficam claros quais tecidos são especificamente de origem portuguesa, mas podemos aferir os que eram originários do Velho Continente. Neste sentido, três manufaturados têxteis se destacam: serafina, baeta e cré, todos feitos da fibra de lã. Provavelmente, boa parte dos tecidos carregados era oriunda de outros Estados europeus, sendo reexportados em Lisboa.

Em Portugal, a produção lanífera ficava restrita, geograficamente, às regiões interioranas, especialmente de serra, e, diferentemente de outras fibras, tinham matéria-prima quase que exclusivamente nacionais. “Os lanifícios concentram-se no perímetro da Serra da Estrela que, se é legítimo tal paralelo, constituiu o equivalente do Minho para a indústria linheira.” (PEDREIRA, 1994, p. 82). Com relação as manufaturas de linho, a sua difusão se deu de forma mais acentuada na região do Minho e da Beira, embora a sua fabricação tenha ocorrido por quase todo Portugal. No entanto, uma das explicações para a preponderância dessas duas localidades está relacionada à abundância de matérias-primas na região, a convivência da policultura com as plantas do linho e a uma grande quantidade de mão-de-obra camponesa apta para o trabalho nas manufaturas. Mesmo com o declínio de material para a produção do linho, em finais do século XVIII, a situação conseguiu ser remediada com a importação de ramos de linho do Báltico.

Outro tecido que se destacou na produção manufatureira portuguesa, também por ser um artigo luxuoso, foi a seda. O fabrico desses têxteis se concentrava nos grandes centros urbanos como: Lisboa, Porto e Braga. Assim como o caso do linho, inicialmente, a matéria-prima para fabricação de tecidos de seda era abundante. Porém, os recursos passaram a se tornar escassos, o que exigiu a importação de ramos de amoreira da Itália (planta da qual o bicho-da-seda costuma se alimentar). Esta indústria foi estimulada no período pombalino, com a reforma administrativa da Real Fábrica das sedas, aumentando suas oficinas produtivas e aquelas subsidiárias de sua produção, como a serralharia e de botões (PEDREIRA, 1994, p. 47-8).

Já os têxteis produzidos com fibras de algodão eram, preponderantemente, originários da Índia. Até meados do século XVIII, este subcontinente era o principal produtor e comercializador de tecidos de algodão, sendo ultrapassado pela cada vez mais mecanizada indústria inglesa (RIELLO, 2009, p. 309-10). A sua popularização se deu, no entanto, de formas diferentes dos dois lados do Atlântico:

Assim como antes, entretanto, os estoques de algodão não eram uniformes nas duas partes do atlântico. Quer sejam o algodão puro indiano ou imitações europeias, as bofetás, estofado da Guiné, chitas estampadas que eram populares na Costa do Ouro e Angola, raramente achavam seu caminho para as Américas. (MILLER, 1988, p. 242, tradução minha)

A carregação da galera *S. José e N.S do Rosário* tinha em sua composição, entre os cinco principais têxteis em valor, dois tecidos de algodão e tantos outros de lã. Estes, diferentemente daqueles, eram, sobretudo, de origem europeia.

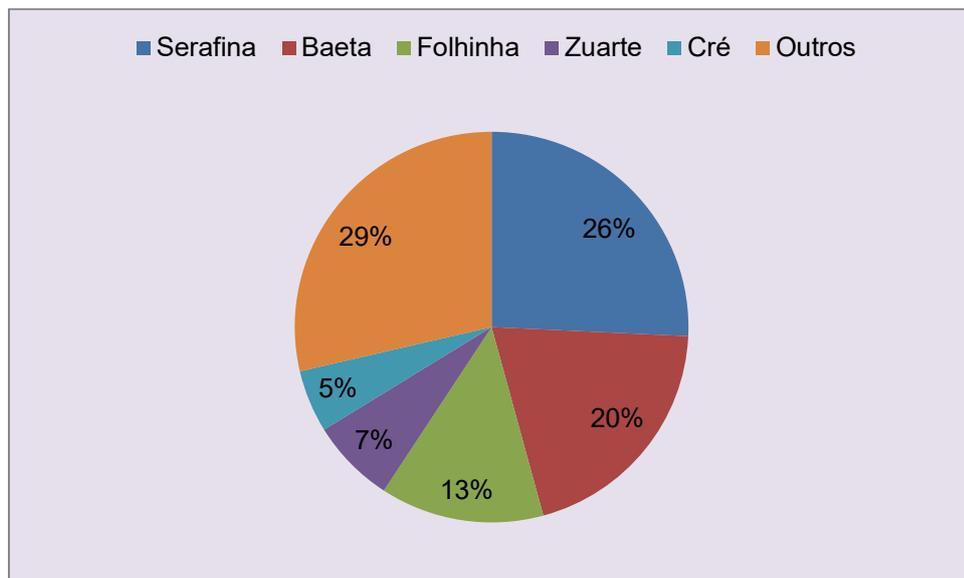


Gráfico 2 - Principais têxteis em valor
Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 27-34.

Os tecidos de lã tiveram uma parcela significativa na carregação, já o segundo, em ordem de valor, foi a baeta. Este têxtil, assim como a serafina, era, provavelmente, oriundo da Inglaterra (MILLER, 1988, p. 242). Em seguida, temos a folhinha, cuja origem é indiana, assim como o zuarte, ambos compostos de fibras de algodão. Por último, o cré, que era outro tecido de origem europeia. Em suma, estes tipos de manufaturados chegaram a 71% do valor total da carregação de têxteis e que esta, como já fora dito anteriormente, correspondeu a 54% de toda a carga, sendo o principal item transportado na embarcação. A variedade (acrescentando as outras treze variedades que compuseram a carregação) e o volume de tecidos refletem uma constante mutação da demanda africana, neste caso, angolana e demonstra o seu uso como forma de prestígio (THORNTON, p. 97).

As bebidas alcólicas ocupam o segundo lugar nos valores da carga. Embora não apareçam com tanta frequência no rol de mercadorias, o seu peso se reflete essencialmente nas aguardentes e nos vinhos. Estes últimos chegaram a compor 97%

do valor dos alcoolizados, enquanto o restante foi composto pelas aguardentes. “Para os mercadores portugueses empenhados no tráfico de escravos do Kongo, esta bebida alcóolica proporcionava assim um rendimento mais elevado do que a maior parte dos outros bens estrangeiros necessários para o tráfico.” (CURTO, 2002, p. 88). Entretanto, essas bebidas, embora sempre presentes nas carregações, fossem elas metropolitanas ou coloniais, dificilmente tinham um papel tão substancial se comparadas aos manufaturados, especialmente os têxteis (LOPES, 2018; KELLEY, 2019). Por outro lado, seu peso na carregaçao não foi diminuto, como veremos no gráfico a seguir.

As especiarias e miçangas, logo em seguida, tiveram um papel de destaque ocupando um terceiro plano entre as mercadorias carregadas. Nessa divisao entraram alguns minérios e resinas que foram embarcados como: goma arábica, azarcão, pedra hume, verdete etc. No caso do termo miçangas, foram incluídos, também, joias de um modo em geral.

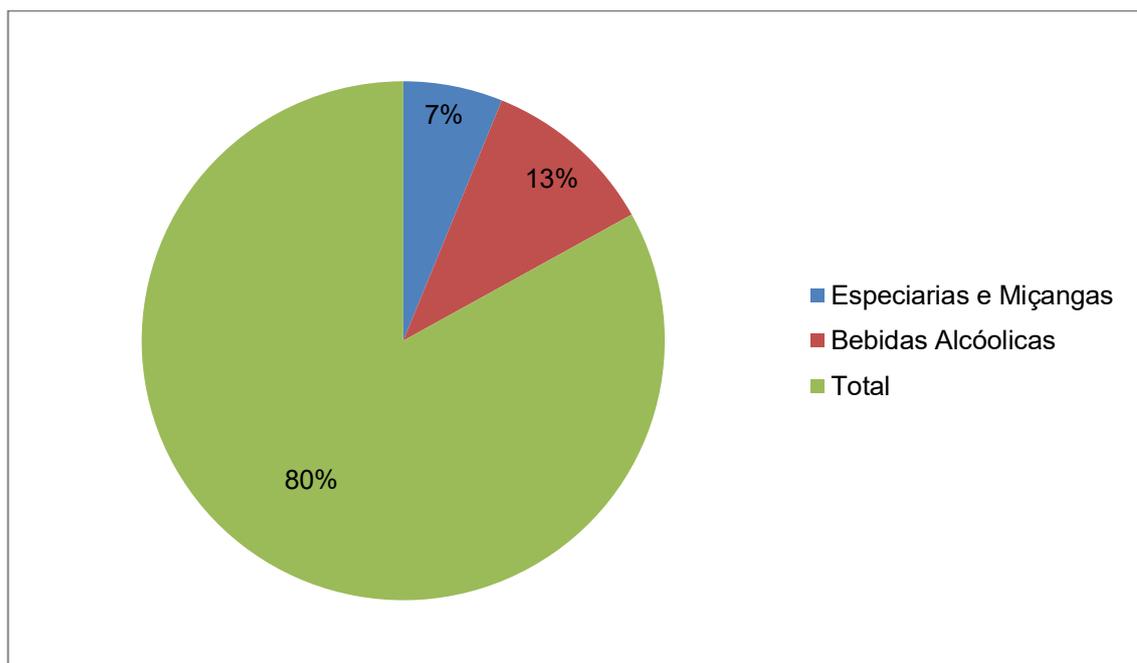


Gráfico 3 - Especiarias e miçangas, em valor, comparadas ao total de bens (%).

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 27-34.

O que nos chama atençao nesse gráfico é o peso relativo desses itens na carregaçao da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*. Embora não seja, de fato, uma parte considerável do valor da carga, as especiarias e miçangas, especialmente estas últimas, compunham 7% de todas as mercadorias embarcadas. Algumas das

especiarias, como no caso da goma arábica, foram, em finais do século XVIII, se tornando um importante item de exportação das regiões subsaarianas, especialmente na Senegâmbia. É curioso encontrar tal resina entre as exportações de um porto metropolitano para Angola, o que provavelmente possa indicar a reexportação da mesma via Portugal, já que era predominantemente encontrada entre a Mauritânia e o Senegal (KOBAYASHI, 2019, p. 44-5).

Mas essa não foi a única carregação da galera *S. Jos e e N. Sra. do Rosário*. Durante os quatros anos que duraram as transa oes em Luanda, a embarca o fez duas viagens ao Rio de Janeiro, carregando escravos e cera para esta cidade. Na primeira torna-viagem, o navio veio com uma carrega o de pipas de jeribita, tijolos, arcos de ferro etc., que foram vendidos em Angola. Como não constam os valores unitários da carrega o oriunda do Rio, iremos fazer uma compara o do rendimento da mesma com aquela originária de Lisboa.

Origem	Valor originário	Rendimento	Lucro
Lisboa	12:186\$529	17:109\$273	40%
Rio de Janeiro	4:353\$294	4:077\$901	-6%

Tabela 2 - Compara o entre os rendimentos das carrega oes (Lisboa e Rio de Janeiro)

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fls. 34, 40, 41, 45 e 46.

Ambos os rendimentos foram condicionados pelos tributos pagos as autoridades locais, comissões de venda, aluguel de armazéns e diversos subsídios para as bebidas alcóolicas que entraram em Angola. No caso da carga vinda de Lisboa, ocorreram alguns gastos, também, com alguns letrados e requerentes, pois houve inadimplência de algumas fazendas vendidas a prazo, sobre as quais os sócios decidiram recorrer. O que nos chama aten o   a disparidade entre o rendimento líquido das duas carrega oes, já que a proveniente de Lisboa teve um lucro de 40%, enquanto que a do Rio de Janeiro gerou um prejuízo de 6%, o que foi compensado com o retorno de 78% em fretes, no mesmo trajeto. Se avaliarmos a rentabilidade da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (CGCPP), no que diz respeito às receitas obtidas com a venda das carrega oes, percebemos uma tendência nas taxas de lucro em Angola.

Durante boa parte do seu período de atua o em Luanda, entre 1759-1775, a CGCPP obteve um retorno de cerca 47% das vendas das importa oes vindas de Lisboa (MENZ, 2016, p. 111). Boa parte das receitas advinha, assim como ocorrera

nos negócios da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, de letras, cera e escravos. No entanto, nas poucas investidas da Companhia no Rio de Janeiro, local onde não era estabelecido o regime de monopólio, a mesma teve um prejuízo de 44% e tendo lucros na rota Pernambuco-Angola (15%) (MENZ, 2016, p. 111). Neste sentido, vale a pena adotar o argumento de que a composição da carga vinda do Reino era muito mais valiosa se comparada a das rotas “bipolares”. A procura por bens manufaturados para o resgate nos sertões era mais que uma realidade em Angola, o que estava refletido no balanço de suas importações. Nos negócios do contrato de saída dos escravos que vigorou entre 1763-1770, cujo um dos arrematadores foi Estevão José de Almeida, os têxteis aparecem como um pouco mais da metade de todos os bens transacionados (LOPES; MENZ, 2019, p. 120). Se considerarmos os outros manufaturados, esta proporção seria ainda maior.

Grande parte da renda que foi tirada da carregação foi obtida com letras e cera remetidas ao Brasil. Segundo Elias Silva Correia, a cera era “[...] o efeito mais seguro para transportar o dinheiro para fora da conquista” (CORRÊA, 1937, p. 127). Sua utilidade era notada nas pomposas marchas fúnebres, nas exéquias e funerais. O caixa operante em Luanda remeteu a cera em cinco ocasiões, todas elas em navios distintos, reforçando o modo de operacionalizar por meio da dispersão dos riscos.

Quantidade	Custo (réis)	Rendimento (réis)	%	Destino
2.354 libras	729\$740	863\$173	18%	Rio de Janeiro
1.369 libras	438\$080	496\$696	13%	Rio de Janeiro
411.5 libras	131\$680	148\$403	13%	Rio de Janeiro
1520.5 libras	486\$560	486\$560	0%	Bahia
593.5 libras	189\$920	189\$920	0%	Bahia

Tabela 3 - Rendimento das remessas de cera ao Brasil

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 53.

Como era de costume no trato mercantil em Luanda, a sociedade preferiu por angariar o seu rendimento através de uma mercadoria menos suscetível de perecer do que os escravizados. Nas duas oportunidades que as remessas foram para Bahia, o líquido do que se rendeu foi o suficiente, apenas, para cobrir os custos. O que foi compensado com as primeiras três remessas para o Rio de Janeiro, totalizando um modesto lucro de 11% (média das três viagens).

O restante dos rendimentos foi composto pelas letras enviadas ao Brasil. Custódio Rodrigues da Fonseca passou as letras para o Rio de Janeiro dos diversos agentes que negociaram com sociedade. Acrescente-se a isso, a alguns escritos de obrigação cujos sacados eram parte da tripulação do navio. “Por este título, o emitente constituía-se devedor da quantia por que adquiria as fazendas e obrigava-se à sua satisfação num determinado prazo ou até em várias prestações [...]” (PEDREIRA, 1995, p. 351). Ao receberem tais escrituras, os procuradores da sociedade descontavam as letras e obrigações e remetiam seu líquido para Lisboa.

Tipologia	Valor	Rendimento	%
Letras	6:529\$536	6:838\$476	5%
Obrigações	308\$940	302\$762	-2%

Tabela 4 - Rendimento das letras e obrigações

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 51-53.

O que fica claro na documentação é que houve uma diferença entre o líquido obtido com as letras, em um determinado momento da contabilidade do caixa, e do balanço final da sociedade, presente em outro livro que faz parte do mesmo conjunto documental. Enquanto que, na primeira ocasião, o rendimento líquido das letras deu um prejuízo de 2%, nas contas finais aparece com rendimento maior, o que gerou um lucro (que podemos ver na tabela 4). Isto se deu por um simples fator: por ser um mecanismo de crédito, o tempo para a liquidação de uma dívida e, do próprio empreendimento, poderia demorar meses e até anos, como ocorrera com os sócios da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*.

Mesmo com a demora, o recebimento em letras poderia ser mais seguro para os agentes mercantis que chegavam a Luanda. Entretanto, aqueles que desejassem fazer negócio naquelas plagas inevitavelmente se envolveriam no comércio de escravos.

Nas diversas remessas de escravizados para o Rio de Janeiro, os agentes buscaram fracionar os riscos seja em terra, como na dificultosa travessia atlântica. Custódio Rodrigues da Fonseca e seus sócios, desta forma, repartiram os escravos que adquiriram em Luanda em outras embarcações cujo destino era sempre o Rio de Janeiro. Chegando neste porto os mesmos deveriam ser entregues ao procurador local da sociedade, isto é, João do Couto Pereira e, em caso de sua ausência, poderiam ficar nas mãos de Joaquim dos Santos ou do tenente João Hoffman. No

caso do primeiro, sabemos que foi concedido, em 1755, o cargo de Patrão-mor, por três anos, do porto do Rio de Janeiro e que assumiu como um dos administradores do Contrato da Dízima da Alfândega daquela cidade¹⁰. Em outras situações aparece mais um procurador, o Bento Fernandes Lobo, que teve um papel funcional na venda dos escravizados e na cobrança das letras.

A primeira remessa de escravizados que aparece na documentação em outro navio, que não a galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, foi a que ocorreu na corveta *N. Sra. da Penha de França*, tendo por capitão Manoel Antônio Poça. Foram remetidos, naquela ocasião, um negro e uma negra. Neste mesmo tipo de procedimento, duas escravas foram embarcadas na corveta capitaneada por João Gonçalves Ribeiro, da qual não consta o nome no livro de carga¹¹.

Estes não foram os únicos que transportaram os escravos em nome da sociedade capitaneada pelos três sócios. Em abril de 1759, 12 enclausurados foram levados para o Rio de Janeiro no iate do capitão Manoel da Silva Vila Nova¹².

Atuando de forma sistemática nas rotas entre Rio-Luanda e Bahia-Luanda, o capitão Luís Monteiro de Miranda também fretou os cativos em nome da sociedade, em número de treze, na galera *Santa Cruz*¹³. Vinte e cinco anos antes desta viagem, o mesmo conduziu 499 escravos, dos quais 427 chegaram à Bahia, no navio *N. Sra. da Vida S. Antônio e Almas*. Poucos anos antes de carregar os escravizados por conta de Custódio Rodrigues da Fonseca e seus sócios, em 1753, Luís Monteiro esteve numa viagem entre Lisboa-Luanda-Rio, embarcando 316 indivíduos, em que apenas 284 desembarcaram. Este trajeto se repetiu, só que do Rio para Luanda e vice-versa,

¹⁰ DECRETO do rei D. José, concedendo a João do Couto Pereira, a serventia do ofício de patrão-mor do porto do Rio de Janeiro, pelo tempo de três anos, com a faculdade para nomear pessoa idónea para servir nos seus impedimentos. Salvaterra de Magos, 1752. AHU-Rio de Janeiro, cx. 52, doc. 13. DECRETO do rei D. José, nomeando Alexandre Rodrigues Viana, Cláudio Rodrigues Viana e João do Couto Pereira, como administradores do contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. 1757, Lisboa, 1757. AHU-Rio de Janeiro, cx. 61, docs. 51, 70.

¹¹ A identidade da viagem no TSTD é 8858, no entanto, o nome do seu capitão aparece como João Gil Ribeiro (provavelmente, devido a uma leitura errônea da abreviatura do sobrenome). Ver <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 04 fev. 2021.

¹² No *Slave Voyages*, aparece uma viagem feita por Manoel da Silva Vila Nova, no ano de 1759. Entretanto, o destino da viagem consta como a Bahia, e não o Rio de Janeiro. Ver <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 04 fev. 2021.

¹³ A identidade da viagem no TSTD é 8864. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 19 jan. 2021.

no ano de 1758, na mesma galera. 478 escravizados embarcaram e somente 430 chegaram ao porto do Rio de Janeiro¹⁴.

Estas estimativas nos permitem ter uma ideia da magnitude do empreendimento dos sócios da galera *S. José e Nossa Senhora do Rosário*, não em níveis de cabedais, já que, possivelmente, estes indivíduos não estivessem no topo dos homens de negócio de Lisboa (MENZ, 2019, p. 45), mas pela mobilidade, diversidade dos investimentos e de agentes envolvidos, tanto em terra, como no mar.

Considerações finais

Um olhar sobre a contabilidade da sociedade e seus principais ativos reitera o que parte da historiografia sobre o tráfico já vem afirmando: a importância dos manufaturados têxteis no resgate de escravos; a repartição do negócio em uma escala atlântica, envolvendo sócios e comissários em três continentes distintos; a tentativa dos agentes metropolitanos em se evadir da mercadoria humana, caso fosse possível (MILLER, 1988; MENZ, 2019).

Do ponto de vista qualitativo, os tecidos que tiveram um maior valor agregado nas vendas da sociedade coadunam com alguns dos que aparecem nas transações de venda do Contrato de Angola (1760-1773), como as baetas e serafinas, têxteis de lã (LOPES; MENZ, 2019, p. 120-123). Foram essas transações que possibilitaram um maior retorno aos sócios, o que pôde ser aferido com os valores das vendas desses bens. Neste sentido, as bebidas alcoólicas aparecem em uma escala menor, se comparas as manufaturas têxteis, o que não significa um menor volume de tais produtos na carregação. Joseph C. Miller estimou, no intervalo entre 1785-94, que essas bebidas compuseram 21,4% do valor das importa es de Angola (MILLER, 1986, p. 211), no caso específico da cachaça, no recorte temporal de 1782-1784, José C. Curto estimou que 76% desta bebida importada em Angola era proveniente do Rio de Janeiro e os 24% restantes compunham as exporta es da Bahia e Recife juntas (CURTO, 2002, p. 166); o que   significativo, mesmo com grande parte dos sortimentos necessários para comprar as melhores "peças" não incluírem os alcoólicos (MILLER, 1986, p. 231-34).

¹⁴ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Vale ressaltar que os números apresentados neste banco de dados tratam-se de m dias e não refletem o número de embarcados exato nas viagens. Acesso em: 05 jan. 2020.

A atuação desses mercadores nos permite visualizar as dinâmicas que faziam parte de seus empreendimentos, em outras palavras, os meandros de seu ofício e as diferentes faces de seus negócios, entre as quais, o comércio de escravos constituía apenas uma delas.

Recebido em 26 de maio de 2021.

Aprovado para publicação em 9 de dezembro de 2021.

177

Referências

Fontes manuscritas

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

Livro de carregação para Angola da galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco. Feitos Findos, Livro dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3.

Tribunal do Santo Ofício (TSO), Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 99, doc. 1779.

Tribunal do Santo Ofício (TSO), Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 99, doc. 1779.

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

DECRETO do rei D. José, concedendo a João do Couto Pereira, a serventia do ofício de patrão-mor do porto do Rio de Janeiro, pelo tempo de três anos, com a faculdade para nomear pessoa idónea para servir nos seus impedimentos. Salvaterra de Magos, 1752. AHU-Rio de Janeiro, cx. 52, doc. 13.

DECRETO do rei D. José, nomeando Alexandre Rodrigues Viana, Cláudio Rodrigues Viana e João do Couto Pereira, como administradores do contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. 1757, Lisboa, 1757. AHU-Rio de Janeiro, cx. 61, docs. 51, 70.

Fontes impressas

“Condições para o Contrato dos escravos do Reino de Angola, que há de principiar em 5 de janeiro de 1760.”. Lisboa (?), s.n, 1758. Disponível em: <https://archive.org/details/condioensparaoco00cost>. Acesso em: 27 abril 2021.

Fontes bibliográficas

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BASKES, Jeremy. **Staying Afloat**: risk and uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820. Stanford: Stanford University Press, 2013.

CANDIDO, Mariana P. Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820, **Saeculum- Revista de História**. João Pessoa: jul./dez, 2013.

CÔRREA, Elias Alexandre da Silva. **História de Angola (1782)**. Lisboa, v. 2, 1937, p. 19.

CURTO, José C. **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 Ocidental. Lisboa: Vulgata, 2002, p. 88.

DUPLESSIS, Robert. Mercadorias globais consumidores locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII, **Afro-Ásia**, Salvador, 2010.

FERREIRA, Roquinaldo. Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX. **Tempo**, v. 10, n. 20, p. 23-49, 2006.

KOBAYASHI, Kazuo. **Indian cotton textiles in West Africa**: African agency, consumer, demand and the making of global economy, 1750-1850. Cambridge: Palgrave Macmillan, 2019, p. 129.

LISANTI, Luís. Negócios coloniais (Uma correspondência mercantil do século XVIII). Brasília, Ministério da Fazenda; São Paulo, Visão Editorial, 1973, p. 56.

LOPES, Gustavo A.; MENZ, Maximiliano M. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis em Angola (século XVIII). **Revista Brasileira de História**, vol. 39, n. 80, Janeiro-Abril, 2019, p. 109-134.

LOPES, Gustavo Acioli. **A fênix e o Atlântico**: Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750). São Paulo: Alameda, 2018.

MACEDO, Jorge B. de. **Problemas de história da indústria portuguesa no Século XVIII**. 2. ed. Lisboa: Querco, 1982, p. 61-121

MEDINA, João; HENRIQUES, Isabel de Castro. **A rota dos escravos**: Angola e a rede do comércio negreiro. Cegia, 1996, p. 152.

MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80), In: João José Reis e Carlos Silva Jr. (Org.). **Atlântico de dor**: faces do tráfico de escravos. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016.

MENZ, Maximiliano M. Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771, **Revista de Pesquisa Histórica – CLIO**, vol. 37, Jul-Dez, 2019, p. 39-57.

MILLER, Joseph C. Imports at Luanda, Angola, 1785-1823. In: **Figuring African trade**: proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa. Berlim: 1986.

MILLER, Joseph C. **Way of Death**: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1988.

PANTOJA, Selma. Três leituras e duas cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos setecentos. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra. **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 99-126.

PEDREIRA, Jorge Miguel V. **Estrutura Industrial e Mercado Colonial**. Portugal e Brasil (1780-1830). Lisboa: Difel, 1994, p. 65-137.

PEDREIRA, Jorge Miguel V. **Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social**. Dissertação de doutoramento em sociologia - Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 305.

RIELLO, Giorgio. The Indian Apprenticeship: the trade of indian textiles and the making of European cottons. In: RIELLO, Giorgio; Roy, Tirthankar. **How India clothed the world**: the world of South Asian textiles, 1500-1850. Leiden: Brill, 2009.

SOUZA, George Félix Cabral de. Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 - c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. **Revista Clio**, Recife, vol. 37, Jul-Dez, 2019.

THORNTON, John K. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800**. Tradução de Marisa Rocha Mota. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p. 87-121.