

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO  
DEPARTAMENTO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

**TÊXTEIS, TABACO E CATIVOS: MAPEANDO A CIRCULAÇÃO DE TECIDOS NO  
COMÉRCIO ESCRAVISTA NO ATLÂNTICO SUL.**

**Heitor Abreu Ferreira**

**Recife - PE**

**2022**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal Rural de Pernambuco  
Sistema Integrado de Bibliotecas  
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

F383t

Ferreira, Heitor Abreu

Têxteis, Tabaco e Cativos: mapeando a circulação de tecidos no comércio escravista do Atlântico Sul / Heitor Abreu  
Ferreira. - 2022.  
35 f.

Orientador: Gustavo Acioli Lopes.  
Inclui referências e anexo(s).

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Licenciatura em História,  
Recife, 2022.

1. Costa da Mina. 2. Escravidão. 3. Têxteis. 4. Tabaco. I. Lopes, Gustavo Acioli, orient. II. Título

CDD 909

---

**HEITOR ABREU FERREIRA**

**TÊXTEIS, TABACO E CATIVOS: MAPEANDO A CIRCULAÇÃO DE TECIDOS NO  
COMÉRCIO ESCRAVISTA NO ATLÂNTICO SUL.**

**Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao  
Departamento de História, Universidade Federal Rural de  
Pernambuco, pré-requisito para finalizar disciplina de TCC  
II e grau no curso de Licenciatura em História.**

**Orientador: Prof. Gustavo Acioli Lopes**

**Recife-PE**

**2022**

## AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos perpassam por várias etapas da minha vida. Inicialmente, convém mencionar o nome de Jane Menezes, professora da Escola Técnica José Alencar Gomes da Silva, em que estudei entre os anos de 2013 e 2015, e que me ensinou a importância de se estudar História. Com Jane aprendi que a História não era uma disciplina desassociada do presente e que, pelo contrário, seu estudo era fundamental para entender o mundo em que vivia e conjecturar sobre o futuro da sociedade em geral. A partir daquela descoberta mágica, que alargou meus horizontes para o mundo, resolvi optar pela graduação em História ainda em 2015. Sem esse aprendizado nada teria sido possível: para a professora Jane, todo o meu agradecimento.

Durante a graduação na Universidade Federal Rural de Pernambuco, pude conhecer pessoas maravilhosas e viver experiências fundamentais para minha formação pessoal e profissional. Nesse sentido, todos os meus colegas de sala foram importantíssimos para esse período da minha vida. Os debates produtivos e por vezes acalorados em sala de aula, as conversas cotidianas pelo CEGOE e, sem dúvidas, os momentos de descontração no conterrâneo, foram episódios incrivelmente especiais. Disso tudo, posso apenas retirar vários aprendizados e ótimas recordações, que ficarão marcadas para sempre.

Em especial, agradeço a Arthur Feller e a Sandro Rodrigues, colegas de classe que se tornaram amigos. Para Arthur, todo o meu agradecimento por todas as conversas historiadadas, pelos eventos que participamos juntos, como a viagem para o Rio Grande do Norte, e pelos momentos descontraídos, sempre regados de boas risadas. Sem dúvidas nenhuma, para além dos aprendizados históricos, vivenciamos experiências extremamente marcantes para as nossas vidas. Desejo-te toda a sorte do mundo. Sandro, por sua vez, foi fundamental para tornar a vida na universidade mais leve. Juntos, garantimos infinitas risadas e momentos de descontração. A ti todo o meu agradecimento pela pessoa especial que és e pelo convívio durante o desgastante tempo na universidade.

Ao professor e orientador Gustavo Acioli Lopes, o meu eterno agradecimento. A atividade da docência, quando bem praticada, tem o poder de transformar e impactar profundamente as vidas dos educandos. Com a orientação do professor Gustavo pude aprender aspectos fundamentais da pesquisa científica em História. Mais do que isso, durante a orientação nas pesquisas de iniciação científica, aprendi valiosos ensinamentos sobre práticas de estudo. A sua forma de tratar os orientandos e estudantes, sempre com muito respeito, compromisso e atenção, é um dos maiores ensinamentos práticos que um docente pode oferecer.

A Vitória Larissa, minha companheira desde o início da graduação, todo o meu amor e agradecimento. O período na universidade se tornou muito mais fácil graças aos momentos compartilhados com você. O seu apoio e incentivo incondicionais me garantiram a sustentação necessária para continuar a minha formação em momentos de extrema dificuldade. Sem você tudo teria sido mais difícil. Além da incalculável contribuição para a minha vida pessoal, agradeço-te infinitamente pelos auxílios acadêmicos durante a graduação. Que ironia, mesmo sendo de uma área completamente diferente da minha, foste a minha principal parceria durante toda a graduação em História: a pessoa que mais me ouviu, com quem eu mais debati os assuntos de pesquisa e que mais me prestou auxílios metodológicos. O meu amor, meu agradecimento e admiração por ti são imensuráveis.

Aos meus pais, Luciano Ferreira da Silva e Jeane Abreu de Oliveira, os meus agradecimentos mais basilares e fundamentais. Vocês fizeram tudo ser possível. Sem vocês... não existiria nada sem vocês. Por todos os ensinamentos morais, pela paciência nos momentos em que precisei ficar mais ausente, pelo amor com que fui tratado ao longo de toda a minha vida, todo o meu agradecimento. A conquista da minha formação em uma universidade pública é inteiramente compartilhada com vocês. Amo-os infinitamente.

À minha irmã, Jéssica Abreu, agradeço enormemente todo o apoio dado durante a graduação. Foram várias as vezes que me escutastes quando eu chegava chateado com alguma questão do curso e da universidade. O seu apoio foi muito importante para esse momento. Além disso, sou extremamente grato por todos os momentos que vivemos em nossas vidas pessoais. Tenho muita sorte de ter uma irmã parceira e amiga, que me apoia incondicionalmente nas minhas decisões. A ti todo o amor do mundo.

Por último, o meu agradecimento mais importante é destinado para a minha avó, Ivonete Abreu de Oliveira, a pessoa mais especial que conheci e o grande amor da minha vida. Vó, não tenho palavras para descrever o quão importante a senhora é para a mim. Todos os ensinamentos que a senhora me passou, na forma de suas famigeradas “ladainhas” e através dos seus exemplos, foram cruciais para a minha formação como pessoa. O seu incentivo para a minha formação, assim como fizesses pelos filhos e outros netos, foi fundamental para que eu concluísse a minha graduação. Nos momentos em que eu estava cabisbaixo e desmotivado, a senhora sempre aparecia para uma palavra amiga. Pela senhora, eu devo tudo.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>9</b>
<b>2. ARTIGO: TÊXTEIS, TABACO E CATIVOS: MAPEANDO A CIRCULAÇÃO DE TECIDOS NO COMÉRCIO ESCRAVISTA NO ATLÂNTICO SUL.....</b>	<b>7</b>
2.1 TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS NA COSTA DA MINA.....	15
2.2 O COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS NA COSTA DA MINA E SUA RELAÇÃO COM A BAHIA.....	20
2.3 ANÁLISE DAS MERCADORIAS UTILIZADAS NO TRÁFICO DA COSTA DA MINA.....	23
2.4 ANÁLISE DA TRAJETÓRIA DA CORVETA NOSSA SENHORA NAZARÉ SANTO ANTÔNIO E ALMAS.....	26

**TÊXTEIS, TABACO E CATIVOS: mapeando a circulação de tecidos no comércio escravagista do Atlântico sul.**

**Textiles, tobacco and captives: mapping the circulation of fabrics in slave trade in the South Atlantic.**

**Textiles, tabaco y cautivos: mapeo de la circulación de tejidos en el comercio de esclavos en el Atlántico Sur.**

*Heitor Abreu Ferreira*

Graduando em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco.

**Resumo:** Desde o início do processo da escravidão Atlântica, os tecidos eram utilizados na permuta por homens, sendo considerados por muitos historiadores como a principal manufatura comercializada através do Atlântico. No continente africano, os têxteis eram altamente demandados, podendo ser utilizados de diversos modos: como vestimenta, moeda, em cerimônias religiosas e para outros fins. É sabendo desta importância que se inicia a presente pesquisa, que tem por objetivo mapear os itens transacionados em Luanda e Costa da Mina, inseridos no Tráfico Transatlântico de Escravos, durante o século XVIII. Além disto, o trabalho pretende contribuir para o debate historiográfico sobre a importância dos tecidos e de outras mercadorias no comércio de escravos na Costa da Mina. A discussão central baseia-se na identificação do papel que determinadas mercadorias desempenhavam nos mercados da África atlântica. O procedimento metodológico se dá com a transcrição de uma fatura de carga da embarcação Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas, de 1768-9, que permite traçar uma série de etapas importantes do tráfico transatlântico. A dita corveta parte da Bahia em direção à Costa da Mina, com passagem na Ilha de São Tomé, realizando a compra de cativos. Depois atravessa o atlântico em direção ao Rio de Janeiro, onde os cativos são vendidos e, por fim, retorna para a Bahia. O principal resultado oriundo da análise da dita corveta foi a percepção de que os tecidos ocupavam o mesmo (ou maior) patamar de importância do tabaco no negócio da Costa da Mina.

**Palavras-chave:** Comércio de escravizados – África Ocidental – Tabaco – Têxteis.

**Abstract:** Since the beginning of the Atlantic slavery process, fabrics were used in exchange by men, being considered by many historians as the main manufacture traded across the Atlantic. On the African

continent, textiles were in high demand and could be used in different ways: as clothing, currency, in religious ceremonies and for other purposes. It is with this importance in mind that the present research begins, which aims to map the items transacted in Luanda and Costa da Mina, included in the Transatlantic Slave Traffic, during the 18th century. Furthermore, the work intends to contribute to the historiographical debate on the importance of fabrics and other goods in the slave trade in Costa da Mina. A central basis of discussion is based on the identification of the role that the markets played in the markets of Atlantic Africa. The methodological procedure is carried out with the transcription of a bill of lading for the vessel *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas*, from 1768-9, which makes it possible to trace a series of important stages of the transatlantic traffic. The said corvette departs Bahia towards Costa da Mina, passing through the island of São Tomé, carrying out a purchase of captives. Then it crosses the Atlantic towards Rio de Janeiro, where the captives are sold and, finally, return to Bahia. level of importance of tobacco in the Costa da Mina business.

**Keywords:** Slave trade – West Africa – Tobacco – Textiles.

**Resumen:** Desde el inicio del proceso esclavista atlántico, los tejidos fueron utilizados en el intercambio por los hombres, siendo considerado por muchos historiadores como la principal manufactura comercializada a través del Atlántico. En el continente africano, los textiles tenían una gran demanda y podían usarse de diferentes maneras: como vestimenta, moneda, en ceremonias religiosas y para otros fines. Es sabiendo esta importancia que comienza la presente investigación, que tiene como objetivo mapear los artículos transados en Luanda y Costa da Mina, insertos en la Trata Transatlántica de Esclavos, durante el siglo XVIII. Además, el trabajo pretende contribuir al debate historiográfico sobre la importancia de los tejidos y otros bienes en la trata de esclavos en la Costa da Mina. La discusión central se basa en la identificación del papel que jugaron ciertos productos básicos en los mercados del África atlántica. El procedimiento metodológico se basa en la transcripción de una factura de embarque del navío *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas*, de 1768-9, que permite rastrear una serie de etapas importantes del tráfico transatlántico. La citada corbeta sale de Bahía hacia Costa da Mina, pasando por la isla de São Tomé, realizando la compra de cautivos. Luego cruza el Atlántico hacia Río de Janeiro, donde se venden los cautivos y, finalmente, regresa a Bahía nivel de importancia del tabaco en el negocio de la Costa da Mina.

**Palabras clave:** Trata de esclavos — África Occidental – Tabaco – Telas.



## Introdução

A escravização de um indivíduo por outro é um fenômeno antigo na história da humanidade. Em tempos remotos, os derrotados de conflitos generalizados, comumente, tornavam-se escravos dos grupos vencedores. É o que expõe Alberto da Costa e Silva, em seu clássico trabalho *A Manilha e o Libambo*, mencionando o caso do Faraó Esneferu, que em 2.680 a.C viu suas tropas retornarem de uma empreitada militar na Núbia com mais de 7 mil escravos e 200 mil cabeças de gados. Embora os números provavelmente tenham sido inflados com o propósito de aumentar a glória do poderoso Faraó, não deixa de ser marcante a presença de homens escravizados em um período tão remoto da história<sup>1</sup>.

O próprio Costa e Silva argumenta que o fenômeno da escravidão existia no Egito num período ainda anterior ao acontecimento descrito acima. Inclusive, a configuração da escravatura descrita se assemelha bastante com o que o mundo vivenciará na modernidade. As incursões à Núbia ordenadas pelo Faraó passaram a ter como objetivo a produção de novos escravizados, mesmo que nas narrativas da guerra, o objetivo posto não fosse o de angariar escravizados. Quanto à composição da escravaria, a maioria era de mulheres e crianças, visto que os homens eram mais propensos às revoltas durante as longas caminhadas no norte da África<sup>2</sup>.

A escravidão era o fenômeno de exploração em que um indivíduo perdia a sua liberdade, tornando-se propriedade de outrem. A ideia de um ser estrangeiro é bastante importante para a compreensão do fenômeno. Segundo Lovejoy, quanto mais desenraizado de sua cultura local, mais explorado seria o indivíduo cativo, tornando mais efetivo o ciclo de exploração. O escravo era considerado um bem, sendo assim, estava sujeito à coerção do seu senhor para o fim que este considerasse necessário. E enquanto bem, o escravo poderia ser comprado e vendido, entrando, assim, nos circuitos econômicos de diversas sociedades<sup>3</sup>.

A escravidão tinha como motor principal a violência, reduzindo, em algumas sociedades, a existência de um indivíduo livre a uma mera mercadoria. Desde o momento da escravização, o indivíduo tinha sua liberdade tolhida. O processo de coisificação do indivíduo é tamanho que nem a sua sexualidade lhe pertence, sendo sua prole propriedade do seu senhor<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup>SILVA, Alberto da Costa. *A Manilha e o Libambo: A África e a Escravidão, de 1500 a 1700*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011. p. 11

<sup>2</sup> *Ibidem*. p. 12

<sup>3</sup> LOVEJOY, Paul. *Escravidão na África: uma História de Suas Transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p. 29-30.

<sup>4</sup>SILVA. Op. Cit., p.38.

Na maior parte dos casos conhecidos, o fenômeno que gerou mais escravizados na história foi a guerra, na qual os vitoriosos cativavam os derrotados. Além da guerra propriamente dita, banditismo e sequestro também faziam parte dos instrumentos de violação da liberdade. Nestes, o objetivo da escravização era mais evidente do que na guerra, na qual a ligação com a escravidão é, muitas vezes, estreita. Outro tipo de escravização bastante comum na história é de cunho jurídico, enquanto punição. De variadas formas, sujeitos acusados de crimes poderiam ser condenados à escravidão. Em muitos casos, tal punição poderia ser destinada a crimes religiosos, assim considerados de acordo com a lei dominante<sup>5</sup>.

Para o desenvolvimento da escravatura, era fundamental o desenvolvimento de estruturas econômicas que permitissem o comércio a longa distância. Segundo Herbert Klein, na Grécia, apesar dos escravizados estarem imbricados na economia em atividades laborais, foi apenas na Roma que a escravatura alcançou sua forma mais desenvolvida, sendo fortemente presente na vida urbana do império. Embora os números não sejam inteiramente confiáveis, estimativas apontam que, no auge do Império Romano, os escravizados chegaram a ser 30% da população da Itália. Enquanto componentes da mão-de-obra, eram responsáveis pelo trabalho agrícola, mas também viviam nas cidades como escravos domésticos e em outras atividades. Tal importância apenas se limitou com as incursões germânicas datadas do século VII em diante. Vale salientar que o que se vivenciou foi apenas uma redução, já que a escravatura findou na Europa apenas na modernidade<sup>6</sup>.

Segundo Klein, entre os séculos X e XIII, o florescimento do comércio a longa distância, influenciado pelas Cruzadas, ressignificou a importância da escravidão na Europa<sup>7</sup>. Circuitos econômicos que ligavam os genoveses e venezianos aos Balcãs consolidaram um comércio bastante pulsante de escravos eslavos, fenômeno que originou o termo *slave*..

Com o passar do tempo, o fenômeno da escravidão ganhou novas dimensões. O contato dos europeus com os africanos modificou completamente a estrutura da escravidão, intensificando, de maneira bastante significativa, o cativo negro. No entanto, antes de adentrar nos aspectos gerais do tráfico transatlântico de escravizados, faz-se importante abordar o fenômeno da escravidão entre os africanos.

Segundo Paul Lovejoy, a África negra estava consideravelmente isolada durante a Antiguidade e a Idade Média. O único contato externo ao continente se dava ao leste, através do mar Vermelho e pelo deserto do Saara. Devido ao comércio externo de metais, cinco regiões

---

<sup>5</sup> LOVEJOY, Paul. *Escravidão na África: uma História de Suas Transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p. 32.

<sup>6</sup> *Ibidem*. p. 3-5.

<sup>7</sup> *Ibidem*. p. 5-6.

foram atraídas por redes comerciais não africanas: Buré, Bambuk e bacia do Volta na África Ocidental; a Etiópia e o Planalto de Xona. Internamente, o comércio de sal, cobre, nozes de cola, foi responsável por interligar diversas regiões do continente africano<sup>8</sup>.

As sociedades africanas tinham como base de sua estrutura social os laços de etnia e de parentesco. A origem destas estruturas não é conhecida, embora as evidências sejam antigas. A África Ocidental, em grande medida, estava organizada em um sistema patrilinear, já na África Centro-Ocidental, os povos seguiam sistemas matrilineares. Tais sociedades de linhagem tinham como característica principal a distinção etária e sexual como parte fundante da sociedade. Os homens mais velhos eram detentores dos meios de produção e também das mulheres, sendo o modo de governo a gerontocracia, chefiado pelos anciões<sup>9</sup>.

No que se refere à escravidão no continente africano, o fenômeno sofreu diversas transformações influenciadas pelo comércio a longa distância, primeiro com o tráfico transaariano, depois com o tráfico transatlântico. O impacto destas transformações foi tamanho que povos, que não tinham como prática o escravismo, tornaram-se reféns deste. Costa e Silva argumenta que os escravizados passaram a ser o meio mais fácil de conseguir riqueza em grande parte das sociedades africanas, tanto é que o indivíduo visto como poderoso era aquele detentor de muitos escravizados<sup>10</sup>.

No continente africano, o trabalho era a principal forma de riqueza produtiva. Ao contrário da Europa, onde a terra se configurava como um recurso produtivo valiosíssimo, na África a terra, via de regra, era considerada como compartilhada, apesar de alvo de disputas. Mesmo nos locais com maior densidade demográfica, como os estados do Golfo do Benim, a terra, em si, não era a principal questão, e sim a mão de obra que cultivaria as ditas terras. Dito isto, o escravo era visto como o principal recurso produtivo em solo africano e a ascensão social dependia da quantidade de escravizados que o indivíduo fosse capaz de possuir. Além dos escravos, as mulheres também eram um componente fundamental para o poder, visto que através da prole aumentavam amplamente os laços de parentesco do indivíduo, fato tão importante nas sociedades africanas<sup>11</sup>.

As guerras foram responsáveis por predação grande parte dos indivíduos escravizados na África. Tais conflitos ocorriam no interior do continente africano, vitimando os derrotados, que tinham sua existência reduzida à condição de escravo. Os indivíduos que não se adaptassem ao

---

<sup>8</sup>LOVEJOY, Paul. *Escravidão na África: uma História de Suas Transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p. 42

<sup>9</sup>*Ibidem*. p. 43.

<sup>10</sup>SILVA, Alberto da Costa. *A Manilha e o Libambo: A África e a Escravidão, de 1500 a 1700*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011. p. 40.

<sup>11</sup>*Ibidem*. p. 44.

núcleo duro de sua nova organização social, poderiam ser remetidos para o litoral, vendidos como escravizados. Sendo assim, os africanos exportavam indivíduos que não faziam parte de sua comunidade, tendo a guerra uma importância fundamental na constituição da escravidão<sup>12</sup>.

Na história do continente africano, é possível perceber influências externas que modificaram amplamente o desenvolvimento da África. Inicialmente, os islâmicos, impulsionados pelo movimento expansionista pelo norte da África, desenvolvem redes de comercialização e escravização de indivíduos. Neste contexto, grande parte dos cativos eram predados nas guerras religiosas de expansão do Islã. Aqueles que se recusassem de professar a fé muçulmana estavam sujeitos à escravização legal. Estes escravizados não eram necessariamente negros; europeus também foram transformados em escravos a partir de guerras na Europa. Vale ressaltar que, na tradição islâmica, a escravidão era uma forma de conversão dos não-muçulmanos. Diante disto, pelo rigor da lei, escravizar outro muçulmano não era permitido, embora inúmeras vezes a dita lei tenha sido quebrada<sup>13</sup>.

Um segundo processo de expansionismo do escravismo na África ocorre com o desenvolvimento das interações econômicas entre europeus e africanos. Na historiografia, não há dúvida quanto ao fato de que a partir das negociações entre estes dois polos houve um aumento exponencial do número de escravizados exportados pela África. É possível afirmar que o tráfico transatlântico de escravizados marcou uma grande ruptura na história da África. Nos mais de três séculos que tal fenômeno vigorou, o comércio foi tão pulsante que sobrepujou em termos numéricos a escravidão islâmica, por mais que esta tenha sido mais duradoura. Diante da inovação das embarcações capazes de atravessar o atlântico, o comércio com a África atlântica propiciou diversas riquezas aos líderes locais e aos europeus. O fenômeno da escravidão na África também foi modificado, tornando-se, inclusive, mais vasto<sup>14</sup>.

Segundo Luiz Felipe de Alencastro, o comércio continental de longo curso, realizado na África, principalmente nas regiões subsaarianas, difundidos pelo avanço do Islã, favoreceu fortemente o comércio transatlântico de escravizados. É importante perceber que diversas sociedades africanas, em contraste com civilizações americanas do mesmo período, conheciam o valor mercantil do cativo, o que favoreceu consideravelmente a expansão do escravismo. Além disso, as rotas fluviais que interligavam a Senegâmbia e o Golfo da Guiné possuíam circuitos de trocas importantíssimos. Sendo assim, a geografia comercial e a história africana

---

<sup>12</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira . O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 – c. 1830. Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro: UFRJ, 2005. p. 47.

<sup>13</sup> LOVEJOY, Paul. Escravidão na África: uma História de Suas Transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p. 47-49.

<sup>14</sup> *Ibidem.* p. 52.

favoreceram a propagação do tráfico de escravizados. É neste contexto que os jalofos, importadores de cavalos árabes e primeira etnia negra a vender escravos para os europeus (fula, berbere, hauçá, mandiga), circulavam nos arredores do Mediterrâneo e do Sudão<sup>15</sup>.

No princípio do processo de importação de escravizados africanos para a Europa estava a busca por ouro. Além dos escravos, outros produtos também eram importados pelos europeus neste início, como a pimenta e o marfim. O interesse dos europeus no ouro se baseava na escassez do metal precioso na Europa, escassez esta que estava causando problemas no comércio com a Ásia, deixando a balança comercial deficitária para os europeus. Sendo assim, o acesso destes às regiões auríferas era fundamental para o desenvolvimento econômico da Europa. Do primeiro contato dos africanos com os portugueses no norte da África, que haviam iniciado sua expansão em 1415, com a conquista de Ceuta, foram levados para Europa os primeiros escravizados, que serviriam como trabalhadores domésticos<sup>16</sup>.

Os navegantes portugueses deram enfoque, inicialmente, na Mauritània, Senegâmbia e Costa do Ouro, regiões conhecidas como pertencentes à Alta Guiné. A partir deste estágio inicial, os portugueses foram penetrando o interior através dos rios Senegal e Gâmbia, e também estabeleceram feitorias comerciais em regiões costeiras, como na Ilha de São Tomé e Príncipe. Até a virada para o século XVI, a intensidade do comércio de escravos era mínima. Com o início das plantações em São Tomé e das relações comerciais com o Reino do Congo, nas primeiras décadas do *seiscentos*, o tráfico começou a se desenvolver amplamente<sup>17</sup>.

Os africanos da Alta Guiné exportavam ouro, escravos, marfim, couros, âmbar, cera, almíscar, goma-arábica, noz de cola, cobre e pimenta malagueta. Os europeus que comerciavam na região utilizavam para escambo: panos bretões, flamengos, alentejanos e norte-africanos; ferro dos países nórdicos e de Biscaia; vinhos e aguardentes ibéricos; cavalos da Espanha, do Marrocos e de Cabo Verde; “miçangas da Índia”. Entre as mercadorias negociadas pelos europeus com os africanos, duas delas causavam impacto direto na produção de escravizados: armas de fogo e cavalos<sup>18</sup>.

Os primeiros escravizados importados pelos europeus através dos circuitos atlânticos foram destinados a tarefas tradicionais, principalmente nos serviços domésticos. Os escravizados importados pela Península Ibérica, via Sevilha e Lisboa, eram distribuídos pelo

---

<sup>15</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe. O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 44-47.

<sup>16</sup> KLEIN, Herbert. A organização europeia do comércio de escravos. In: KLEIN, Herbert. *O Comercio Atlântico de Escravos*. Quatro séculos de comércio escravagista. Lisboa: Replicação, 2002. p. 10.

<sup>17</sup> *Ibidem*. p. 10-11.

<sup>18</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe. O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 49.

Mediterrâneo Ocidental. Nesta fase inicial do tráfico dos escravizados, os cativos ainda não haviam se tornado parte fundamental da força laboral, mesmo nas regiões onde se faziam mais presente, como no sul de Portugal.

Nas ilhas onde os portugueses estavam estabelecidos, o incremento da produção de açúcar foi uma etapa fundamental do processo de colonização<sup>19</sup>. A Ilha de São Tomé, por exemplo, acabou por ser um experimento do que viria ocorrer na América portuguesa. Algumas práticas comuns em todos os anos que duraram o escravismo foram cunhadas em São Tomé: regras para triagem, embarque, alimento, transporte, marca a ferro em brasa, etc. Tudo isto acabou servindo como treinamento para o escravismo moderno. A própria autorização régia para São Tomé comerciar diretamente com o Congo vai ser revivida no Brasil. Além destes fatores, culturas de produção agrícola, clima tropical e escravidão generalizada forjam o sistema que será transplantado para a América portuguesa. Diante disso, São Tomé exportará para a América portuguesa, após o seu declínio, indivíduos treinados no sistema de escravismo atlântico, mais imune às doenças europeias, tarimbados no idioma luso-africano (língua de São Tomé) e por vezes já treinado no cultivo do açúcar<sup>20</sup>.

Com o desenvolvimento do tráfico transatlântico de escravizados, os portugueses passaram a ter destaque na África centro-ocidental, principalmente no século XVII. Diante da queda da demanda de escravizados nas ilhas do Atlântico, o comércio de cativos ganha sua dimensão transatlântica. Inicialmente, os cativos que atravessavam o atlântico iam para a América espanhola. É na primeira metade dos *seiscentos* que o tráfico para portos brasileiros ganha novas dimensões, mais especificamente com a aliança entre portugueses e guerreiros jagas em Angola<sup>21</sup>.

O ajuntamento dos portugueses com os guerreiros jagas, no governo de Bento Banha (1611-1615), foi um marco primordial para a alavancagem do tráfico de escravizados a partir de Angola. Os jagas, segundo Alencastro, eram um conjunto de guerreiros de várias etnias que se reuniam em volta do *kilombo*. Eram bastante temidos por africanos e portugueses, pois possuíam uma força militar considerável, utilizando-se, principalmente, de machadinhas que dificultavam bastante a vida dos europeus. A partir do dito alinhamento as fileiras de escravizados cresceram consideravelmente durante o século XVII<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> KLEIN, Herbert. A organização europeia do comércio de escravos. In: KLEIN, Herbert. *O Comércio Atlântico de Escravos*. Quatro séculos de comércio escravagista. Lisboa: Replicação, 2002. p. 12-14.

<sup>20</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe. O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 64-70.

<sup>21</sup> *Ibidem*. p. 70.

<sup>22</sup> *Ibidem*. p. 89-90

No final do século XVII, porém, ocorre um fato que modifica amplamente a estrutura da escravidão na América portuguesa: a descoberta de minas de ouro no centro-sul do país. Como sabido, o ouro era uma mercadoria fundamental para economia mundial, sendo sua posse disputada por diversas nações europeias. O ouro foi responsável por estimular o desenvolvimento de diversas regiões na Europa e na África. Para o Brasil, ajudou a integrar o Norte ao Sul e alargou a fronteira escravista para o interior<sup>23</sup>.

A busca por metal amarelo na América portuguesa se deu no contexto da crise geral do século XVII, influenciada amplamente pela escassez do dito na Europa. Nas últimas décadas do século XVII aparecem as primeiras descobertas de ouro na região de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Tal descoberta modificou bastante a América portuguesa, intensificando a demanda por mão de obra escrava e elevando a participação portuguesa no comércio atlântico. Teve um peso negativo nas regiões açucareiras do Brasil, visto que o preço da escravaria se elevou. No que se refere ao centro-sul, Rio de Janeiro e Minas Gerais passaram a ser as regiões que mais importavam escravizados, inclusive de outras regiões do que viria a ser o Brasil, como Bahia e Pernambuco<sup>24</sup>.

Com a descoberta das minas de ouro da América portuguesa, o foco do tráfico de escravizados se desloca da África Centro-Occidental para a África Occidental, mais especificamente para a Costa da Mina. O ouro do Brasil foi uma das principais mercadorias utilizadas no comércio com a Costa da Mina, sendo responsável pela expansão do comércio na região. A dita costa africana exportou para a América portuguesa, entre 1701 e 1730, a maioria esmagadora dos escravizados<sup>25</sup>.

### **Tráfico de escravizados na Costa da Mina**

Inicialmente, convém abordar o espaço geográfico da Costa da Mina. Este, de modo geral, estava localizado entre o Cabo das Palmas, atual Libéria, até a atual República dos Camarões. Para fins de maior precisão, o Golfo do Benim, sub-região da Costa da Mina, foi o local onde os luso-brasileiros concentraram o comércio na região. Esta estava localizada entre o rio Volta e o rio Níger, sendo bastante drenada por lagos e canais<sup>26</sup>.

As informações históricas referentes aos primórdios dos estados do Golfo do Benim são inconclusivas. Luis Nicolau Parés afirma que fluxos migratórios causados por fugas de

---

<sup>23</sup>LOPES, Gustavo Acioli; MARQUES, Leonardo. O OUTRO LADO DA MOEDA: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). *Clio*. p. 8-9

<sup>24</sup>*Ibidem*. p. 9.

<sup>25</sup>*Ibidem*. p. 10.

<sup>26</sup>COSTA E BRITO, Rafael. Bahia, Costa da Mina e Minas Gerais: tráfico negreiro e laços culturais (1693-1763). Dissertação (Mestrado em História). Lisboa: NOVA. p 49.

guerras teriam sido uma característica fundamental no desenvolvimento da região. Tradições orais apontam para uma migração, ocorrida entre os séculos XV e XVI, de indivíduos saídos do poderoso Reino de Tado, estabelecendo um povoado onde mais tarde teria se consolidado o Reino de Aladá. Este teria monopolizado o tráfico de escravizados na região, subjugando povos como os hulas e huedas até o final do século XVII, quando estes conseguem se emancipar<sup>27</sup>.

Os europeus estabeleceram contato com os povos falantes das línguas gbe, na Costa da Mina, em meados do século XVII. Neste período, os ditos povos estavam organizados politicamente em monarquias e chefaturas. No centro político estava Aladá, reino mais poderoso durante todo o século XVII, com o seu porto principal em Jakin. No litoral, surgiram os reinos de Uidá e Popo. A oeste, na Costa do Ouro, os reinos Acã e Akwamu exerciam domínio, como dito anteriormente. Enquanto que a leste, os reinos de Oyó e Benim apareciam com destaque. Por último, ao norte de Aladá, começava a ganhar corpo o reino de Daomé, que no século XVIII se tornaria o grande senhor da região. Além destes reinos centralizados, os falantes da língua gbé conviviam com outros povos de estruturas menos complexas, como os adjas e os mahis<sup>28</sup>.

O reino de Uidá, um dos principais centros distributivos de escravizados da Costa da Mina, com capital em Savi, teria sido formado a partir de migrações de povos oriundos das terras orientais, local de origem dos iorubás, exercendo o domínio sob povos hulas, formando, com estes, o reino de Uidá. É possível afirmar que os fluxos migratórios foram fundamentais para a constituição dos principais reinos da Costa da Mina; tal fenômeno é bastante conhecido na formação de novos estados no continente africano. Além disso, o fortalecimento destes reinos tem haver, em grande medida, com o desenvolvimento do tráfico transatlântico de escravizados, que, ao captar armas de fogo para o continente africano, acirrou amplamente a escravização de indivíduos<sup>29</sup>.

A configuração espacial dos reinos de Aladá e Uidá baseava-se em conjuntos de aldeotas organizadas em volta de uma autoridade maior. Parés afirma que guerras privadas foram uma constante nos ditos reinos. Estes conflitos eram, em grande medida, impulsionados pelas dinâmicas do tráfico transatlântico de escravizados. Porém, todos os indivíduos reconheciam as funções distributivas do rei, principalmente colhendo os impostos, chamados de costumes, e distribuindo para os seus súditos<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup>PARÉS, Luis Nicolau. O rei, o pai e a morte: a religião vodum na antiga Costa dos Escravos na África Ocidental / Luis Nicolau Parés. — 1a ed. — São Paulo : Com panhia das Letras, 2016. p. 44.

<sup>28</sup>PARÉS. Op. Cit., p. 43.

<sup>29</sup>*Ibidem.* p. 44-46.

<sup>30</sup>*Ibidem.*, p. 51.



Uma maior centralização política pode ser encontrada no caso do Daomé, sendo causada por uma forte militarização do reino. Uma conjunção de três fatores teria permitido o predomínio de Daomé sob os seus rivais. Uma grande densidade populacional, alinhada ao controle do comércio à longa distância - principalmente de armas e escravos - e um sistema tributário eficaz para a população agrícola, permitiram que o Daomé acendesse, passando por cima dos vizinhos. Tais fatores explicam a centralização política daomeana, expressa em censos, impostos e regulamentações levados pelo reino<sup>31</sup>.

Daomé teria sido fundado no século XVII por Don Aklim, sendo um pequeno reino sem acesso ao litoral. No entanto, após o reinado de Don Aklim, o reino do Daomé vivenciou um intenso processo de expansão, tornando-se o senhor do comércio de escravizados na região. O exército daomeano era bastante poderoso, contando com um arsenal de armas de fogo, que eram usadas com o objetivo de dominar os estados vizinhos e proteger os seus súditos. Em meados do século XVIII, Daomé e Oyó travaram diversos conflitos em busca do controle do tráfico transatlântico de escravizados<sup>32</sup>.

O sistema patrilinear africano não teria resistido ao avolumamento do tráfico transatlântico de escravizados. No final do século XVII, Uidá se desliga de Aladá, e, mais adiante, Daomé conquista, em 1724 e 1727, Aladá e Uidá, respectivamente. Com a consolidação do poder daomeano, instala-se agora uma nova forma de governo, baseado, em grande medida, no absolutismo militar patrimonialista. Com o avanço deste sistema, Luis Parés afirma que se instaura no Daomé uma filosofia de que todo rei deveria expandir o território para além do seu antecessor, sendo esta expansão fruto da guerra e dominação, ou da compra do território<sup>33</sup>.

Até 1726, com a ascensão do Daomé, Aladá havia sido o reino da Costa da Mina que mais exportou escravizados para as Américas. Antes da ofensiva daomeana, Uidá havia ascendido no tráfico transatlântico, tornando-se forte concorrente de Aladá, em finais do século XVII. Segundo Costa e Silva, o porto de Uidá era densamente povoado e se localizava na vizinhança de diversos estados em conflitos, o que explica a tamanha produção de escravizados<sup>34</sup>. O porto também oferecia diversas vantagens em relação aos concorrentes, visto que o abastecimento funcionava de maneira satisfatória. Nas primeiras décadas do século

---

<sup>31</sup>*Ibidem*, p. 52.

<sup>32</sup>COSTA E BRITO, Rafael. Bahia, Costa da Mina e Mina Gerais: tráfico negreiro e laços culturais (1693-1763). Dissertação (Mestrado em História). Lisboa: NOVA. p. 42.

<sup>33</sup>PARÉS, Luis Nicolau. O rei, o pai e a morte: a religião vodum na antiga Costa dos Escravos na África Ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 2016. p. 53

<sup>34</sup>Apud: SILVA, Alberto da Costa. ALMEIDA, Suely Cordeiro de. Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c.1752). História, Assis/Franca, v. 37, e2018022, 2018. p. 16.

XVIII, o reino do Daomé se sobrepôs aos reinos de Uidá e Aladá, modificando bastante a dinâmica do tráfico na região. Reagindo a ascensão de Daomé, o Império de Oyó exerceu diversos ataques contra o rival<sup>35</sup>.

Na década de 1750, o comércio na Costa da Mina ainda estava bastante deteriorado. Embora as embarcações luso-brasileiras estivessem autorizadas, a partir de 1756, a navegar diretamente ao continente africano, estas não poderiam se destinar a um único porto. Tegbessu, rei do Daomé entre 1740 e 1770, teria demonstrado insatisfação com tal medida, visto que almejava uma maior circulação de negreiros em Ajudá. O *Dadá* ainda se queixava de outras questões, como a não ida de embarcações brasileiras para Ajudá, pois estas estavam dando preferência a outros portos, já que em Ajudá existia uma fila de embarcações de várias regiões e a escassez de ouro nas embarcações saídas da Bahia. É neste contexto portos menores começam a ganhar destaque, como Badagri, Porto Novo e Onim<sup>36</sup>.

Segundo Anne Ruderman, três fatores explicam o deslocamento do eixo negreiro de Uidá para outras regiões da Costa da Mina. Em primeiro lugar, o fato de Daomé estar em guerras constantes prejudicou a estabilidade e segurança no porto, o que prejudicava os interesses mercadológicos. Segundo ponto, Oyó, reino poderosíssimo que vivia em pé de guerra com o Daomé, preferiu enviar os cativos para outros portos que não dominados pelo rival. Terceiro e último ponto, Daomé teria interferido no comércio livre com altas taxas de impostos e costumes, proibindo, inclusive, que africanos adquirissem bens manufaturados dos europeus. Tais limitações prejudicaram bastante o comércio na região, o que contribuiu para o entendimento da ascensão de portos menores<sup>37</sup>.

No caso de Porto Novo, este ficava distante e inacessível para as tropas daomeanas, o que garantia maior segurança para os mercadores. Sua ascensão ocorreu num período bastante turbulento da história, entre 1776 e 1815, quando ocorreram a Independência dos Estados Unidos, a Revolução Francesa, a *jihad* em território haussá, a revolta escrava em Saint-Domingue e a proibição do tráfico português ao norte do Equador<sup>38</sup>.

O preço dos escravizados era outro atrativo para Porto Novo, já que os escravizados eram mais baratos do que os de Uidá. Apesar disto, os escravizados de Uidá eram considerados melhores do que os de Porto Novo. São vários os elementos que causaram o deslocamento do

<sup>35</sup>JÚNIOR, Carlos da Silva, “Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa Da Mina) no século XVIII”, Revista de História, (São Paulo). 2017. p. 17-18.

<sup>36</sup>RIBEIRO, Alexandre Vieira . O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 – c. 1830. Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro: UFRJ, 2005. p. 66-67.

<sup>37</sup>RUDERMAN, Anne. *Intra-European Trade in Atlantic Africa and the African Atlantic*. William and Mary Quarterly, 77 (2). Ohio Institute. 2020. p. 238-239.

<sup>38</sup>JÚNIOR, Carlos da Silva, “Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa Da Mina) no século XVIII”, Revista de História, (São Paulo). 2017. p. 7.

tráfico de escravizados de Uidá para outras regiões, tais como Porto Novo. O reino do Daomé vivia uma situação difícilíssima com os estados vizinhos até a subida de Tegbesu ao trono daomeano. O novo rei buscou, em sua nova política, alavancar tratados de paz com diversas regiões, inclusive com Oyó. No entanto, essa política causou a defasagem das tropas do império, causando insegurança aos navios europeus. Com isso, Daomé passou a não possuir uma produção autossustentável de cativos, dependendo, assim, de vizinhos como Oyó. O problema maior foi que Oyó passou a negociar escravizados a partir de portos próprios. Além disto, os mercadores baianos, que disputavam o tráfico de escravizados em Uidá com traficantes franceses de Nantes, foram prejudicados por uma lei de 1756 que limitou a quantidade de tabaco transportado pelas naus luso-brasileiras, com isso, a competição ficou desleal para os baianos, que buscaram novas regiões para comerciar<sup>39</sup>. A historiadora Daniele Santos de Souza afirma que a limitação do número de embarcações imposta pela Coroa portuguesa em Uidá acabou também por alongar o tempo de estadia dos negreiros, elevando, assim, os riscos do cálculo escravagista<sup>40</sup>.

Existem pelo menos duas visões conflitantes oriundas de tradições orais que procuram explicar a fundação de Porto Novo. A primeira tradição afirma que após disputas entre príncipes de Aladá, dois deles migraram, um para o norte, dando origem ao Daomé, outro para sudeste, gestando Porto Novo, após a passagem do traficante português Eucaristus Campos<sup>41</sup>. Já a outra tese é a de que após a morte do primeiro rei de Aladá, o seu filho viria a construir uma cidade semelhante ao local de origem dos falantes gbe. Alguns historiadores apontam que Porto Novo teria sido fundada no século XVIII, após a conquista de Aladá por Daomé. A nova região ficou conhecida como Porto Novo.

Durante a Guerra dos sete anos (1756-1763), conflito que envolveu a Inglaterra e a França, a circulação de embarcações luso-brasileiras estava a todo vapor em Porto Novo. O dito autor defende que o comércio de escravizados em Porto Novo era dominado por traficantes baianos. Para sustentar sua argumentação, Carlos Silva Júnior afirma que 91% das embarcações luso-brasileiras que ancoravam em Porto Novo tinham como local de origem Salvador. De acordo com o *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, entre 1760 e 1850, as embarcações luso-brasileiras correspondiam a 31% dos navios que ancoravam em Porto Novo; destas, 97% eram embarcações saídas de Salvador. Ainda de acordo com Carlos da Silva Jr., 8.669 escravizados embarcaram em Porto Novo, entre 1761 e 1770, sendo que, destes, 6.024 foram transportados

---

<sup>39</sup>*Ibidem*. p. 16-22.

<sup>40</sup>SOUZA, Daniele Santos. Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790). 2013. Tese (Doutorado em História). Bahia: UFBA, 2018. p. 111.

<sup>41</sup>JÚNIOR. Op. Cit., p. 8-10.

por navios luso-brasileiros. É neste contexto que se insere a fonte analisada no presente relatório, a Corveta Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas, capitaneada por Manoel da Costa Ferreira, que parte da Bahia para a Costa da Mina em 1768, retornando em 1769, com passagem no Rio de Janeiro, local onde 156 escravizados foram vendidos. Foi em Porto Novo que a corveta adquiriu, em troca por diversas mercadorias, todos os escravizados levados para a América portuguesa<sup>42</sup>.

### **O comércio de escravizados na Costa da Mina e sua relação com a Bahia**

O surgimento do comércio de escravizados na Costa da Mina, em comparação ao de Angola, foi tardio. Mesmo após do primeiro contato, o florescimento do comércio foi arrastado, durando cerca de um século para se tornar contínuo. Apenas no segundo quartel do século XVII, o comércio de cativos na região do golfo do Benim se tornou regular. A partir de então, o florescimento do tráfico de escravizados na região é tão evidente que, em pouco tempo, diversos fortes e feitorias de nações europeias foram edificadas<sup>43</sup>.

Os portugueses chegaram à região que viria ser conhecida como Costa da Mina ainda no século XV, exercendo influência até 1637, com a tomada do Castelo de São Jorge da Mina pelos neerlandeses. Após a tomada do castelo por parte dos holandeses, a ideia de proibir a participação de Portugal no comércio da Costa da Mina ganhou visibilidade. Porém, o pragmatismo econômico fez-se presente e os neerlandeses perceberam que poderiam lucrar com o comércio com os lusitanos. Sabendo da demanda existente na África por produtos brasileiros, tais como o tabaco, os neerlandeses resolveram permitir que os luso-brasileiros negociassem na Costa da Mina, desde que pagassem um tributo (quartamento ou daxe) de 10% referente à carga<sup>44</sup>. Em uma carta de 1718, enviada pelo vice-rei do Brasil, consta um relato das dificuldades no tráfico com a Costa da Mina, em grande parte decorrente da presença dos holandeses. O vice-rei D. Sancho Faro propunha, na carta, que se boicotasse o comércio com a Costa da Mina por um ano, mas esta ideia não foi levada à frente, pois era bastante difícil frear um comércio tão produtivo para a América portuguesa e também para Portugal, visto que o dito comércio fornecia mão de obra para a produção aurífera. Depois do acontecimento ocorrido em

---

<sup>42</sup> *Ibidem*. p. 28.

<sup>43</sup> LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano.; Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, n. 37 (2008), p. 56-57.

<sup>44</sup> FERREIRA, Roquinaldo. A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700). *Varia hist.* [online]. 2010, vol.26,n.44 [cited 2019-12-23], p. 495.

1637, os portugueses apenas retomam o comércio com a Costa da Mina na década de 1670, ainda que com dificuldades<sup>45</sup>.

Alguns fatores contribuíram para que o tráfico de escravizados se deslocasse de Angola para a Costa da Mina. O foco dado pelos traficantes reinóis e do Rio de Janeiro ao comércio de Angola inibiu a participação dos comerciantes baianos e pernambucanos no comércio da região<sup>46</sup>. Como consequência da reconquista de Angola levada a cabo por tropas saídas do Rio de Janeiro, lideradas por Salvador Correia de Sá, em 1648, os governadores de Angola passaram a privilegiar os comerciantes do Rio de Janeiro, o que causou uma diminuição da exportação de escravos angolas para o nordeste da América portuguesa. Os traficantes baianos responderam a isto direcionando suas embarcações para os portos da Costa da Mina<sup>47</sup>. Além disto, uma das mercadorias mais demandadas no comércio de cativos na Costa da Mina, o tabaco brasileiro de terceira qualidade, não era apreciada em Angola, segundo Nardi (1996, p. 218), por motivos religiosos. Isto fez com que os traficantes das zonas açucareiras, em meados do século XVII, deslocassem o seu comércio para a Costa da Mina.

As redes de comercialização africanas foram fundamentais para o desenvolvimento do tráfico de escravizados. Os africanos possuíam a difícil tarefa de manter as rotas inacessíveis aos europeus e, simultaneamente, manter o comércio de gente, bastante lucrativo, com os estrangeiros. Um exemplo de minar a participação dos europeus em rotas africanas é a proibição de pessoas calçadas (inclusive negros) em determinadas regiões. Diante disso, os portugueses foram obrigados a aceitar as redes comerciais africanas, visto que suas instalações dependiam da organização dos africanos<sup>48</sup>.

Após a retomada contínua do tráfico de escravizados na Costa da Mina, os traficantes baianos passaram a exercer prioridade na região. Porém, o fato do comércio da Costa da Mina estar em posse dos comerciantes baianos contrariava os interesses da Coroa, visto que destoava do exclusivo metropolitano, já que o excedente do comércio não era captado pela Coroa portuguesa. O monopólio também prejudicava os lusitanos por dois motivos: primeiro pelo fato de que os holandeses podiam se apropriar do tabaco, já que estavam estabelecidos na Costa da Mina e cobravam 10% da carga de tabaco das embarcações portuguesas para a autorização do comércio na região; segundo, porque, na Bahia, começou a se priorizar o tabaco de terceira

---

<sup>45</sup>VERGER, Pierre. Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII A XIX. Salvador: Corrupio, 2002. p. 84-85.

<sup>46</sup>LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano.; Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). Afro-Ásia, n. 37 (2008), p. 58.

<sup>47</sup>ALENCASTRO, Luiz Felipe. O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 231-238.

<sup>48</sup>*Ibidem*.

qualidade em detrimento daquele que seria exportado para a Península. Por estes motivos a Coroa tentou de várias formas recuperar este mercado, mas não era uma tarefa simples. Os portugueses teriam que aplicar uma política rígida, mas não poderiam prejudicar a economia colonial da qual eram dependentes. Por isto, segundo Jean Baptiste Nardi, a política implementada pela coroa foi “hesitante e tímida”<sup>49</sup>.

Quem mais aproveitou das vantagens oferecidas para o desenvolvimento do comércio com a Costa da Mina foi a Bahia. Em 1701, a produção de tabaco nas lavouras do sul foi proibida e a produção em Pernambuco foi bastante limitada, o que praticamente findou com a produção de fumo na região. Com isso, os traficantes baianos puderam forjar uma hegemonia no comércio da região<sup>50</sup>. A partir de 1684 já havia um crescimento no número de exportações de tabaco baiano de terceira qualidade para a Costa da Mina, com uma média de 6,4 navios ao ano, carregando quase 4 mil arrobas e resgatando cerca de 900 escravizados, ao preço de três rolos cada. Em 1695 o comércio desenvolveu-se ainda mais, aumentando o número de embarcações envolvidas por ano para 20 navios, carregando 13 mil arrobas e resgatando, aproximadamente, 1.000 escravizados. Esta frequência teria durado cerca de 15 anos e, devido à expansão, D. Pedro II, em 1699, através de uma ordem régia, determinou que se limitasse a exportação de tabaco em 24 navios por ano carregando, no máximo, 4.000 arrobas ao total<sup>51</sup>.

Apesar de 24 quatro embarcações estarem autorizadas a comercializar na Costa da Mina, Jean Baptiste Nardi aponta que havia apenas 17 proprietários. Isto facilitou a concentração do comércio nas mãos de alguns poucos, o que acabou por ser a tônica de grande parte do século XVIII<sup>52</sup>. Embora qualquer um que quisesse pudesse montar uma embarcação até chegar o número limite de 24 viagens, poucos possuíam cabedal suficiente para tal empreitada. Entre 1700 e 1730, por algum motivo incerto, houve uma mudança na legislação que limitou o número de negociantes envolvidos no comércio com a Costa da Mina. Isto fez com que os negreiros se juntassem aos armadores em sociedades. Entre 1728 e 1743 as 24 sociedades envolvidas no negócio da Costa da Mina eram proprietárias de 88 embarcações. Em 1750 havia, aproximadamente, 60 agentes envolvidos no tráfico. Sendo assim, a mudança na lei, em relação ao número de sociedades, não alterou a concentração de um grande número de navios no controle de poucas sociedades. A dita mudança ofereceu o comércio na Costa da Mina para um grupo restrito de comerciantes: os traficantes baianos<sup>53</sup>.

---

<sup>49</sup>NARDI, Jean Baptiste. O fumo brasileiro no período colonial. São Paulo: Brasiliense: 1996. p. 232.

<sup>50</sup>NARDI, Op. Cit., p. 222-223.

<sup>51</sup>*Ibidem*.

<sup>52</sup>NARDI, Jean Baptiste. O fumo brasileiro no período colonial. São Paulo: Brasiliense: 1996. p. 226.

<sup>53</sup>*Ibidem*. p. 230.

No decorrer do século XVIII, os comerciantes baianos se tornaram os principais parceiros comerciais da Costa da Mina. Luiz Filipe de Alencastro afirmou que a Bahia havia se tornado a “capital” da Costa da Mina; em outras ocasiões, o mesmo reiterou a importância dos mercadores baianos na dita Costa<sup>54</sup>. Pierre Verger, em seu trabalho clássico *Fluxo e Refluxo*, aponta o relato de um viajante, chamado Pyrard de Laval, datado no início do século XVII, que ficara estupefato com a quantidade de escravizados na Bahia. Além de Laval, outros viajantes que escreveram sobre a Bahia dos finais do século XVII relataram a imensa influência exercida pelos negros na cidade. Enquanto trabalhadores, eram responsáveis pela movimentação de pessoas e mercadorias<sup>55</sup>

Qualquer discussão a ser feita sobre as relações entre Bahia e Costa da Mina deve partir da consideração de que estas regiões eram parte do amplo mundo atlântico. Diversos indivíduos interagiram neste comércio bastante complexo; famílias ascenderam e alcançaram status social de elite, como demonstra Alexandre Ribeiro (2006). A perspectiva historiográfica do atlântico sul preconiza os agentes sociais africanos e brasílicos como ativos em suas histórias.

### **Análise das mercadorias utilizadas no tráfico da Costa da Mina**

Durante o período que vigorou a escravidão transatlântica, era necessário, no continente africano, despender uma variedade considerável de mercadorias para uma aquisição satisfatória de escravizados. O conjunto destas mercadorias era conhecido como *banzo*. No entanto, não apenas a variedade era importante no tráfico transatlântico de escravizados, a qualidade da carga também era fundamental para uma boa compra na África<sup>56</sup>. Na obra *A Rota dos Escravos*, Medina e Henriques apontam algumas mercadorias que eram solicitadas pelos africanos nos mercados em meados do século XVIII: missangas, pérolas, conchas, búzios, cobres, espelhos, vidros, ferros, tecidos, tabaco, aguardente, armas de fogo e pólvora<sup>57</sup>.

Desde o início do processo da escravidão atlântica, os tecidos eram utilizados na permuta por homens escravizados. Segundo Duplessis, os tecidos foram a principal manufatura

---

<sup>54</sup>ALENCASTRO, Luiz Felipe. O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 29, 63, 353.

<sup>55</sup>VERGER, Pierre. Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII A XIX. Salvador: Corrupio, 2002. p. 73.

<sup>56</sup>RUDERMAN, Anne. *Intra-European Trade in Atlantic Africa and the African Atlantic*. William and Mary Quarterly, 77 (2). Ohio Institute. 2020. p. 212.

<sup>57</sup>HENRIQUES, Isabel C; MEDINA, João. *A Rota dos Escravos*. Lisboa: Sergia, 1996. p. 143.

comercializada através do Atlântico. Poderiam ser utilizados como vestimenta, moeda, embalagem de mercadorias e até mesmo em cerimônias religiosas<sup>58</sup>.

No que se refere especificamente à Costa da Mina, segundo Lopes e Menz, as mercadorias demandadas na Costa da Mina eram: tecidos asiáticos de algodão, tecidos de lã europeus, armas europeias, produtos metálicos europeus, pólvora e tabaco<sup>59</sup>. Corroborando com tal afirmação, Anne Ruderman afirma que juntamente com as armas de fogo, o tabaco era uma mercadoria fundamental para a realização do comércio na Costa da Mina. Tanto era, que negociantes franceses de Nantes buscaram, sem sucesso, obter o direito de importar tabaco do Brasil oficialmente, quebrando a política protecionista francesa. Diante disso, a compra de tabaco por ingleses e franceses sempre foi um objetivo dos negreiros, que viam nesta a compra a possibilidade de qualificar a carga comercial<sup>60</sup>.

Como dito anteriormente, para uma carga ser considerada adequada no continente africano, era fundamental que respondesse a duas questões: variedade e qualidade. Como as trocas no continente africano ocorriam de forma espaçada, com os negreiros passando por diversos portos, realizando pequenas trocas, antes de chegar aos portos, ou ao porto, em que se realizaria a compra de escravizados, momento no qual a carga deveria estar devidamente sortida. Entre os itens demandados no continente africano, Ruderman destaca, através da documentação de uma embarcação que mercadeja no Cabo Lahú, a pólvora, tecidos de algodão colorido, armas, panos, lenços, conhaques e chapéus aparados<sup>61</sup>.

Por fim, não se pode subestimar a importância do ouro no comércio com a Costa da Mina. Apesar dos negreiros de Portugal navegarem pelos mares da Costa da Mina desde o século XVI e os de Pernambuco e da Bahia frequentarem-na em meados do século XVII, a intensificação das relações entre a América portuguesa e a Costa da Mina data dos últimos anos do século XVII, coincidindo com o momento da descoberta das minas na América portuguesa. Inclusive, a participação dos mercadores saídos de Lisboa no comércio com a Costa da Mina triplica entre 1701 e 1730, demonstrando que o dito mercado se tornou um meio pelo qual os comerciantes reinóis buscavam pôr as mãos no ouro do Brasil<sup>62</sup>.

---

<sup>58</sup>DUPLESSIS, Robert. “Mercadorias Globais, Consumidores Locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII”. Salvador: Afro-Ásia, 41 (2010). p. 22.

<sup>59</sup> LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano.; Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). Afro-Ásia, n. 37 (2008). p. 59.

<sup>60</sup>RUDERMAN, Anne. *Intra-European Trade in Atlantic Africa and the African Atlantic*. William and Mary Quarterly, 77 (2). Ohio Institute. 2020. p. 236-238.

<sup>61</sup>*Ibidem*. p. 212.

<sup>62</sup>LOPES, Gustavo Acioli; MARQUES, Leonardo. O OUTRO LADO DA MOEDA: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). Clio. p. 11.



Parte importante do ouro brasileiro foi utilizada no pagamento de taxas portuárias e como moeda de troca por cativos, ficando, assim, no território africano. Aladá, Uidá e, posteriormente, Daomé, cobraram impostos em ouro aos portugueses. Quanto ao Daomé, os autores afirmam que passaram a negociar diretamente com os portugueses, retirando dos ingleses o papel de intermediário que possuíam. Com o ouro, os portugueses tinham acesso aos melhores escravizados, enquanto os outros europeus sofriam com a demora na costa africana que aumentava exponencialmente a chance de revoltas escravas<sup>63</sup>.

### **Análise da trajetória da Corveta Nossa Senhora Nazaré Santo Antônio e Almas**

A Corveta Nossa Senhora Nazaré Santo Antônio e Almas, capitaneada por Manoel da Costa Ferreira, partiu em direção a Costa da Mina em 1768, a fim de comprar cativos que seriam vendidos no Rio de Janeiro. Como era de praxe, muitos indivíduos investiram na embarcação, visto que o tráfico era uma atividade bastante custosa. No caso da dita corveta, foi possível contabilizar 59 financiadores, entre eles se destacam três membros da mesma família: José da Costa Ferreira, indivíduo de destaque nas menções do capitão da embarcação; Francisco da Costa Ferreira, que despendeu grande montante em recursos; e Manoel da Costa Ferreira, capitão e interessado nos lucros da embarcação. Vale mencionar também a participação de mulheres e negros no financiamento da empreitada.

A Corveta iniciou o trajeto da Bahia, passou por diversos locais da Costa da Mina, antes de atravessar o atlântico em direção ao Rio de Janeiro, local onde os escravizados foram vendidos. Após isto, a embarcação retornou para a Bahia.

Como explanado anteriormente, para concretizar uma compra por cativos na Costa da Mina, fazia-se necessário uma cesta com diversos itens. A embarcação partiu da Bahia com as seguintes mercadorias a bordo:

**TABELA I - Mercadorias que partiram da Bahia**

Mercadoria	Unidade	Quantidade
Tabaco	Rolo	2.020
Tabaco	Mangote	21
Tabaco	Coração	2

---

<sup>63</sup>*Ibidem.* p. 15-16.

Aguardente	Pipa	3
Açúcar	Barrilinho	70
Açúcar	Cara	4
Doce	Boyoens	60
Seda	Côvado	100
Panico	Peça	200
Búzio grosso	Arroba	10

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 24. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Calculado pelo autor, 2022.

A compra de cativos em território africano era a última etapa de uma série de outras que os traficantes executavam na Costa da Mina. Antes de chegar ao objetivo final, os mercadores realizavam trocas das mercadorias que carregaram consigo por outras que seriam importantes na hora de comprar os escravizados no destino final. Como sabido, o tabaco desempenhava um papel importantíssimo no comércio na região, tanto nas etapas iniciais do tráfico, como também nas finais. No caso da Corveta Nossa Senhora de Nazaré, o tabaco baiano foi importantíssimo nas trocas intermediárias em regiões como Grão Massame, Cabo Laou, Mina, Aquitá e Rio de Cavalos. Nestas regiões, a Corveta se desfez de 449 rolos de tabaco e 18 mangotes de tabaco e adquiriu as seguintes mercadorias:

**TABELA II - Mercadorias adquiridas nas trocas intermediárias**

<b>Mercadoria</b>	<b>Unidade</b>	<b>Quantidade</b>
Búzio	Livras	4.340
Cachimbo	Unidade	3
Calandares	Peça	8
Chita	Peça	80
Espingarda	Unidade	90
Fustão	Peça	47
Guingão	Peça	5
Lenço	Peça	24

Linho	Peça	76
Olanda	Peça	24
Ouro	Aqueres	330
Panico	Peça	1.512

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 25. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

As mercadorias expostas na Tabela II foram utilizadas mais adiante na compra de cativos em Porto Novo. Através do valor do rolo do tabaco indicado pelo historiador Jean Bapptiste Nardi, foi possível aferir o preço de todas as mercadorias que interagiram com o tabaco na trajetória da Corveta. O objetivo de identificar o valor das mercadorias é mensurar o peso que cada tipo de mercadoria desempenhava na compra pelos cativos<sup>64</sup>. A Tabela III elenca o valor das mercadorias que a embarcação tinha posse no momento da empreitada comercial:

**TABELA III - Valor unitário das mercadorias carregadas pela Corveta Nossa Senhora do Nazaré, Santo Antônio e Almas.**

<b>Mercadoria</b>	<b>Unidade</b>	<b>Valor (réis)</b>
Tabaco	Rolo	1.500
Tabaco	Mangote	4.500
Panico	Peça	165
Fustão	Peça	800
Calandares	Peça	940
Chita	Peça	810
Linho	Peça	500
Lenço	Peça	580
Olanda	Peça	1.500
Guingão	Peça	1.740
Cachimbo	Unidade	3.000
Espingarda	Unidade	500
Ouro	Aque	150
Búzio	Livras	30

<sup>64</sup>NARDI, Jean Baptiste. O fumo brasileiro no período colonial. São Paulo: Brasiliense: 1996. p. 226.

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 31. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

Para a realização do comércio na Costa da Mina, os gastos envolvidos eram bastante elevados. As despesas iniciavam com o custeamento da embarcação enquanto empreitada. Após a chegada da dita à Costa da Mina, despesas com manutenção da estadia e taxas comerciais se tornavam presente. Além destas, o gasto com intempéries inerentes ao tráfico de escravizados, atividade bastante arriscada, eram elevados. A corveta, ao chegar à Costa da Mina, se estabeleceu em Rio de Cavalos, local onde foram despendidos 3 barris de açúcar e 3 boiões de doce, negociação descrita como "mimo a um capitão com que fiz negócio". Após a passagem por Rio de Cavalos, a corveta se deslocou para Cabo Laou, onde foram gastos 2 boiões de doces e 2 barris de açúcar, também dado para um capitão que negociou com a embarcação. Dando sequência à empreitada comercial, a corveta chega em Mina, local onde o tempo de estadia é mais elevado do que as regiões anteriores, o que gerou mais custos. A Tabela IV demonstra os gastos relacionados à estadia da Corveta em Mina:

**TABELA IV - Gastos da Corveta Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas realizados em Mina - 1769.**

Tipo de gasto	Motivação do gasto	Mercadoria	Quantidade	Unidade
Taxa	Quartiamento	Tabaco	262	Rolo
	Pagamento ao Amaral fiscal	Açúcar	2	Feixo
	Pagamento ao Amaral fiscal	Doce	42	Boião
	Pagamento ao Amaral fiscal	Açúcar	3	Cara
	Pagamento ao Amaral fiscal	Açúcar	38	Barrica
	Dado à visita	Tabaco	14	Rolo
Manutenção	Compra da canoa	Ouro	128	Aques
	Compra de alimentos em decorrência do furto	Tabaco	3	Rolo
	Comedor e Casa	Tabaco	2	Rolo
	Gasto com canoieiros	Tabaco	39	Rolo
	Pagamento de calafatagem	Tabaco	1	Mangote
Outros	Furto	Tabaco	142	Rolo

	Furto	Tabaco	1	Coração
	Furto	Panico	20	Peça
	Mandou o Amaral dar aos seus moços	Tabaco	1	Mangote
	Mandou o Amaral dar aos seus moços	Tabaco	1	Rolo
	Dado para o Amaral e Fiscal	Panico	200	Peça

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 31. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

Muitos dos gastos que aparecem na documentação da Corveta Nossa Senhora de Nazareth, Santo Antônio e Almas são comuns às empreitadas escravagistas. Os gastos com furtos e outros imprevistos eram recorrentes nas operações do tráfico. Além disso, gastos com taxas específicas também eram comuns, como a “visita”, tipo de imposto pago às autoridades locais, e como o pagamento ao Amaral, que, segundo Suely Almeida, o termo Amaral poderia se referir a um dos mandatários da região<sup>65</sup>.

Antes de chegar ao destino final em solo africano, Porto Novo, a nau ainda passou por Popó, onde foram despendidos 6 rolos de tabaco, 1 mangote de tabaco e 2 ancoretas de aguardente em troca de mercadorias, tais como sal e lenha.

Em 23 de fevereiro de 1769 a Corveta Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas desembarcou em Porto Novo, local onde os escravizados seriam adquiridos. Apesar de Porto Novo ascender nos circuitos do tráfico entre 1766 e 1770, foi entre 1776 e 1790 que a região se tornou hegemônica na exportação de cativos. Segundo David Eltis, no período em que a corveta desembarcou em Porto Novo, o tráfico em Ajudá e no Benim tinham maiores proporções<sup>66</sup>. Os motivos pelos quais ocorre o deslocamento do tráfico baiano de Ajudá para Porto Novo já foram explicados anteriormente, mas vale ressaltar alguns pontos: a política do líder daomeano de manter a paz com a vizinhança descuidou a força do exército, isto limitou a segurança dos negociantes em Uidá e a produção dos cativos pelo Daomé foi cerceada; em 1756 foi imposta a lei que limitava a quantidade de tabaco carregado nas embarcações baianas, o que prejudicou os baianos que concorriam com os franceses de Nantes. Estes e outros fatores culminaram na dispersão de traficantes baianos para portos do Golfo do Benim, como é o caso de Porto Novo.

<sup>65</sup> ALMEIDA, Suely Cordeiro de. Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c.1752). História, Assis/Franca, v. 37. 2018. p. 14.

<sup>66</sup> ELTIS, David. A Diáspora dos Falantes de Iorubá, 1650-1865: Dimensões e Implicações. Topoi (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 7, n. 13, p. 271-299, Dec. 2006, p. 261.

A Tabela V elenca os gastos da embarcação durante o tempo que se deu a estadia em Porto Novo:

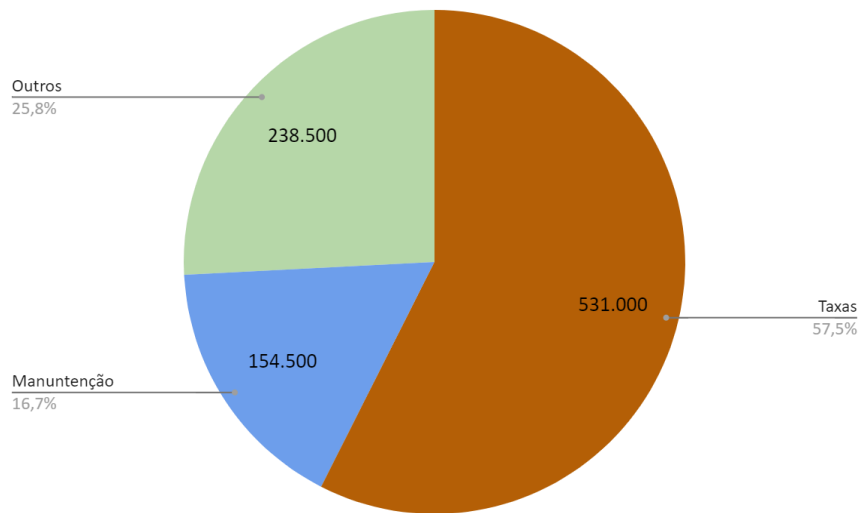
**TABELA V - Gastos da Corveta Nossa Senhora do Nazareth, Santo Antônio e Almas em Porto Novo - 23/03/1769.**

Tipo de gasto	Motivação do gasto	Mercadori a	Quantidad e	Unidade
Taxa	Costume ao Rei	Seda	100	Côvado
	Costume ao Rei	Doce	4	Boião
	Costume ao Rei	Açúcar	4	Barril
	Costume ao Rei	Tabaco	42	Rolo
	Costume ao Rei para marcação	Tabaco	36	Rolo
Manutenção	Custo com água	Tabaco	6	Rolo
	Custo com barraca	Tabaco	1	Rolo
	Compra de feijão e azeite	Tabaco	40	Rolo
Outros	Perdido no banco e gastos com cativos na viagem	Tabaco	13	Rolo
		Aguardent e		
	Despesa com o rei e mercadores		2	Pipa
	Despesa com o rei e mercadores	Doce	7	Boião
	Despesa com o rei e mercadores	Açúcar	1	Cara
	Despesa com o rei e mercadores	Açúcar	23	Barril

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 26. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

Os gastos de tabaco entre as despesas da corveta são bastante elevados. É interessante notar que os itens doce e açúcar são recorrentemente utilizados nas despesas, mas não entram diretamente na troca por escravizados, como poderemos ver mais adiante. O gráfico a seguir demonstra, em réis, o valor total do tabaco gasto em cada tipo de despesa na Costa da Mina durante a estadia da corveta:

**GRÁFICO I - Total de tabaco despendido nos gastos gerais da Corveta na Costa da Mina (em réis)**



**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 26. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

Os gastos relacionados às taxas necessárias para a realização do comércio na Costa da Mina apresentam maior número de tabaco despendido. Estando quitadas todas as taxas, se inicia o processo da aquisição de escravizados em Porto Novo. A presente embarcação adquiriu 161 escravizados, sendo 76 negros, 40 molecões, 26 moleques, 8 moleconas e 11 molecas. Estas categorias diziam respeito à faixa etária dos cativos. O negro e negra teriam, mais ou menos, de 25 a 35 anos. Os molecões e moleconas possuíam entre 15-25 anos. Abaixo desta faixa-etária estavam os moleques e molecas. Carlos da Silva Jr. aponta que, entre 1761 e 1770, 8.669 escravizados embarcaram em Porto Novo. Destes, 6.024 foram transportados por navios luso-brasileiros. A tabela a seguir apresenta a configuração da escravaria após a compra em Porto Novo<sup>67</sup>:

**TABELA VI - Composição da carga de escravos (entrada)**

	Moleca	Moleque	Negro	Molecão	Molecona	Total
	11	26	76	40	8	161
Total (%)	6,8%	16,1%	47,2%	24,8%	5,1%	100%

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 28-29. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

<sup>67</sup> JÚNIOR, Carlos da Silva, “Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa Da Mina) no século XVIII”, Revista de História, (São Paulo), n.176, a02716, 2017. p. 27.

Para a realização da compra de 161 cativos, foram despendidas 14 ancoretas de aguardente, 940 rolos de tabaco, 3 cachimbos, 90 espingardas, 76 peças de linho, 6 peças de calandares, 24 peças de lenço, 1.448 peças de panico, 9 peças de chita, 44 peças de fustão (TABELA VII). A variedade de mercadorias é necessária para atender a demanda dos negociantes africanos. Vale mencionar que os tecidos aparecem com destaque no banzo.

**TABELA VII - Valor unitário das mercadorias despendidas na compra de escravizados (em réis).**

Mercadoria	Unidade	Preço (réis)
Tabaco	Rolo	1.500
Panico	Peça	165
Caximbo	Unidade	3.000
Linho	Peça	500
Fustão	Peça	560
Espingarda	Unidade	500
Chita	Peça	625
Calandares	Peça	940
Lenço	Peça	625
Ancoreta	Unidade	1.250

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 28-29. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

**TABELA VIII - Mercadorias despendidas na compra por cativos (valor em réis)**

Mercadoria	Unidade de medida	Quantidade	Preço (réis)	Valor relativo
Aguardente	Ancoreta	14	17.500	1,00%
Tabaco	Rolo	940	1.410.000	77,90%
Cachimbo	Unidade	3	9.000	0,50%
Espingarda	Unidade	90	45.000	2,50%
Linho	Peça	76	38.000	2,10%
Landares	Peça	6	5.640	0,30%
Lenço	Peça	24	15.000	0,80%
Panico	Peça	1448	238.920	13,20%



Chita	Peça	9	5.625	0,30%
Fustão	Peça	44	24.640	1,40%

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 28-29. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

As peças de panico e os rolos de tabaco são as mercadorias mais recorrentes na cesta para compra dos escravizados. Fora os gêneros da terra e os têxteis, apenas compuseram o banzo espingardas e cachimbos, ainda que com peso diminuto. No que se refere ao Gráfico III, o tabaco aparece com destaque na aquisição dos cativos pela corveta. O valor dos 940 rolos de tabaco utilizados na compra foi, aproximadamente, 1.400.000 réis, sendo, assim, a principal mercadoria da empreitada. Destacando os produtos manufaturados e os produtos da terra, tem-se os seguintes valores:

**TABELA IX - Mercadorias despendidas na compra de escravizados (por tipo)**

<b>Mercadoria</b>	<b>Preço (réis)</b>	<b>Valor relativo</b>
Produtos da terra	1.427.500	78,80%
Manufaturados	381.825	21,20%
Total	1.809.325	100,00%

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 28-29. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2020.

A compra de cativos em território africano envolvia uma série de agentes responsáveis pelas negociações. Na documentação da Corveta Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas, foi possível contabilizar 29 negociadores que venderam escravizados para a corveta. Entre os negociantes estão 1 português ou brasílico, de nome Antônio Cruz, 1 mercador de ovos, além de diversos africanos, tais como: Dopó, Sesú, Paçonum, etc. Uma rede complexa de diversos atores que interagem no mercado de cativos. Concluída a negociação por cativos em Porto Novo, a corveta parte em direção ao Rio de Janeiro, local onde os escravizados seriam vendidos. Em junho de 1769, pelo menos 6 meses depois do início da empreitada, a embarcação atraca no Rio de Janeiro e realiza a venda de 137 cativos, chegando próximo ao fim do longo processo de aquisição e venda de cativos.

**TABELA X - Venda e saída de 156 escravizados no Rio de Janeiro - junho de 1769**

<b>Tipo</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Preço médio</b>	<b>Total</b>
Negro	54	76.200	4.114.800
Negra	2	57.000	115.200
Molecão	18	90.000	1.612.000,0
Moleque	43	55.000	2.401.200
Moleca	9	46.000	416.800
Molecona; Moleque	3; 8	n/i	713.800
Subtotal	137		9.373.800
Remetidos para a Bahia	10		
Morreram	9		
Total	156		9.373.800

**Fonte:** Conta da corveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo Antônio e Almas. Bahia, novembro de 1769. ANTT, Feitos Findos, 37. Na base de dados Slave Voyages, consta como a viagem 50932. Adaptado pelo autor, 2022.

O escravizado de tipo molecão possuiu o preço médio mais elevado da corveta, visto que carregava consigo duas qualidades importantes: além de estar em idade apta ao trabalho, ainda teria tempo de se desenvolver, possuindo, inclusive, preço de revenda. O escravizado do tipo negro foi o que, no geral, angariou mais recursos para os financiadores, visto que quase da metade do valor total da venda dos escravizados foi oriundo da venda dos cativos de tipo negro. A longa viagem da Corveta Nossa Senhora de Nazaré terminou onde começou: na Bahia. A documentação é encerrada em novembro de 1769, aproximadamente 1 ano após o início da viagem, findando um processo extremamente custoso, arriscado, porém, lucrativo.

A documentação da fatura de carga da Corveta Nossa Senhora de Nazareth, Santo Antônio e Almas, permite uma série de detalhamentos sobre diversas etapas do tráfico transatlântico de escravizados. Foi possível abordar aspectos do financiamento da embarcação, como a participação de mulheres e negros como acionistas. Tabelas apresentando as trocas e gastos realizados em continente africano foram construídas a fim de fornecer elementos para novas pesquisas que tratem das nuances do comércio de cativos.

Os mercadores africanos demandavam uma variedade considerável de produtos. Isto fazia com que fosse necessário para o traficante realizar diversas trocas em território africano com o intuito de ampliar a variedade das mercadorias que carregava consigo. Sendo assim, durante a estadia na Costa da Mina, foi possível perceber que a corveta ia realizando trocas onde parasse, seja em Grão Massame, Aquitá, Mina ou Cabo Laou. O encarregado da

embarcação precisava conhecer amplamente as mercadorias demandadas pelos africanos a fim de ampliar a lucratividade da empreitada.

A Corveta Nossa Senhora Nazaré, Santo Antônio e Almas, realizou a compra de 161 cativos em Porto Novo, chegando ao ápice do processo iniciado na Bahia. Entre as mercadorias despendidas na compra, os tecidos aparecem com destaque, principalmente o panico. Além dos variados tecidos, os búzios e o tabaco desempenharam uma função fundamental. Este, em particular, foi importante nos pagamentos de taxas portuárias e na troca por outras mercadorias no continente africano. Além de também ter sido importante na compra dos escravizados.

O tráfico transatlântico de escravizados foi um fenômeno estrutural na formação das sociedades modernas. Diversos reinos e nações participaram deste mercado global, tendo suas estruturas socioeconômicas amplamente modificadas. O historiador Joseph E. Inikori afirma que uma ordem econômica mundial teria surgido no século XIX, baseada no atlântico, a qual definiu a Europa Ocidental e a América do Norte como os centros político-econômicos, ao contrário da América Latina, Antilhas e África, destinadas à periferia do mundo. Esta ordem econômica surgiu a partir do tráfico transatlântico de escravizados, sistema criador de estruturas de desenvolvimento e subdesenvolvimento<sup>68</sup>. Então, o tráfico transatlântico de escravizados, fenômeno que durou do século XV ao século XIX, foi responsável por modificar amplamente as estruturas políticas, econômicas e sociais das regiões que interagiram com o fenômeno. Portanto, estudar o tráfico de escravizados é fundamental para entender a formação das sociedades modernas.

No continente africano, por sua vez, as estruturas de subdesenvolvimento surgiram, em parte, como consequência da baixa demografia no continente africano, principalmente nos portos escravistas mais ativos, resultada do tráfico de escravizados. Esta baixa demografia prejudicou o desenvolvimento de redes comerciais intra-africanas. Além disso, e até mais importante, o comércio de escravizados criou uma tendência fortemente antieconômica no continente. Visto que, após a introdução de armas de fogo através do comércio com os europeus, diversos estados africanos se formaram tendo como premissa a escravatura de povos rivais. Esta tendência centrífuga, além de ter prejudicado a demografia da região, também limitou a produção de bens, componente importante em economias desenvolvidas. Dessa forma, estudar

---

<sup>68</sup> INIKORI, Joseph E. A África na História do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico. In: OGOT, B. A. (Ed.). África do século XVI ao século XVIII. 2ª. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010. p. 125-130.

o fenômeno do tráfico de escravizados faz-se essencial para o entendimento da contemporaneidade<sup>69</sup>.

---

<sup>69</sup> *Ibidem.*