

escravos, é possível que o crescimento real da produção tenha se aproximado dos 0,98% sugeridos pelo valor no contrato dos dízimos. Finalmente, em meados de 1680 a conjuntura tornou-se francamente desfavorável, culminado com o “ano terrível” de 1688.<sup>35</sup>

Como se viu, entretanto, tal proposta de apreensão do movimento conjuntural parece insuficiente para abandonar a interpretação mais geral de Celso Furtado: mesmo que a concorrência antilhana não tenha determinado imediatamente ou definitivamente a estagnação da economia açucareira no Brasil colonial, é difícil que a resiliência de sua capacidade de crescimento real da produção tenha sido suficiente para sustentar o nível geral de produtividade do “complexo nordestino”, em contraste com o processo de desenvolvimento observado na Nova Inglaterra, ainda que esta fosse muito mais pobre e improdutiva em meados do século XVII.

---

<sup>35</sup> Puntoni, Pedro. "O 'mal do Estado brasílico': a Bahia na crise final do século XVII". In: *Segundo Congresso Latinoamericano de História Econômica*, Cidade do México, 2010.

## **O TRÁFICO DE ESCRAVOS EM BISSAU E A DINÂMICA DA ECONOMIA ATLÂNTICA PORTUGUESA (1756-1808)**

Diego de Cambraia Martins

Graduado em História na Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da UNIFESP e Pós-Graduando, nível Mestrado do programa de História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP

Este trabalho tem por objetivo apresentar um estudo quantitativo sobre o tráfico de escravos em Bissau, no período entre 1756 e 1808. O cerne inicial desse trabalho foi o de estabelecer parâmetros de comparação com os outros ramos do tráfico português, e como este se inseria na dinâmica econômica atlântica, a partir de sua interação comercial com o Estado do Grão-Pará e Maranhão e com a própria metrópole. Sendo assim, espero que os dados aqui apresentados possam contribuir para a discussão sobre o papel do tráfico na economia atlântica portuguesa.

Um dos motivos que levou a realização do trabalho foi o fato que de todos os ramos do tráfico de escravos lusitanos, o que envolve a região de Bissau é o menos estudado pela historiografia; quando aparece, fica reduzido a poucos capítulos nos livros que discutem a atuação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Bem diferente dos já consolidados estudos referentes ao tráfico de Angola e da Costa da Mina. Como se verá, o texto não pretende trazer inovações historiográficas, mas como dito anteriormente lançar luz ao tema, possibilitando um aprofundamento na discussão acerca do tráfico de escravos na região. E também, demonstrar que o tráfico de escravos, enquanto negócio, estava diretamente relacionado com as especificidades da oferta e demanda das regiões em que se estabeleciam.

As balizas temporais são a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, no ano de 1755, e a vinda da família real portuguesa para o Brasil no ano de 1808, quando a colônia mudou seu status para sede do governo. Nesse sentido, durante a primeira metade do século XVIII, pode-se dizer que se assistiu o fortalecimento das economias francesas e britânicas, em um movimento que vinha se desenhando desde a segunda metade do século XVII, e o conseqüente enfraquecimento das nações ibéricas. Tanto a monarquia castelhana quanto a portuguesa se defrontaram com o problema da modernização

e de uma economia bem mais competitiva. Era necessário um maior controle por parte do governo, para assim consolidar o Império frente a outras potências.<sup>1</sup>

No ano de 1750, com a morte de D. João V e a ascensão de D. José I ao trono português, “*uma nova força havia começado a assumir o controle dos negócios de Estado – Sebastião José Carvalho e Melo*”<sup>2</sup>. Este fora ministro português em Londres e enviado especial em Viena. Era de uma geração de políticos que propunham um maior controle e centralização político-administrativa; já no campo econômico, seu reformismo foi sempre voltado a políticas mercantilistas e fiscalistas<sup>3</sup>. Desse modo, suas diretrizes econômicas partiam do fomento à produção metropolitana e a conseqüente exploração colonial, sendo o controle comercial dado às empresas monopolistas, que beneficiavam os mercadores lisboetas em detrimento dos comerciantes estrangeiros e locais.<sup>4</sup>

O período de sete anos – 1738 a 1745 – que passou em Londres como ministro, serviu a Carvalho e Melo como um momento de adquirir subsídios teóricos para compreender o enfraquecimento da economia portuguesa. Segundo João Lúcio de Azevedo desde 1703, com o tratado de Methuen, “*Portugal era a mais excelente colônia da Grã-Bretanha, cujas manufaturas viviam [...] desse concurso valioso.*”<sup>5</sup> O comércio português era praticamente controlado pelo capital britânico e esse era – na época – considerado um dos principais motivos da decadência ibérica e da insatisfação do futuro marquês de Pombal.

Maxwell diz que Carvalho e Mello acreditava que a descoberta das minas no Brasil, fez com que a Grã-Bretanha absorvesse as grandes quantidades de capital produzidas pela mineração. Desse modo, a Inglaterra pôde desenvolver suas manufaturas e também fomentar a marinha mercante e de guerra. Proporcionou o controle de boa parte do comércio

---

<sup>1</sup> Entendo como modernização os processos desencadeados pelas transformações econômicas, políticas e sociais, resultado da Revolução Inglesa do século XVII e a Revolução Industrial do século XVIII. Dentre essas transformações empreendidas em Portugal, com a ascensão de Pombal, estão as tentativas de fomentar a manufatura e o comércio lusitanos, bem como as reformas educacionais. No entanto, algumas diretrizes como a centralização política e o estímulo aos monopólios comerciais iam de encontro com esse processo iniciado pelo Iluminismo.

<sup>2</sup> MAXWELL, Kenneth. *Pombal e a nacionalização da economia luso-brasileira*. In: MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, Piratas e outros Malandros*. Paz e Terra: São Paulo, 1999. p.89

<sup>3</sup> FALCON, Francisco Calazans. *Pombal e o Brasil*. In: TENGARRINHA, José. *História de Portugal*. EDUSC / Ed. UNESP, 2001. p. 232

<sup>4</sup> Idem. p.233

<sup>5</sup> AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e sua época*. Alameda: São Paulo, 2004. p.220

atlântico, sobretudo ao norte. Assim, penso que a relação comercial existente entre ambas as nações foi o que propiciou a entrada de Portugal na economia-mundo européia que estava se consolidando naquele momento.

Para Maxwell os acordos firmados, como o de Methuen, eram extremamente favoráveis a Inglaterra. Em contrapartida, o livre comércio praticado pela Inglaterra e mais o contrabando do ouro, promoveram ainda mais degradação da economia portuguesa, o que o autor denomina como “desnacionalização”<sup>6</sup> da economia luso-brasileira. Sendo assim, apesar de haver um crescimento econômico como resultado dos investimentos britânicos, por outro lado o Estado português se via enfraquecido, o que desestabilizava, inclusive, o pacto colonial.

Nesse sentido, Gustavo Acioli Lopes sugere que o contrabando de ouro tinha um efeito positivo sobre as manufaturas das metrópoles européias, ao mesmo tempo em que consolidava Portugal na posição de semi-periferia. De acordo com Immanuel Wallerstein, estas eram as antigas áreas centrais e que acabaram por entrar em declínio por não participar de um comércio em âmbito internacional. Dessa forma, acabavam não se beneficiando economicamente tal quais os centros. Apesar de explorar economicamente as suas colônias, é importante lembrar que o fruto dessa exploração escoava invariavelmente para os grandes centros, como forma de pagamento pelos produtos manufaturados. Assim, o Reino se tornava um mero distribuidor de produtos coloniais e matérias-primas que eram trazidas da América.

Para Azevedo, entre outros autores, Carvalho e Melo encarnou a oposição à predominância inglesa na economia do Reino; ao mesmo tempo, procurava manter a proteção militar da Inglaterra, e buscava rechaçar a tutela comercial dela, na tentativa de garantir a soberania mercantil lusitana. A criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, no ano de 1755 – assim como a de outras companhias monopolistas – foi uma de suas muitas tentativas de diminuir a dependência portuguesa para com o Império Inglês.

A criação da Companhia, segundo José Manuel Azevedo e Silva<sup>7</sup>, foi parte da política ultramarina do governo de D. José, cujo um dos objetivos principais era a ocupação e colonização da região norte da colônia americana. Nesse sentido, a Companhia tinha o intuito de fomentar o comércio de escravos, abastecendo a região de mão-de-obra suficiente para o

---

<sup>6</sup> MAXWELL, Kenneth. *Op. cit.* p.93

<sup>7</sup> SILVA, José Manuel A. *O modelo pombalino de colonização da Amazônia*. Disponível em <http://www.uc.pt/fluc/iheu/artigos/modelopombalino>.

seu desenvolvimento. Antônio Carreira<sup>8</sup> estimou que no período de atuação da Companhia, o número de escravos praticamente quadruplicou. Além disso, fomentou o desenvolvimento do comércio de mercadorias africanas e também da região amazônica.

Manuel Nunes Dias destacou que a formação das companhias monopolistas é um “*fenômeno fundamental para a compreensão da economia atlântica luso-brasileira na segunda metade do século XVIII*”<sup>9</sup>. O fato da Coroa não possuir recursos suficiente para garantir a exploração mercantil da América, e ainda por cima colonizar áreas até então ermas da colônia, fez com que estimulasse a criação das companhias, a partir de capital privado de seus súditos. E mesmo com a extinção da Companhia, em 1778, o que pude observar através das leituras e do trabalho com as fontes, é que a organização mercantil continua a existir de maneira parecida: com o capital privado lisboeta controlando o mercado de escravos e gêneros. A criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão foi fundamental para o estabelecimento de um novo ramal comercial português com sua colônia na América. A partir dela, Portugal consolidou seus domínios na costa da Guiné e pôde intensificar sua presença nas províncias do Maranhão e do Grão-Pará; ademais, deu continuidade ao processo de colonização do arquipélago de Cabo Verde, o que garantiu a posição privilegiada lusitana em Bissau, devido aos têxteis produzidos na ilha e que eram fundamentais no trato de escravos.<sup>10</sup>

Como poderá ser visto adiante, essa nova rota comercial garantiu a introdução de mais escravos na região setentrional da colônia. Esses escravos, por sua vez, foram a base da expansão da produção de gêneros coloniais, propiciando ao Reino uma oferta mais diversificada de produtos tropicais, como as drogas e especiarias recolhidas da floresta, e que possuíam grande penetração no mercado europeu, como o cacau por exemplo. Além disso, garantiu uma carga regular de arroz para o abastecimento do Reino, haja vista que a falta de cereais sempre foi um problema sério para Portugal.

---

<sup>8</sup> CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas: de Grão Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Presença, 1983. p. 145

<sup>9</sup> DIAS, Manuel Nunes *Fomento e Mercantilismo: a Companhia do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: Ed. da UFPA, 1970. p.19

<sup>10</sup> Cf. ALENCASTRO, Luis Felipe. *Op. Cit.* Da mesma forma, o tráfico de escravos unifica o Atlântico Sul, tornado-se um espaço geográfico emergente e fundamental para a expansão da economia colonial e consequentemente da portuguesa. A África é inserida no contexto colonial, unindo assim todos os mercados que propiciaram o fomento de uma economia baseada no Atlântico.

Outro produto que possui o protagonismo no comércio com o Reino é o algodão. Foi exportado em um volume considerável e configurou-se num produto importante no esforço industrial português do final do século XVIII. Apresenta-se aqui, pois, os dados quantitativos referente ao tráfico de escravos, aos panos de Cabo Verde utilizados no negócio negreiro e o comércio de gêneros coloniais. Com isso, há a possibilidade de fazer um balanço comparativo entre estes três segmentos do comércio lusitano, para que se possa avaliar a importância de cada uma dessas seções da economia atlântica lusitana.

#### • Escravos

No que diz respeito aos escravos desembarcados, a rota neste texto privilegiada foi responsável pela entrada de 24.492 escravos vivos no Estado do Grão-Pará e Maranhão, entre os anos de 1769 e 1808. Levando em conta o número de 120 navios que foram registrados, chegamos a uma média de 204 indivíduos por tumbeiros. Dividindo a entrada da mercadoria viva por quinquênios, temos que:<sup>11</sup>

<b>Quinquênios</b>	<b>Rota Triangular</b>	<b>Entradas totais</b>
1766-70	1.033	5.384
1771-75	2.917	5.224
1776-80	3.677	8.323
1781-85	2.962	6.920
1786-90	3.562	10.620
1791-95	4.114	10.300
1796-1800	1.018	8.467
1801-08	5.209	17.603
<b>TOTAL</b>	<b>24.492</b>	<b>71.841</b>

<sup>11</sup> Fonte: Trans-Atlantic SlaveTrade Database, disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org); os filtros utilizados respeitaram a seguinte ordem: voyages date > 1756 a 1808; place where voyage began: Europe > Portugal; principal place of slave purchase: Senegambia and offshore Atlantic > Bissau, Cacheu, Portuguese Guinea and Cape Verde Islands; flag: Portugal.

Logo, ao compararmos com as entradas totais de escravos na região do Grão-Pará e Maranhão, as embarcações relacionadas a esse tráfego acima descrito, foram responsáveis por introduzir na região 33,5% da mercadoria desembarcada viva. Posto isso, sobre a taxa média de mortalidade de escravos, tendo em vista o número de escravos embarcados e desembarcados, temos que na travessia entre a região de Bissau Cacheu e o Estado do Grão-Pará e Maranhão, girava em torno de 6,8% da carga. Este valor se mantém abaixo da média geral de mortalidade da carga viva dos outros ramos do tráfico português. No período analisado, as médias gerais para a Bahia ficam em torno de 10,6%, enquanto para Pernambuco em 10,5%, e por fim o Sudeste em 10,4%.<sup>12</sup>

Dentre as embarcações engajadas na rota, verifiquei a quantidade de 26.286 escravos embarcados nos portos africanos de tráfico. Vejamos a seguir, um quadro comparativo demonstrando a quantidade de escravos embarcados por porto de tráfico, na Costa da Guiné. Vejamos a Tabela II:<sup>13</sup>

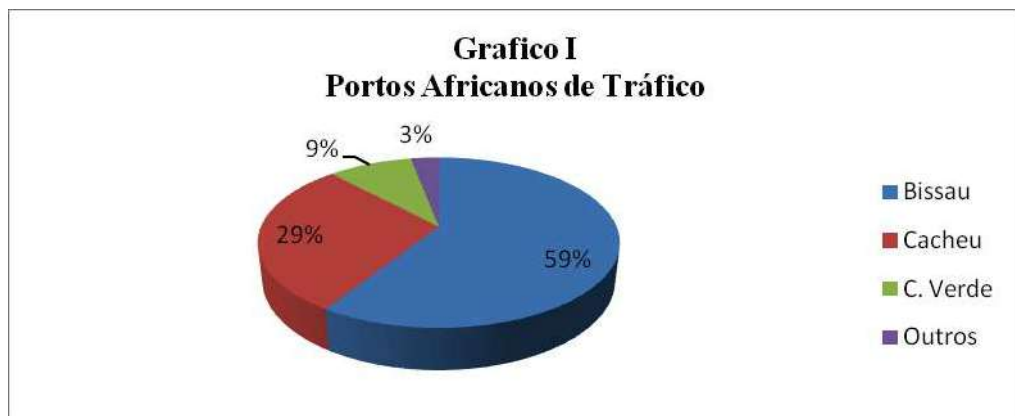
**Tabela II. Número de escravos desembarcados por região**

<b>Período</b>	<b>Grão-Pará</b>	<b>Bahia</b>	<b>Pernambuco</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Outros</b>
1766-70	1.033	37.614	14.599	40.203	351
1771-75	2.917	34.675	12.280	38.878	188
1776-80	3.677	43.964	9.519	40.532	-
1781-85	2.962	52.296	12.720	51.051	-
1786-90	3.562	30.326	14.536	58.609	-
1791-95	4.114	52.057	18.382	64.050	4.604
1796-1800	1.018	45.147	19.384	55.915	3.470
1801-08	5.209	46.555	23.965	65.540	5.336
<b>TOTAL</b>	<b>14.773</b>	<b>9.345</b>	<b>1.293</b>	<b>875</b>	<b>26.286</b>

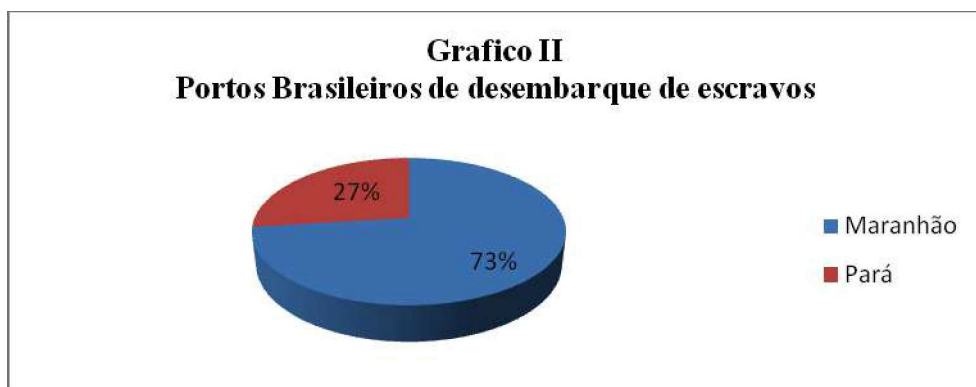
<sup>12</sup> Vale dizer que os números apresentados aqui são mínimos, pois dependem de um cruzamento entre dados de duas fontes diferentes. É provável, portanto, que a rota triangular fosse muito mais importante do que sugere a proporção de 33,5%. Fonte: Trans-Atlantic SlaveTrade Database, disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org); os filtros utilizados respeitaram a seguinte ordem: voyages date > 1756 a 1808; place where voyage began: Europe > Portugal; principal place of slave purchase: Senegambia and offshore Atlantic > Bissau, Cacheu, Portuguese Guinea and Cape Verde Islands; flag: Portugal.

<sup>13</sup> Ibidem.

Sendo assim, quando analisamos os dados referentes ao tráfico de escravos na região de Bissau, temos gráfico a seguir. Este ilustra a participação de cada feitoria da macro-região de Bissau (Bissau, Cacheu, Cabo Verde, Serra Leoa, Senegâmbia, etc) no ramal do negócio negreiro aqui analisado:



No que tange os portos brasileiros, que recebem escravos dessas regiões, temos que:



Uma pergunta que fica é o porquê da escolha dessa rota de navegação. O fator vem da própria necessidade de encontrar novos entrepostos de escravos em África, tendo em vista a concorrência com as outras metrópoles que passam a disputar o controle desses mercados de escravos com Portugal<sup>14</sup>. Esse fato tem início, segundo Luiz Felipe de

---

<sup>14</sup> Outro fator que pode ter favorecido a escolha dessa rota são as próprias correntes oceânicas: a corrente South Equatorial sai da costa ocidental da África e passa exatamente pela região norte do Brasil, favorecendo assim a travessia atlântica.



Alencastro, no começo do século XVII com a expansão da empresa colonial holandesa de maneira que “*os portos comerciais do Atlântico português se apresentavam como alvos conjugados*”<sup>15</sup>. No ano de 1637 capturaram São Jorge da Mina – importante entreposto lusitano – onde permaneceram até o século XIX; dali foram expandido até ao sul da desembocadura do Congo.<sup>16</sup> Por isso, foi necessário a Portugal encontrar alternativas e a região de Bissau acabou servindo bem ao propósito de abastecer o norte da colônia com mão de obra.

Mais do que apenas a demanda lusitana por mão de obra, pode-se dizer que do mesmo modo que as outras feitorias africanas, o mercado de Bissau tinha suas especificidades e demandavam determinados produtos: Alencastro sugere que em Angola seria a jeribita, assim como na Costa da Mina seria o tabaco, de acordo com Pierre Verger. Conforme Antônio Carreira, o tráfico em Bissau demandava têxteis produzidos em Cabo Verde e que eram utilizados na compra de escravos. Como Portugal detinha o controle da produção têxtil cabo-verdiana, ora por controle da Companhia de Comércio, ora por contratadores, pode-se sugerir que esse foi um fator que contribuiu no estabelecimento desse novo entreposto, e conseqüentemente da nova rota.

Durante o período da Companhia, esta mantinha administradores em Cabo Verde, com o intuito de fornecer aos capitães dos navios, as fazendas manufaturadas nas ilhas para o tráfico em Bissau e Cacheu. As instruções, para os capitães dos navios negreiros, deixam clara a importância dos têxteis para o fomento do negócio de almas. As primeiras instruções são sempre em relação aos panos, e como servir-se deles tanto no arquipélago, quanto nas feitorias de Bissau e Cacheu. Dada importância fez com que o governador de Cabo Verde, Marcelino António Basto, elaborasse um plano econômico para os têxteis por sugestão do então ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Nele, afirma que “*na Costa de África, nas Praças de Cacheo e Bissao, estes mesmos panos formem a base do comércio da escravatura que se transporta para o Maranhão e Pará, e mais estimados que a moeda corrente, [...] [e] ali recebem um valor dobrado.*”<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.p.209

<sup>16</sup> Idem. p.212-3.

<sup>17</sup> Plano Econômico do Comércio de panos com a Guiné, ofício nº 15, de 31 de agosto de 1798 *Apud* CARREIRA, Antônio. *Panaria Cabo-Verdiana-Guineense: aspectos históricos e sócio-econômicos*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1968. (p. 28)

Sendo assim, esses fatores proporcionaram o estabelecimento da rota entre Bissau e o Estado do Grão-Pará e Maranhão, que por sua vez propiciou uma viagem mais rápida do que as que partiam de Angola e da Costa da Mina. Essas, além de estarem mais distantes dos portos de Belém e São Luís, eram mais demoradas, pois normalmente atracavam em outros portos coloniais ao sul. Além disso, segundo Silva, a viagem entre o norte da colônia e Lisboa era bem mais rápida. Isso facilitava a circulação de mercadorias que, atreladas às conjunturas de crescimento econômico, permitiu cada vez mais a entrada de mão-de-obra escrava no Estado do Grão-Pará e Maranhão, e conseqüentemente o aumento da produção agrícola na região.

Já que no que diz respeito aos preços, a tarefa de estipular um preço médio não passa de um *educated guess*. Digo isso por dois motivos: as fontes não apresentam uma série razoável de mapas de importação com os preços dos escravos, mas foi possível identificá-los em triênios para as décadas de 1770-80 e 90; outro fator seria a flutuação de preços por peça que chega a variar até 64% de um ano a outro. Todavia, quando realizar o balanço do comércio atlântico lusitano, esses dados serão importante a título de comparação com os outros negócios realizados no ramal denominado Tráfico Equatorial. Sendo assim, para ter uma noção do volume financeiro do negócio negreiro em Bissau na economia atlântica, calculei essas médias trienais e as expandi por toda a década:<sup>18</sup>

De acordo com os cálculos realizados para a rota destacada, temos que:<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Julgo uma série razoável, de pelo menos cinco anos seguidos para cada década. Não possuo uma resposta definitiva para essa flutuação. Entretanto, acredito que o fato se deve a lei de oferta e procura, e também de particularidades do próprio mercado africano. Os preços dos escravos foram calculados a partir dos mapas de importação de escravos, existentes nos Códices referentes às capitanias do Grão-Pará e Maranhão, disponibilizadas no Projeto Resgate Barão de Rio Branco. Ver referência do documento no Apêndice, item Mapas de Importação de Escravos.

<sup>19</sup> Valor médio por peça. Todos os valores expressos nesse trabalho encontram-se em réis.

Valor dos Desembarcados: multiplicado pelo número total de escravos introduzidos no período. Ver Tabela 1, atentando-se ao fato de que nela a quantidade está dividida em quinquênios, enquanto aqui está em décadas.

Período	Valor Médio <sup>20</sup>	Valor Total <sup>21</sup>
1771-80	66.620	439.292.280
1781-90	102.830	670.862.920
1791-1800	83.110	426.520.520
<b>TOTAL</b>		<b>1.536.675.720</b>

#### • Cargas do Retorno

No período que vai de 1769 a 1808, as embarcações provenientes do Estado do Grão-Pará e Maranhão chegam a um número de 1.253 segundo os dados disponibilizados por Frutuoso, Guinote e Lopes. Destes, identifiquei 10% deles engajados na rota triangular. Ressalto que os navios restantes, provavelmente, vinham de outras partes da colônia, ou simplesmente faziam a rota direta entre o Grão-Pará e Maranhão e Lisboa, e provavelmente não estavam engajadas no tráfico.

Penso que uma particularidade no comércio de gêneros dessa região é a variedade de produtos que eram exportados para a metrópole: cacau, algodão, arroz, drogas do sertão, couros, cera, goma, madeira, café e até mesmo aguardente, entre muitos outros. Do porto de Belém, os principais produtos de exportação em ordem de importância eram o cacau, o arroz, o algodão e os couros; de São Luís eram exportados o algodão, o arroz e os couros. A tabela abaixo dá uma dimensão do volume exportado desses gêneros, além de seu valor médio.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Valor médio por peça. Todos os valores expressos nesse trabalho encontram-se em réis.

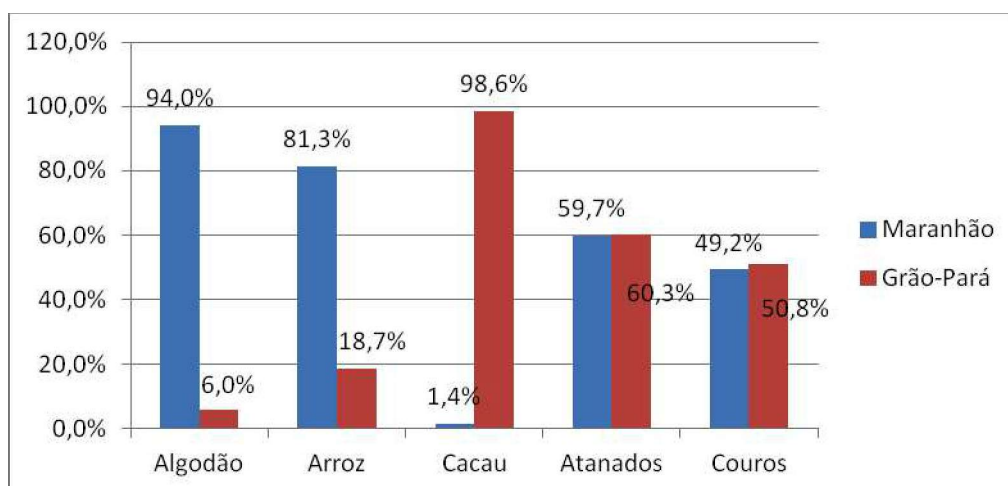
<sup>21</sup> Multiplicado pelo número total de escravos introduzidos no período. Ver Tabela II, atentando-se ao fato de que nela a quantidade está dividida em quinquênios, enquanto aqui está em décadas.

<sup>22</sup> Couro e seus derivados: couro em cabelo, atanados, vaquetas, etc. Os preços dos gêneros foram calculados a partir dos mapas de cargas de embarcação, existentes nos Códices referentes às capitânicas do Grão-Pará e Maranhão, disponibilizadas no Projeto Resgate Barão de Rio Branco.

<b>Tabela IV</b>		
<b>Volume e Valor Médio dos Gêneros</b>		
	Volume <sup>23</sup>	Valor Total
<b>Algodão</b>	164.902	831.442.480,08
<b>Arroz</b>	446.452	374.553.137,66
<b>Cacau</b>	81.066	114.301.438,68
<b>Atanados*</b>	41.105	74.052.712,75
<b>Couros em cabelo*</b>	37.544	50.414.083,20
<b>TOTAL</b>		<b>1.444.763.852,37</b>

A tabela acima demonstra o volume e os valores desses gêneros que foram exportados a Lisboa, entre os anos de 1769 e 1808, pelas embarcações que faziam a rota triangular. Ao analisar os dados levantados, percebi que a participação do Maranhão no comércio de gêneros, tanto em volume, quanto em valores é bem superior ao Grão-Pará. O Gráfico 2 demonstra a participação no volume e no valor dos gêneros – em porcentagem – de cada capitania específica:

**Gráfico II**  
**Participação de cada capitania no comércio**



<sup>23</sup> Em arrobas.

\*em unidades.

Os dados evidenciam que os dois principais produtos de exportação da região são o algodão e o arroz. Manuel Nunes Dias e Jerônimo Viveiros afirmam que a introdução da orizicultura na região se deu a partir do ano de 1766 e foi de iniciativa da Companhia de Comércio, na tentativa de competir com importação de mercados estrangeiros, sobretudo da Carolina. Dias ainda aponta para uma produção próspera, e que o arroz branco produzido na região era de melhor qualidade do que os importados. No entanto, foi a partir de 1770 que a produção de arroz alcançou o status de um dos principais produtos agrícolas de exportação, graças às inovações no cultivo em larga escala e também ao desenvolvimento da própria região que passou a contar com maior número de escravos e de moinhos para o beneficiamento.

No que diz respeito ao algodão, *“as condições de cultivo na colônia e a situação favorável do algodão no mercado consumidor mundial eram razões suficientes para explicar a política fomentista da Coroa”*.<sup>24</sup> Deve-se ter em conta o período de instabilidade vivido pela Inglaterra, devido ao movimento de independência norte-americano. Segundo Dias, esse momento, estimulou a produção em outras regiões, haja vista a melhoria dos preços com a diminuição da produção norte-americana da matéria-prima, devido aos conflitos. Como a cultura de algodão do Maranhão contava com o tipo de erva de mais qualidade, possibilitou o desenvolvimento da produção e a entrada do produto maranhense na economia atlântica.

Já o cacau sempre esteve na lista dos principais produtos de exportação. Tanto é que *“o valor da exportação paraense viveu sempre na dependência das frotas do cacau.”* Das cargas saídas do porto de Belém, 61% do total eram provenientes das carregações de cacau para o Reino. Essa predominância se deveu ao fato de que o cacau era o produto mais procurado nos leilões de Lisboa – devido a sua grande demanda, por ser produto de luxo no mercado europeu. Tinha, inclusive, maior procura do que o arroz, produto considerado de primeira necessidade pela metrópole. O couro e seus derivados também ocupavam um papel de destaque na produção e no comércio, haja vista que o rebanho na região era relativamente grande. Devido a menor necessidade de mão-de-obra, a pecuária foi uma das primeiras atividades a serem desenvolvidas na região, juntamente com a coleta de drogas do sertão, propiciando destaque na produção e exportação de couros.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Op. cit.* p. 370.

<sup>25</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Op. cit.* p. 287-8

Posto isso, tendo por base os dados de Manuel Nunes Dias, para a década de 1770, podemos estipular a contribuição no volume das exportações da rota aqui analisada, nos volumes totais exportados no período. Os dados não revelam um volume que possa ser considerado significativo para a rota; os couros em cabelo representam apenas 11,1% do volume total das exportações de couro, enquanto os atanados giram em torno de 20,4%. A tabela abaixo demonstra o fato, agregando os outros principais.<sup>26</sup>

**Tabela V**  
**Comparação com os dados da obra de Manuel Nunes Dias**

	Volume <sup>27</sup> Rota Triangular	Volume Manuel Nunes Dias	%
<b>Algodão</b>	27.922	241.069	11,3
<b>Arroz</b>	103.789	605.265	14,9
<b>Cacau</b>	57.826	387.419	14,9
<b>Atanados*</b>	18.909	158.689	20,4
<b>Couros*</b>	11.499	39.011	11,1

#### • Têxteis de Cabo Verde

Uma variedade de tipos de tecidos era manufaturada em Cabo Verde, classificados de acordo com o padrão de estampagem e também pela qualidade da tecelagem dos fios. Os preços variavam de 1\$500 réis para os tecidos chamados ordinários até o valor de 13\$500 réis para os denominados como superior. António Carreira aponta que os tecidos eram vendidos geralmente pelo dobro do preço, pela Companhia e os carros-chefes na exportação para Bissau e Cacheu eram os tecidos de tipo ordinário, agulha e o cortado de bicho

Como dito, os têxteis caboverdianos eram fundamentais para o negócio na Costa da Guiné. Eram utilizados como moeda na compra de escravos, pois tinham excelente penetração no mercado local. Possuo dados sobre os tecidos apenas nos anos de funcionamento da Companhia, onde a exportação dos panos para a Guiné foi contabilizada

<sup>26</sup> Ibidem. p. 318-331 e 342-349.

<sup>27</sup> Em arrobas.

\*em unidades.

pelos agentes da empresa monopolista, que detinha o exclusivo do comércio, seja ele o do arquipélago, seja ele o de escravos. Destarte, apresento a quantidade de panos enviada a macro-região de Bissau, nas décadas de 1760 e 1770:<sup>28</sup>

**Tabela 6. Peças de panos enviados para a Costa da Guiné (em réis)**

<b>Anos</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Valor</b>	<b>Valor Médio</b>
<b>1761-65</b>	19.735	44.293.043	2.244
<b>1766-70</b>	43.775	118.102.214	2.698
<b>1771-75</b>	39.337	121.929.448	3.100
<b>1776-80</b>	18.473	63.603.624	3.443
<b>TOTAL</b>	<b>121.320</b>	<b>347.928.329</b>	<b>2.868</b>

Desse modo, temos que em duas décadas foram enviadas 121.320 peças de tecidos manufaturados em Cabo Verde para Bissau e Cacheu, movimentando um volume financeiro de 347:928\$329. Temos também que o preço médio de cada peça gira em torno de 2\$800. Destaca-se que os preços aqui apresentados dizem respeito ao preço em África, ou seja, contendo nele seus custos de produção, frete, direitos alfandegários e etc.

#### • **Balanço**

Tendo em vista, que até este momento, apresentamos os dados referentes ao tráfico de escravos, comércios de gêneros coloniais e dos têxteis de Cabo Verde, estabeleceremos agora o referido balanço, demonstrando a importância de cada um dos segmentos supracitados no comércio português.

#### • *Importações em Bissau e Cacheu X Têxteis Caboverdianos*

Como visto, a historiografia sugere que os têxteis manufaturados em Cabo Verde eram o principal produto para viabilizar a compra de escravos na Costa da Guiné. Tendo em

<sup>28</sup> Fonte: dados extraídos do livro CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1988. Volume II. Os têxteis são contabilizados em peças.

mãos os dados referentes às importações totais de Bissau pela Companhia de Comércio para as décadas de 1760-70, e também da panaria caboverdiana para o mesmo período, temos a possibilidade de apontar a participação desta no negócio com a Costa.

**Tabela VII. Balanço Importações X Têxteis**

<b>Anos</b>	<b>Bissau</b>	<b>Cacheu</b>	<b>Total</b>	<b>Têxteis</b>	<b>%</b>
<b>1761-65</b>	118.154.634	148.428.653	266.583.287	44.293.043	16,6
<b>1766-70</b>	263.252.486	148.115.313	411.367.799	118.102.214	28,7
<b>1771-75</b>	184.142.527	171.781.370	355.923.897	121.929.448	34,2
<b>1776-80</b>	101.989.222	54.762.462	156.751.684	63.603.624	40,5
<b>TOTAL</b>	<b>667.538.869</b>	<b>523.087.798</b>	<b>1.190.626.667</b>	<b>347.928.329</b>	<b>29,2</b>

Vemos então, que os têxteis variam de 16,6% a 40,5% nos quinquênios analisados, diante das importações de Bissau e Cacheu. Temos que, analisando os totais da tabela, que os tecidos caboverdianos representam em média 29,2% das importações da Costa da Guiné. Tendo em conta que, as exportações lisboetas para África eram quase que totalmente para compor o banzo, podemos deduzir que os têxteis cobriam aproximadamente 30% do valor dos escravos comercializados na costa, uma participação bastante considerável no comércio de almas.

#### **• Escravos X Gêneros Coloniais**

Até aqui, identificou-se que o volume de gêneros, transportados pela rota triangular não chega a ser muito significativo, se comparados aos totais gerais da exportação do Grão-Pará e Maranhão para Lisboa; diferentemente do tráfico de escravos, onde introduzia a terça parte da mão-de-obra na região. A tabela abaixo compara o valor médio das cargas de escravos e de gêneros transportado entre os anos de 1771 e 1800:<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Os preços dos gêneros e escravos foram calculados a partir dos mapas de cargas de embarcação, existentes nos Códices referentes às capitanias do Grão-Pará e Maranhão, disponibilizadas no Projeto Resgate Barão de Rio Branco. **Coluna Escravos:** Percebe-se que os valores dos escravos aqui, não batem com os valores apresentados na Tabela 1. No entanto, cabe destacar que a Tabela 1 leva em conta o número de 120 embarcações e a Tabela 8,



**Tabela VI**  
**Quadro comparativo entre o valor dos escravos e dos gêneros**

	<b>Escravos</b>	<b>Média</b>	<b>Gêneros</b>	<b>Média</b>
<b>1771-80</b>	290.130.100,00	11.727.715,58	250.444.768,00	9.918.571,68
<b>1781-90</b>	435.999.200,00	16.299.571,00	436.395.761,00	17.116.114,60
<b>1791-1800</b>	272.600.800,00	14.640.496,00	412.026.536,00	16.192.297,39
<b>TOTAL</b>	<b>998.730.100,00</b>	<b>TOTAL</b>	<b>1.098.867.065,00</b>	

Os números nos revelam um dado interessante. Como dito anteriormente, apesar do volume da carga de gêneros não ser significativo, perante aos volumes totais exportados no período, seu valor médio total é 9,1% maior do que o dos escravos, que representa – como visto anteriormente – um terço da quantidade dos escravos desembarcados em todo o Estado do Grão-Pará e Maranhão. Importante destacar, porém, que os gêneros estão em preços FOB, enquanto dos escravos estão em preços CIF: podemos apreender então que o valor médio dos gêneros é ainda maior do que os 9,1% aferidos, se compararmos com o preço dos escravos em África.<sup>30</sup>

É possível que esta diferença de quase 10% entre as duas cargas represente um retorno de parte das mercadorias tropicais por meio de fretes. Na década de 1770, porém, percebe-se que o volume financeiro movimentado pelo tráfico foi ligeiramente superior ao dos gêneros. Vale lembrar que neste período, ainda operava-se a Companhia de Comércio, e muito provavelmente as operações de frete eram bem incomuns, pois as embarcações e as cargas pertenciam a empresa monopolista. Nesta década, também, ocorreu uma depressão na economia portuguesa, o que pode ter derrubado o preço pago pelos gêneros e também dos próprios escravos, haja vista que os preços para esta década são os menores pagos mediante as duas décadas posteriores. Entretanto, na década seguinte a conjuntura econômica sofreu uma

---

83 embarcações. Essa diferença é devido ao fato de na Tabela 3, eu levar em consideração as embarcações cruzadas entre o Slavery Voyages e os dados dos autores Frutuoso, Guinote e Lopes; enquanto que na Tabela 8, eu considere apenas as 83 embarcações em que pude localizar os mapas de cargas das embarcações – nos Códices – em seu retorno à Lisboa. **Coluna Média:** Média dos valores transportados por embarcação. A regra vale para a coluna referente a média dos gêneros coloniais.

<sup>30</sup> FOB: Free on board; ou seja, é um preço livre do frete e dos custos. CIF: Cost, Insurance and Freight; ou seja, o frete e o seguro já estão calculados e embutidos no preço.

viragem, resultando em uma expansão dos mercados atlânticos, incluindo o ramal ligado ao Tráfico de Escravos Equatorial. Os comércios de escravos e de gêneros crescem 34% e 43% respectivamente.<sup>31</sup>

Observa-se então um crescimento econômico relevante, de uma forma repentina. O período marca a gênese da Revolução Industrial na Inglaterra, provocando o crescimento econômico que alavancou a produção colonial, principalmente a de algodão, tendo em vista que era uma das indústrias que dominariam o cenário industrial a partir da década de 1780. Isso explica também a importância da extração da urzela – produto, extraído de fungos, usado no tingimento de tecidos – no arquipélago de Cabo Verde, principal produto de exportação das ilhas. Logo, não há como desassociar o ramal do comércio português aqui discutido, das conjunturas não só da economia atlântica, mas mundial. Vêm-se os efeitos positivos da Revolução Industrial, mesmo que implicitamente na expansão dos comércios de escravos de Bissau e de gêneros no Grão-Pará e Maranhão.

#### • Conclusão

Segundo Azevedo e Silva, “o gabinete josefino elegeu como um dos objetivos prioritários, o domínio e a soberania efetiva sobre toda a região amazônica”<sup>32</sup>. Percebe-se que com ascensão de Pombal a ministro de Estado, a política foi de fomento ao comércio de escravos, para o desenvolvimento da região. A intensificação do tráfico negreiro, com o estabelecimento de novas rotas como entre Bissau e a região setentrional da colônia, de certa forma, propiciou um desenvolvimento e diversificação da agricultura e exploração da pecuária.

Tentando estabelecer a ocupação e colonização da região desde o início do século XVII, este projeto só se ratifica com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Diante das conjunturas econômicas do período, conseguiu se desenvolver um comércio – mesmo que incipiente – e estabelecer-se na economia atlântica portuguesa. Dias destaca que a colonização da Amazônia foi um êxito do mercantilismo ilustrado pombalino. No entanto, o volume financeiro movimentado neste ramo do comércio atlântico,

---

<sup>31</sup> Cf. Tabela 3.

<sup>32</sup> SILVA, José Manuel. *O modelo pombalino de colonização da Amazônia*. Disponível em <http://www.uc.pt/fluc/iheu/artigos/modelopombalino>, acesso em 20/10/2012.

parece muito aquém dos de outras zonas da colônia, principalmente porque a região continua a ser considerada marginal – mas não menos importante – no que diz respeito a economia atlântica.

É evidente que essa participação financeira pouco significativa está relacionada com a colonização tardia desse espaço geográfico. Contudo, o projeto pombalino garantiu a entrada de gêneros coloniais mais diversificados no Reino e no mercado Atlântico. Por exemplo, ainda segundo Dias, Portugal era um país deficitário na produção de trigo, e o cultivo do arroz contribuía para suprir parte dessa carência cerealífera portuguesa. Mais evidente ainda, é que esse desenvolvimento só se deu – como já disse – com a intensificação do tráfico de escravos, fundamental na manutenção da exploração colonial. Assim, vemos uma externalidade positiva entre tráfico de escravos, produção colonial e economia atlântica.<sup>33</sup>

#### • Bibliografia

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

AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e a sua época*. São Paulo: Alameda, 2004.

CARREIRA, Antônio. *Panaria Cabo-Verdiana-Guineense: aspectos históricos e sócio-econômicos*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1968.

CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas: de Grão Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Presença, 1983.

CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Lisboa: Nacional, 1988.

---

<sup>33</sup> “A positive externality exists when an individual or firm making a decision does not receive the full benefit of the decision. The benefit to the individual or firm is less than the benefit to society.” Cf: <http://economics.fundamentalfinance.com/positive-externality.php>, acesso em 10/04/2013.

DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: a Companhia do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: Ed. da UFPA, 1970.

FALCON, Francisco José Calazans. *A Época Pombalina*. São Paulo: Ática, 1982.

FALCON, Francisco Calazans. *Pombal e o Brasil*. In: TENGARRINHA, José. *História de Portugal*. EDUSC / Ed. UNESP, 2001.

FISCHER, H. E. S. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1971.

FRUTUOSO, Eduardo & GUINOTE, Paulo & LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio Luso-Brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: CNCDP, 2001.

LOPES, Gustavo Acioli. *Caminhos e descaminhos do tabaco na economia colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2008.

MATTOSO, José. *História de Portugal: no alvorecer da Modernidade*. Lisboa: Estampa, Volume 3.

MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, Piratas e outros Malandros*. Paz e Terra: São Paulo, 1999.

SILVA, José Manuel A. *O modelo pombalino de colonização da Amazônia*. Disponível em <http://www.uc.pt/fluc/iheu/artigos/modelopombalino>

VIVEIROS, Jerônimo. *História do Comércio do Maranhão*. São Luís: ACM, 1954.

WALLERSTEIN, Immanuel. *El Moderno Sistema Mundial*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2003.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: Americana, 1975