

Do Brasil para a África Ocidental: rivalidade luso-holandesa, contrabando de ouro e política africana no golfo do Benim¹

Introdução

Este capítulo investiga o impacto de longo prazo da tomada do castelo português de São Jorge da Mina pelos holandeses, em 1637. Estudiosos têm afirmado que a ascensão dos holandeses na Costa do Ouro, iniciada por uma força expedicionária enviada por Maurício de Nassau-Siegen através do Atlântico, a fim de fornecer um suprimento sustentado de escravos africanos para a indústria açucareira de Pernambuco, “parece ter tido um impacto mínimo no sistema de navegação português e na economia atlântica”.² Este texto argumenta o contrário. Utilizando informações sobre a trajetória de um comerciante chamado José dos Santos Torres, analisa as relações comerciais luso-holandesas ao longo da Costa dos Escravos nas primeiras três décadas do século XVIII e demonstra que a tomada do Castelo da Mina pelos holandeses condicionou as

1 Traduzido por Evergton Sales Souza, com revisão do autor.

2 Filipa Ribeiro da Silva, *Dutch and Portuguese in West Africa: Empires, Merchants, and the Atlantic System, 1580-1674*. Leiden: Brill, 2011, p. 231.

estratégias comerciais portuguesas nessa costa, muito tempo após a expulsão dos portugueses da Costa do Ouro no século XVII.

O capítulo dedica atenção significativa às bases interculturais e econômicas do comércio de escravos entre o golfo do Benim e a cidade de Salvador. Como um porto aberto onde mercadores da Grã-Bretanha, Províncias Unidas, França e Portugal competiam livremente por trabalho escravo, Uidá foi o maior fornecedor de escravos para as Américas nas primeiras três décadas do século XVIII. Salvador, a capital do Brasil, era o segundo destino mais importante do comércio de escravos nas Américas, depois do Rio de Janeiro. Aproximadamente 60% dos escravos africanos enviados de Uidá foram levados para Salvador durante a era do comércio de escravos.

Ao examinar o uso de produtos primários brasileiros, particularmente ouro, este texto investiga como os portugueses contornaram as restrições comerciais holandesas ao longo da Costa dos Escravos, estipuladas no tratado de paz luso-holandês de 1661. Como mostrou o trabalho pioneiro de Pierre Verger, os comerciantes do Brasil fizeram uso extensivo do tabaco brasileiro para obter uma vantagem sobre outros comerciantes europeus que negociavam na África Ocidental. Verger observa que “por um estranho paradoxo, o próprio fato de este tabaco ser de terceira categoria, ou seja, de má qualidade, contribuiu para o seu sucesso”.³ Não há dúvida de que grande parte do comércio português dependia do uso do tabaco brasileiro, não apenas daquele de terceira categoria, mas também do tabaco de primeira. Todavia, argumenta-se neste capítulo que muito do comércio também se baseou no extenso contrabando de ouro do Brasil para a África, o que ajudou os portugueses a construir relações comerciais com mercadores europeus (particularmente os holandeses) e forneceu a base para o intercâmbio cultural com os governantes africanos de Uidá e Daomé.

José dos Santos Torres

Em 1720, José dos Santos Torres, um comerciante estabelecido na Bahia, convenceu o governador da Bahia e vice-rei do Brasil, Vasco Cesar de Menezes, a permitir-lhe construir uma fortaleza na cidade de Uidá, no golfo do Benim. Torres declarou suas façanhas na luta contra piratas franceses na costa do Rio de Janeiro, alegando ter matado vários franceses.⁴ Essas ações ocorreram em navios que ele equipou às suas custas para manter os piratas afastados da costa do Brasil. Com extensas conexões na África, Brasil e Portugal, Torres desempenhou um papel crucial nas estratégias comerciais portuguesas ao

3 Pierre Verger, *Bahia and the West African Trade, 1549-1851*. Ibadan: Ibadan University Press, 1964, p. 7.

4 Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Conselho Ultramarino (CU), Bahia-Avulsos, cx. 20, doc. 1817 – Requerimento de José dos Santos Torres, em 1724.

longo da Costa dos Escravos, envolvendo-se num amplo comércio ilegal com holandeses e britânicos e construindo relações interculturais com o rei Huffon de Uidá.

Torres e Huffon foram parceiros na construção da fortaleza portuguesa de Uidá. Huffon havia chegado ao poder em 1708, aos 13 anos, sendo ainda um jovem monarca quando o forte foi construído, em 1721. Numa petição ao rei português, Torres afirmou que já havia estado em Uidá nove vezes e tinha adquirido “influência e respeito junto ao rei”, com quem fizera amizade.⁵ Torres diria mais tarde que gastou seus próprios recursos na construção, tendo trazido materiais de Pernambuco.⁶ Batizado com o vice-rei Menezes, o forte foi construído com mão de obra fornecida por Huffon, que assistiu à sua inauguração.⁷ É igualmente importante notar que, embora aprovado por Menezes, o forte foi construído sem o conhecimento prévio das autoridades de Lisboa, sinalizando a relativa autonomia da Bahia em questões relacionadas ao comércio de escravos.⁸

Três anos antes da construção do forte, as autoridades de Lisboa haviam sugerido que o rei mandasse “ocupar um porto na Costa da Mina qual for mais acomodado para o resgate, e tenha nele igual ou maior força que tem os holandeses”.⁹ Sem surpresa, eles reagiram favoravelmente à iniciativa de Torres.¹⁰ A fim de gerar fundos para a manutenção do forte, a Coroa estabeleceu uma taxa de 10 tostões para cada escravo que entrasse no Brasil a partir do golfo do Benim, ao mesmo tempo em que despachou duas fragatas para proteger os navios negreiros portugueses que comercializavam na região. Mais tarde, a Coroa enviou suprimentos para expandir e renovar o forte de Uidá, além de enviar missionários para prestar serviços religiosos aos residentes portugueses e batizar escravos enviados de Uidá para o Brasil.¹¹

5 AHU-CU, São Tomé, cx. 4, doc. 85 – Consulta de 2/11/1721.

6 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 15, doc. 1306 – Carta do Vice-rei e Governador Geral do Brasil, 24/7/1722; AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 20, doc. 1817 – Requerimento de Jose dos Santos Torres, em 1724; AHU-CU, cód. 908, fls. 41v-42 – Consulta do Conselho Ultramarino (CCU), 13 de maio de 1723.

7 Alan Frederick Charles Ryder, “The Re-Establishment of Portuguese Factories on the Costa da Mina to the Mid-Eighteenth Century”, *Journal of the Historical Society of Nigeria*, Ibadan, v. 1, n. 3, p. 160-61, 1958; Robin Law, “‘Here is no Resisting the Country’: The Realities of Power in Afro-European Relations on the West African ‘Slave Coast’”, *Itinerario*, Leiden, v. 18, n. 2, p. 50-64, 1994. p. 54.

8 Menezes afirmou que apoiava Torres antes de obter o apoio real por medo de que o rei Huffon retirasse a oferta sob pressão de outras nações europeias que negociavam no golfo do Benim. Ver Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Negócios Coloniais (NC), vol. 15, doc. 30 – “Carta do Governador da Bahia”, 27/02/1722.

9 AHU-CU, cód. 21, fls. 275-76 – CCU, 20/09/1718.

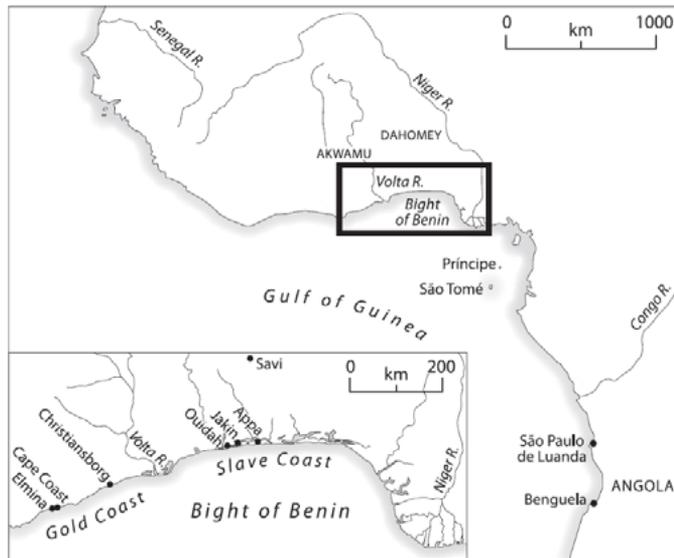
10 APEB, NC, v. 15, doc. 42 – Carta do Rei de Portugal ao Rei de Judá, 23/10/1721. Ver também Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos*. Salvador: Corrupio, 2002 [1987], p. 66-67.

11 APEB, NC, v. 18, doc. 56 – Carta Régia, 4 de julho de 1724; AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 17, doc. 1539 – Carta do Governador da Bahia, 10/06/1723; AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 19, doc. 1698 – CCU, 24/05/1724.

Torres não foi o primeiro comerciante português a negociar no Golfo do Benim. Na década de 1680, como afirma Robin Law, os portugueses estabeleceram uma feitoria em Savi, a capital do interior de Uidá.¹² Entre 1676 e 1700, os mercadores portugueses foram superados apenas pelos britânicos no número de escravos que exportavam do golfo do Benim.¹³ No entanto, as atividades de Torres marcaram um capítulo importante na história das relações comerciais entre Uidá e Salvador, pois a construção do forte colocava Portugal em pé de igualdade com os britânicos e os franceses, que já tinham fortes em Uidá.¹⁴ Para ganhar apoio ao seu projeto, Torres argumentou que o forte permitiria a Portugal recuperar a posição na Costa dos Escravos, revertendo parcialmente os efeitos da tomada do Castelo da Mina pelos holandeses em 1637, que havia levado ao início da internacionalização do comércio na Costa do Ouro e ao declínio do comércio português na região.¹⁵ O tratado de paz luso-holandês de 1661 excluía os portugueses do que foi denominado como a “primeira corrida para a África” – um período de construção frenética de fortes e postos comerciais por empresas europeias de fretamento comercial ao longo da Costa do Ouro.¹⁶ A forte reversão da fortuna de Portugal foi capturada no comentário do comerciante holandês Willem Bosman, por volta de 1700, que dizia que os portugueses “serviam apenas para mandar cães para iniciar o jogo, mas assim que o faziam, não eram páreo para os adversários”.¹⁷

-
- 12 Robin Law, *The Slave Coast of West Africa: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*. Oxford: Oxford University Press, 1997, p. 135. Esta feitoria foi efêmera e não conduziu a uma presença portuguesa permanente em Uidá. Ver Robin Law (ed.), *The English in West Africa, 1681-1683: The Local Correspondence of the Royal African Company of England*, Oxford: Oxford University Press, 1997, v. 1, p. 217-18; Robin Law, *Ouidah: The Social History of a West Africa Slaving Port*. Athens: Ohio University Press, 2004, p. 34.
- 13 David Eltis (dir.), *Trans-Atlantic Slave Trade Database*. Disponível em <https://hutchinscenter.fas.harvard.edu/activities-projects/trans-atlantic-slave-trade-database>. Acesso em: 3 jun. 2022.
- 14 Law, *Ouidah*, p. 33-40.
- 15 John Vogt, *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*. Athens: University of Georgia Press, 1979; Joseph Bato'ora Ballong-wen-Mewuda, *São Jorge da Mina (1482- 1637): La vie d'un comptoir Portugais en Afrique Occidentale*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993; Pieter Emmer, “The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609”. *E-journal of Portuguese History*, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 1-14, 2003.
- 16 Cabral de Mello, *Negócio do Brasil*, p. 227-53.
- 17 Willelm Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea*. London: [s. n.], 1705, p. 2. Ver também Charles Davenant, *Reflections upon the Constitution and Management of the Trade to Africa*. London: J. Morphew, 1709, p. 21. Sobre a situação na Costa do Ouro após a expulsão dos portugueses, veja Albert van Dantzig, *Les Hollandais sur la Côte de Guinée à l'Époque de l'Essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740*. Paris: Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 1980. Para a ascensão do tráfico britânico na Costa do Ouro, ver Kenneth Gordon Davies, *The Royal African Company*. New York: Longman, 1957, p. 22; Paul E. H. Hair; Robin Law, “The English in Western Africa to 1700”. In: Nicholas Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press, 1998, v. 1, p. 255; David Richardson, “The British Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660-1807”. In: Peter James Marshall (ed.), *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press, 1998, v.

Figura 1 – África Ocidental, c. 1700



Fonte: Map prepared by UvA-Kaartenmakcrs.

Embora Uidá estivesse localizada na Costa dos Escravos e não na Costa do Ouro, os holandeses impuseram restrições ao comércio português lá também (Figura 1). Inevitavelmente, os holandeses viram o novo forte como uma tentativa de enfraquecer seu domínio sobre o comércio português na Costa dos Escravos. Para ganhar o apoio holandês, Torres prometeu que os navios portugueses comprariam escravos apenas de fornecedores holandeses, muito provavelmente em troca de ouro contrabandeado do Brasil. Todavia, esse acordo fracassou por duas razões: os holandeses não conseguiram atender à demanda portuguesa de escravos e, mais importante ainda, os navios portugueses preferiram negociar livremente com mercadores africanos e europeus.¹⁸ Como será explicado mais tarde, embora os holandeses não tenham sido capazes de impedir Torres de construir o primeiro forte em Uidá, em 1721, eles talvez tenham contribuído para a destruição do segundo forte que Torres construiu no golfo do Benim, em Jaqué, em 1730.

II, p. 440. Para o lado africano, ver Kwame Daaku, *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600-1720: A Study of the African Reaction to European Trade*. London: Clarendon Press, 1970; Rebecca Shumway, *The Fante and the Transatlantic Slave Trade*. Rochester: University of Rochester Press, 2011, cap. 1.

18 Stuart Schwartz and Johannes Postma, "The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century". In: Johannes Postma and Victor Enthoven (ed.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*. Leiden: Brill, 2003, 1183; Dantzig, *Les Hollandais sur la côte de Guinée*, p. 199.

Rivalidades comerciais

As autoridades portuguesas esperavam que a construção do forte de Uidá contribuísse para o aumento do tráfico de escravos para o Brasil, numa época em que a demanda por mão de obra aumentava nas regiões produtoras de ouro de Minas Gerais, no Sul do Brasil. Na verdade, antes da construção do forte, tanto as autoridades de Lisboa quanto os mercadores baianos já haviam explorado maneiras de aumentar o tráfico de escravos para Salvador. Em 1699, por exemplo, pensaram seriamente em construir um forte em Uidá, a convite do rei, mas abandonaram esse plano por objeções do governador de São Tomé.¹⁹ Em 1702, mercadores baianos propuseram a criação de uma companhia de comércio para organizar o tráfico de escravos com o golfo do Benim e manter um forte em Uidá, mas posteriormente retiraram o apoio a essa proposta por medo de que aumentasse o preço dos escravos.²⁰ Em 1714, tanto mercadores baianos quanto autoridades de Lisboa reconheciam a necessidade de aumentar os laços comerciais com o golfo do Benim.²¹

Embora o comércio português na Costa do Ouro tenha sido seriamente prejudicado pela perda do Castelo da Mina, os navios portugueses retomaram o comércio naquela área no início dos anos 1670.²² Entre 1680 e 1710 – e antes de receberem permissão formal dos diretores da Companhia das Índias Ocidentais nas Províncias Unidas –, mais de 368 navios portugueses saíram da Bahia para a África Ocidental.²³ Eles foram autorizados a voltar à região apenas por causa do benefício do comércio com outras nações europeias – principalmente holandeses –, pois os navios que partiam do Brasil transportavam mercadorias – majoritariamente tabaco, mas também açúcar, peles e ouro – que eram procuradas na África.²⁴

-
- 19 Carta do Governador da Bahia, 1/06/1699, AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 3, doc. 283. Ver também Verger, *Bahia and the West African Trade*, p. 12; Danielle Santos de Souza, *Entre o “Serviço de Casa” e o “Ganho”: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010, p. 38.
 - 20 Carta dos Homens de Negócios de Salvador, de 15 de agosto de 1702, APEB, NC, v. 7, doc. 103. Ver também Carlos Francisco da Silva Junior, *Identidades Afro-Atlânticas: Salvador, século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011, p. 42, 51.
 - 21 APEB, NC, v. 8, doc. 47 – Carta Régia, 22/01/1714. Ver Silva Junior, *Identidades Afro-Atlânticas*, p. 55.
 - 22 Vogt, *Portuguese Rule on the Gold Coast*, p. 201; Joahannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008. p. 76; Gustavo Acioli Lopes, *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
 - 23 Verger, *Fluxo e Refluxo*; Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, p. 176
 - 24 Dantzig, *Les hollandaise sur la Côte de Guinée*, p. 162-163; Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, p. 76; Schwartz and Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 174-175.

Apesar da permissão para voltar à Costa do Ouro, os portugueses enfrentaram restrições ao seu comércio. Eles tinham que passar pelo Castelo da Mina e pagar à companhia uma taxa, conhecida como *daxa*, que chegava a 10% do valor da carga trazida do Brasil.²⁵ Em 1730, os diretores da companhia explicaram aos funcionários do forte dinamarquês de Christiansborg que devido à “conclusão de um [tratado] de paz [diplomático] com os portugueses [em 1661] têm o direito de exigir que todos os portugueses passem pela fortaleza geral holandesa, S. Jorge da Mina, para pagar seus 10 por cento para poder comercializar nesta costa”.²⁶ Entre 1715 e 1756, pelo menos 500 navios pagaram a *daxa*.²⁷ No início, os navios que pagavam a *daxa* podiam comerciar com relativa liberdade ao longo da costa. Conforme notado pelos funcionários dinamarqueses, “antigamente, [os portugueses] após passarem em Elmina podiam ir negociar onde desejassem, exceto nos fortes holandeses, mas, se tivessem permissão do diretor-geral holandês, também podiam comerciar lá”.²⁸ Com o tempo, porém, os holandeses se tornaram mais rígidos, permitindo apenas que os navios portugueses comercializassem em Uidá.²⁹ Os dinamarqueses relataram que “os cruzadores holandeses são rígidos com os navios portugueses, se os encontram fora da zona leste de Uidá, para a qual recebem um passaporte no Castelo da Mina após pagar uma taxa de 10%”.³⁰

Os navios portugueses que se recusavam a parar em São Jorge da Mina para pagar a *daxa* eram atacados pelos holandeses. Só em 1715, os holandeses tomaram nove navios portugueses com destino à Bahia e a Pernambuco.³¹ Dois anos depois, apreenderam quase 3 mil escravos de embarcações baianas, levando autoridades

25 Dantzig, *Les Hollandais sur la Côte de Guinée*, p. 24; Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 35-38; Schwartz; Postma, “The Dutch Republic and Brazil”; Corcino Medeiros dos Santos, “A Bahia no Comércio Português da Costa da Mina e a Concorrência Estrangeira”. In: Maria Beatriz Nizza da Silva (ed.), *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 227; Ernst Pijning, “Le Commerce Négrier Brésilien et la Transnationalité: Le Cas de la Compagnie Corisco (1715-1730)”. *Dix-Huitième Siècle*, v. 33, p. 63-79, 2001; Souza, “Entre o Serviço de Casa” e o “Ganho”, p. 34.

26 Ole Justesen (ed.), *Danish Sources for the History of Ghana 1657-1754*. Copenhagen: Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 2005, v. I, p. 433 - Governor Waerø, 24/12/1730.

27 AHU-CU, São Tomé, cx. 9, doc. 83 – Carta de Antonio Marques Gomes, 30/12/1756. Entre 1695 e 1730, uma média de vinte navios portugueses por ano iam ao Castelo da Mina para pagar esta taxa. Ver Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven: scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*. Zutphen: Walburg Pers, 1997, p. 196. Só em 1727, 35 navios do Brasil passaram pelo Castelo da Mina para pagar a taxa. Ver Johannes Postma, “West African Exports and the Dutch West India Company, 1675-1731”, *Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek*, [s. l.], v. 34, p. 66, 1973.

28 *Danish Sources*, v. I, p. 433 - Governor Waerø, 24/12/1730.

29 *Danish Sources*, v. I, p. 272-73 - Governor Rost, 31/10/1718.

30 *Danish Sources*, v. I, p. 376 - Governor Wellemsen, 14/08/1728.

31 AHU-CU, Pernambuco, cx. 27, doc. 2466 - Carta do Governador de Pernambuco, 20/01/1716.

a considerarem a proibição do comércio de Salvador para o golfo do Benim.³² De acordo com o viajante britânico James Houstoun, os holandeses “mantêm um navio de guerra sempre fazendo o cruzeiro pela costa, para colocar suas ordens em execução, tanto contra os portugueses quanto contra os navios de contrabando de sua própria nação”.³³ Com certeza, a violência era generalizada ao longo da Costa dos Escravos. Em 1706, por exemplo, as autoridades de Salvador afirmavam que os franceses, agindo como “inimigos declarados, roubam e capturam as embarcações e fazendas [portuguesas]”.³⁴

No entanto, não há dúvida de que os holandeses eram os inimigos mais ferozes dos portugueses.³⁵ Mesmo os navios portugueses que “voluntariamente se apresentavam no forte holandês de Elmina” para pagar a taxa de 10% às vezes não eram poupados.³⁶ “Entre 1715 e 1756, os holandeses capturaram mais de doze mil escravos de navios portugueses”.³⁷ Para encorajar a apreensão de navios que não pagassem a *daxa*, as autoridades holandesas concediam 5% das cargas portuguesas às tripulações de seus navios, além de dois meses extras de salário. Entre 1674 e 1740, 33 fragatas holandesas foram enviadas para a África Ocidental.³⁸ Em 1730, funcionários dinamarqueses relataram que “os holandeses [...] têm navios modestos e pequenos que cruzam esta costa atrás de clandestinos e portugueses que não pagam seus dez por cento em Elmina”.³⁹ Embora não se tratasse de um grande poderio naval, era suficiente para tomar navios portugueses que buscavam se engajar no tráfico de escravos. Segundo mercadores de Pernambuco, “nesta América não há navio capaz de resistir a um ataque de um galeão holandês”.⁴⁰

32 AHU-CU, cód. 21, fls. 315v - 316v - CCU, 4/05/1719. Ver também Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 63.

33 James Houstoun, *Some New and Accurate Observations [...] of the coast of Guinea*. London, 1725, p. 45.

34 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 5, doc. 433 - CCU, 23/07/1706. Para mais testemunhos de ataques franceses a navios portugueses na Costa da Mina, ver *Danish Sources*, I, p. 191-93 - Journal kept at fort Christiansborg, 19/08 e 28/10/1704.

35 Souza, *Entre o “Serviço de Casa” e o “Ganho”*, p. 35.

36 *Danish Sources*, I, 278 - Governor Rost, 19/04/1720.

37 AHU-CU, São Tomé, cx. 9, doc. 83 - Carta de Antonio Marques Goines, 30/12/1756.

38 Henk den Heijer, “The West African Trade of the Dutch West Indian Company, 1674- 1740”. In: Johannes Postma and Victor Enthoven (ed.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*. Leiden: Brill, 2003, p. 148; Idem, *Goud, ivoor en slaven*, p. 287.

39 *Danish Sources*, I, 433 - Governor Waerø, 24/12/1730.

40 AHU-CU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3860 - Carta do Governador de Pernambuco, 23/11/1731.

Para evitar os ataques holandeses, os portugueses chegaram a enviar navios de guerra para a África Ocidental.⁴¹ Entre 1725 e 1728, por exemplo, tais forças navais apreenderam pelo menos quatro navios negreiros holandeses.⁴² No Castelo da Mina, oficiais holandeses diziam “não se sentirem seguros em enviar navios negreiros para Appa, temendo que um navio de guerra português, que naquele momento estava negociando em Uidá, interceptasse embarcações da Companhia”. Em 1723, porém, os holandeses apreenderam um navio com destino à Bahia, apesar deste estar escoltado por uma fragata portuguesa.⁴³ Nem mesmo o fim do controle da Companhia das Índias Ocidentais sobre o comércio holandês na África Ocidental, em 1734, interrompeu a violência holandesa. Em 1737, “os holandeses mantêm tal vigilância [nos navios portugueses] que, devido ao risco de perderem toda a carga, eles não têm coragem de comprar um único escravo antes de passar o Rio Volta”.⁴⁴ Nas palavras do viajante dinamarquês Ludewig Ferdinand Rømer, “um escravo não poderia mostrar maior obediência ao seu senhor do que um português ao pior holandês da costa da Guiné”.⁴⁵

É claro que os ataques holandeses não impediram o tráfico de escravos para o Brasil, em grande parte por causa das ações de indivíduos como Torres, que lançava mão do ouro brasileiro para atrair os holandeses a negociarem com ele em vez de atacarem-no. No entanto, não há como negar que os ataques holandeses tiveram um impacto significativo no tráfico de escravos para o Brasil. Por um lado, levaram ao aumento dos preços dos escravos em Salvador.⁴⁶ Por outro lado, criaram um ambiente de negócios que minou a participação dos mercadores sediados em Lisboa no comércio de escravos da África Ocidental, contribuindo assim para o comércio direto entre a África e o Brasil. Entre 1676 e 1725, por exemplo, pelo menos 83 navios foram enviados de Lisboa para a África Ocidental.⁴⁷ Em 1728, no entanto, os mercadores baseados em Lisboa alegaram que tinham reduzido o investimento no comércio da África Ocidental por medo de ataques holandeses a navios portugueses.⁴⁸

41 AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 16, doc. 1742 – CCU, 26/02/1726.

42 Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, p. 77.

43 Albert van Dantzig (ed.), *The Dutch and the Guinea Coast, 1674-1742: A Collection of Documents from the General State Archive at The Hague*. Accra: Ghana Academy of Arts and Sciences, 1978, p. 301 - Secret Minutes of Heeren X, 8/06/1733. AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 18, doc. 1599 – CCU, 9/11/1723.

44 *Danish Sources*, II, p. 534 – Governor Boris et al., 30/09/1737.

45 Ludewig Ferdinand Rømer, *A Reliable Account of the Coast of Guinea (1760)*, Translator and Edited Selena Winsnes (ed.). Oxford: Oxford University Press, 2000, p. 49.

46 Souza, *Entre o “Serviço de Casa” e o “Ganho”*, p. 37.

47 Gustavo Acioli, “Nas Margens da História: o Tráfico de Escravos e a Economia de Pernambuco no Império português, 1654-1756”, artigo inédito.

48 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 32, doc. 2872 – “Proposta dos Homens de Negócio de Lisboa, 18/03/1728.

Nesse contexto de insegurança generalizada, os navios portugueses que navegavam do Brasil para a África Ocidental eram frequentemente forçados a buscar proteção dos britânicos, a única potência europeia que tinha como rivalizar com a presença militar holandesa na região. Já em 1693, o capitão de um navio português declarou que a proteção britânica “era o que todos desejávamos, pois [eles] nos tratam com mais civildade e honestidade do que [os holandeses] no [Castelo da Mina]”.⁴⁹ Mais de uma vez, autoridades holandesas dos fortes costeiros curvaram-se perante o poder britânico, fazendo acordos nos quais reconheciam que estes tinham o direito de conceder proteção aos portugueses.⁵⁰ Em 1730, os dinamarqueses mencionaram um desses acordos, que foi revogado após uma disputa entre holandeses e ingleses por causa de um navio português.⁵¹ Há até evidências de que navios de guerra britânicos cruzaram a região em nome dos portugueses no final dos anos 1720.⁵²

O apoio britânico aos navios portugueses levou ao antagonismo entre holandeses e britânicos.⁵³ Segundo autoridades dinamarquesas, “a nação inglesa travou por conta disso uma feroz guerra de palavras com [os holandeses], e tomou à força alguns portugueses sob sua proteção”.⁵⁴ Para atrair navios portugueses do Brasil, os ingleses “começaram a enviar para o Brasil passaportes nos quais diziam que os navios portugueses estariam livres para navegar e negociar [nos fortes britânicos na África Ocidental], além de garantir aos portadores de tais passaportes que Sua Alteza os protegeria contra nossos cruzadores”.⁵⁵ No entanto, a proteção britânica tinha um preço, pois os navios brasileiros tinham que pagar 5% da carga, o que equivalia à metade do que pagavam aos holandeses no castelo de Elmina.⁵⁶ Se pagassem 20 onças de ouro, podiam também adquirir licenças emitidas pelos britânicos que lhes permitiam alegar que seus navios eram britânicos, e não portugueses, se interceptados pelos holandeses.⁵⁷

49 *The English in West Africa*, III, p. 642 – Carta de Antonio de Andrade, Manoel Afonso Monteiro, João de Meyrelles Furtado, Lourenço de Souza Rego e Joao Baptista Crey, 4/09/1693. Sobre a capacidade naval britânica na África Ocidental, ver Davies, *The Royal African Company*, p. 265.

50 O primeiro acordo foi estabelecido na década de 1720. Ver *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 177 – Haringh, 4/03/1714; Schwartz and Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 181.

51 *Danish Sources*, v. I, p. 433 – Governor Waerø, 24/12/1730; *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 242-43 – Minutes of Elmina Council, 4/04/1730.

52 AHU-CU, Pernambuco, cx. 39, doc. 3488 – Carta do Governador de Pernambuco, 17/07/1729.

53 Schwartz and Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 180.

54 *Danish Sources*, v. I, p. 433 – Governor Waerø, 24/12/1730.

55 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 218-219 – 28/12/1725.

56 O governador dinamarquês sugeriu que os dinamarqueses cobrassem 4% das cargas dos navios portugueses para fornecer-lhes proteção. Ver *Danish Sources*, I, p. 296 – Governor Herrn, 1/07/1722.

57 AHU-CU, cód. 21, fls. 315v-316v – CCU, 4/05/1719.

Contrabando de ouro brasileiro para a África Ocidental

Para obter o apoio real para o forte de Uidá, Torres argumentou que isso permitiria às autoridades portuguesas restringir o crescente contrabando de ouro do Brasil para a África Ocidental. A Coroa Portuguesa detinha o monopólio do comércio de ouro brasileiro, mas o contrabando generalizado desde o início da mineração de ouro em Minas Gerais no final do século XVII havia corroído significativamente seu controle sobre esse comércio. Ao tempo em que permitiu aos mercadores sediados no Brasil competirem com os europeus ao longo da costa africana, o contrabando de ouro brasileiro para a África Ocidental, particularmente para Uidá, também intensificou as relações comerciais entre navios portugueses e de outras nações europeias (especialmente holandeses) por toda extensão da costa. Segundo Torres, os holandeses vendiam todos os anos o equivalente a “um milhão [de réis] de ouro em pó em escravos e outros bens para navios da Bahia (totalizando cento e cinquenta arrobas de ouro)”.⁵⁸

Em muitos aspectos, Torres era um candidato improvável para ajudar a Coroa Portuguesa a estancar o contrabando de ouro para o golfo do Benim. Vários anos antes de solicitar o apoio real para o forte de Uidá, ele conseguiu escapar de ordens judiciais para confiscar seus bens “por causa da proteção de pessoas poderosas”.⁵⁹ Essa ordem judicial o levou a se mudar de Lisboa para Salvador, onde foi preso em 1712 por razões desconhecidas. Em 1721, quando se envolveu no projeto de construção de um forte em Uidá, foi novamente preso em Salvador sob acusação de “negociar com o almirante holandês no Castelo da Mina e com os ingleses no castelo do Cabo Corso [Costa do Cabo]”.⁶⁰ Autoridades detiveram Torres e vários parceiros estrangeiros, incluindo um holandês que era representante de uma casa comercial holandesa em Salvador.⁶¹

Além de fornecer uma visão sobre como as autoridades de Salvador se relacionavam com seus pares de Lisboa em questões relacionadas ao comércio de escravos, este incidente destaca a importância fundamental do comércio em assuntos coloniais. Após seis meses de prisão, as autoridades baianas soltaram Torres sob o argumento de que “era impossível proibir o comércio com estrangeiros porque isso já

58 AHU-CU, São Tomé, cx. 4, doc. 85 – CCU, 2/11/1721.

59 APEB, NC, v. 15, doc. 34 – Carta do Rei de Portugal, 25/10/1721. Ver também Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 66.

60 APEB, Seção Judiciário, *Livro de Notas da Capital*, livro 26, fls. 52-53 – Escritura de Venda que faz Jozeph de Torres ao Capitão de Mar e guerra Bento de Araújo, 12/06/1712.

61 AHU-CU, cód. 907, fls. 160v-161v – CCU, 17/10/1721; AHU-CU, cód. 908, fls. 40v-41 – CCU, 13/05/1723. Ver também Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 65; Souza, *Entre o “Serviço de Casa” e o “Ganho”*, p. 40; Silva Junior, *Identidades Afro-Atlânticas*, p. 40.

vinha acontecendo há muito tempo”.⁶² Essa decisão os colocava contra as autoridades de Lisboa, que recentemente haviam ordenado a expulsão de Torres de Salvador sob o argumento de que ele era “muito orgulhoso e rebelde”.⁶³ Depois se tornou claro que Portugal poderia tirar proveito da construção do forte de Uidá, contudo as acusações contra Torres foram indeferidas “por não ser conveniente ter-se por ora procedimento algum contra ele”.⁶⁴ Ao ignorarem as acusações, as autoridades de Lisboa indiretamente reconheciam o papel que Torres tinha desempenhado na obtenção da autorização do rei de Uidá para construir o forte. No entanto, isso não dissipou as suspeitas sobre ele. Embora o tenha nomeado “governador dos novos estabelecimentos da Costa da Mina”, Lisboa se recusou a dar a Torres o poder de confiscar ouro de navios que partiam do Brasil. Além de não ter sido reembolsado pelas despesas com a construção do forte, Torres viu parte de seus fundos serem confiscados para cobrir dívidas pendentes que ele tinha com o tesouro real.⁶⁵

As suspeitas da Coroa sobre Torres não podiam ser mais precisas. Apesar de o negociante afirmar que o forte de Uidá restringiria o fluxo de ouro brasileiro para o golfo do Benim, o forte fazia provavelmente parte de sua estratégia para promover ainda mais o fluxo do metal do Brasil para a África. Desde o final do século XVII, os portugueses tinham começado a usar ouro para fazer negócios ao longo da Costa dos Escravos. Em 1698, por exemplo, o capitão de um navio português com destino ao Brasil “solicitou ao governador [do forte dinamarquês de Christiansborg] que lhe permitisse ancorar seu navio por alguns dias sob a proteção do forte para vender fumo e rum, e que, em troca, ele usaria ouro para comprar tanto quanto havia vendido”.⁶⁶

Como Verger aponta, o comércio português era fortemente dependente do tabaco de terceira qualidade do Brasil, o que é corroborado por relatos franceses e britânicos contemporâneos. No final do século XVII, o viajante francês Jean Barbot afirmava que “os portugueses sabem tirar proveito da ganância deste povo pelo fumo, tal como os franceses, que trazem para a costa alguma quantidade do fumo de Santo Domingo; ambos os tipos sendo torcidos como cordas da grossura de um dedo mínimo”.⁶⁷ Relatórios de

62 APEB, NC, vol. 15, doc. 18 - Carta Régia, 8/08/1721. Para detalhes sobre as conexões de Torres em Salvador, em particular com juizes do poderoso Tribunal da Relação, ver Souza, *Entre o “Serviço de Casa” e o “Ganho”*, p. 41.

63 APEB, NC, v. 15, doc. 29 – Carta Régia, 9/10/1721.

64 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 17, doc. 1508 - Cópia da Carta do Secretário de Estado, 27/10/1721.

65 AHU-CU, Guiné, cx. 3, doc. 22 - Requerimento de José dos Santos Torres, 6/03/1723; APEB, NC, v. 22, doc. 41 - Carta do Secretário de Estado do Rei de Portugal, 9/04/1725.

66 *Danish Sources*, I, 151 - Journal kept at Christiansborg, December 23, 1698-September 1, 1703.

67 Paul Hair; Adam Jones; Robin Law (ed.). *Barbot on Guinea: The Writings of Jean Barbot on West Africa, 1678-1712*. London: Hakluyt Society, 1992, II, 462. 2 v.

funcionários britânicos confirmam a demanda africana por tabaco brasileiro: “Os holandeses não tinham comércio nenhum [na Costa do Ouro], exceto o comércio do tabaco português”.⁶⁸ No início do século XVIII, a demanda africana por tabaco brasileiro de terceira categoria havia se tornado tão grande que as autoridades portuguesas expressaram preocupação de que isso provocasse um declínio na produção brasileira de tabaco de primeira qualidade, que estava sob monopólio régio.⁶⁹

Muito do comércio português na Costa dos Escravos também se apoiava no uso extensivo de ouro contrabandeado do Brasil. Como as autoridades portuguesas admitiram, “as cargas de tabaco não eram suficientes para que os navios brasileiros enchessem suas cargas até a capacidade”.⁷⁰ Mais importante, à medida que a produção de ouro crescia no Brasil, também aumentava o fluxo do metal para a África. O dinamarquês Johannes Rask, que viajou para a Costa do Ouro no início do século XVIII, afirmou que o ouro ali encontrado era oriundo do reino de Akwamu ou era “ouro brasileiro, que portugueses e outros, carentes de comércio, davam como pagamento para seus escravos e para tudo o mais que eles tivessem para vender”.⁷¹ Mais tarde, um oficial holandês no Castelo da Mina afirmou que “os portugueses trazem mais ouro para a costa do que compram lá, e parecem estar interessados apenas em escravos”.⁷² Os navios portugueses usavam ouro para competir com outras nações europeias pelo acesso aos cativos. Em 1707, “havia também nada menos que seis navios portugueses e dois ingleses ancorados em Uidá, e na maioria das vezes nós [isto é, os holandeses] tínhamos de competir com cerca de nove outros navios”.⁷³ Como as autoridades assinalaram, os navios portugueses se valiam do “ouro para poderem escolher os melhores escravos”.⁷⁴

68 *The English in West Africa*, II, 16 - Thomas Bucknell at Succondee, 21/04/1686.

69 Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Junta do Tabaco (JT), mç. 7, cx. 8 - Carta da Junta do Tabaco, 26/11/1709; ANTT, JT, mç. 97, cx. 84 - Carta do Superintendente da Arrecadação do Tabaco da Bahia, 21/01/1706. Ver também Jean-Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 235.

70 AHU-CU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3860 - Carta do Governador de Pernambuco, 23/11/1731. Talvez o peso econômico do tabaco não estivesse sequer próximo do segundo produto mais importante importado por Uidá, os têxteis; ver David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*. New York: Cambridge University Press, 2000, p. 184.

71 Johannes Rask, *A Brief and Truthful Description of a Journey to and from Guinea, 1708-1715*. Accra: Sub-Saharan, 2008, p. 75.

72 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 237-40 - Extract from the Minutes of the Chamber of Zeeland, 7/02/1730.

73 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 139-40 - A. Schoonheydt, 26/11/1707.

74 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 5, doc. 433 - CCU, 23/07/1706. Na verdade, a associação entre o ouro brasileiro e o comércio de escravos feito por navios portugueses tornou-se tão forte que os melhores escravos - acessíveis apenas aos mercadores portugueses que usavam ouro como moeda no comércio de escravos - eram conhecidos como “escravos portugueses”. Ver Law, *Slave Coast of West Africa*, p. 174, 179.

Curiosamente, muitos dos escravos que os portugueses compraram em troca de ouro foram comprados de europeus, não de africanos. Só em 1719, os holandeses venderam 1,5 mil escravos aos portugueses no Castelo da Mina.⁷⁵ O que representava o fluxo de ouro brasileiro no contexto mais amplo das exportações de ouro holandês da África para as Províncias Unidas? Segundo Henk den Heijer, “desde o início do século XVIII, cerca de metade do ouro exportado pela [Segunda Companhia das Índias Ocidentais] foi trazido para a África por traficantes de escravos brasileiros”.⁷⁶ Para maximizar os ganhos, os holandeses proibiram os navios portugueses de comércio com quaisquer outros navios europeus ou feitorias ao longo da costa africana. Como afirmou um funcionário de um castelo dinamarquês na Costa do Ouro, “há alguns dias enviamos o soldado Arnold Brinchmand a um navio português com 8 a 10 escravos para vender por ouro e tabaco, mas nem o soldado nem os escravos foram autorizados a embarcar, pois os holandeses os proibiram de subir a bordo”.⁷⁷

Para piorar a situação, a atração exercida pelo ouro brasileiro parece ter encorajado os holandeses a enviarem escravos diretamente para o Brasil, às vezes em seus próprios navios, em violação direta das leis portuguesas.⁷⁸ Segundo os holandeses,

seria preciso negociar secretamente tais contratos com os brasileiros, evitando-se o máximo possível a publicidade, para que a Coroa portuguesa, que tem muito ciúme dos brasileiros, não obtenha informações sobre isso, e também para que [os brasileiros] não venham a ser impedidos pelos ingleses, que hoje subsistem quase inteiramente do [comércio] português. Resolveu-se, portanto, manter o sigilo necessário sobre esta questão e fazer uma discussão mais aprofundada na próxima reunião do Heeren X.⁷⁹

Como os holandeses, os britânicos também arquitetaram um esquema para vender escravos ao Brasil em troca de ouro. Como Law aponta, “em 1706, o agente geral da *Royal African Company* na Costa do Ouro fez um acordo com um grupo de comerciantes

75 Henk den Heijer afirma que “uma parte considerável desses escravos era paga com ouro em pó que havia sido traficada ilegalmente do Brasil” por navios portugueses. Ver Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, p. 197. Ver também Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, p. 77.

76 Den Heijer, “West African Trade”, p. 158; Schwartz; Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 198; Harvey M. Feinberg, *Africans and Europeans in West Africa: Elminans and Dutchmen on the Gold Coast during the Eighteenth Century*. Philadelphia: American Philosophical Society, 1989, p. 55.

77 *Danish Sources*, v. I, p. 272-273 - Governor Rost, 31/10/1718.

78 Em 1727, por exemplo, as autoridades de Salvador apreenderam um navio holandês que havia entrado no Brasil para vender escravos. Ver APEB, NC, v. 21, doc. 42 – Carta do Governador da Bahia, 21/07/1727. Ver também Rømer, *Reliable Account*, p. 49-50.

79 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 161-62 – Haringh, Hoevenaar, and Engelgraaff, 3/12/1712.

baianos para o fornecimento de escravos de Uidá em troca de ouro”.⁸⁰ Para administrar esse negócio, os britânicos chegaram a posicionar representantes no Brasil: “O general também enviou um de seus mercadores-chefes, o senhor Blindey, ao Brasil: ele deve voltar [para a África] em breve”.⁸¹ Um relatório dinamarquês mostra mais detalhes sobre a relação entre ingleses e portugueses na África Ocidental: “[Os portugueses] preferem fretar navios ingleses, que os trazem escravos para o Brasil, o que parece mais fácil para eles considerando os dez por cento que teriam que pagar em Elmina” se usassem os próprios navios.⁸²

Contrabando de ouro no Brasil

Enquanto Uidá era o foco do contrabando de ouro brasileiro para a África, Salvador era um dos principais centros do comércio ilegal de ouro no Brasil. Em 1703, as autoridades portuguesas admitiram que “a maior parte do ouro extraído de Minas Gerais é levado para a Bahia [...] porque o preço pago pelo ouro é mais alto, já que os locais usam o produto em seus negócios [que incluíam o tráfico de escravos com África Ocidental] sem pagar o dízimo”.⁸³ Em 1726, 17 indivíduos foram presos em Salvador após chegarem à cidade, vindos de Minas Gerais. Uma investigação apurou que eles haviam “chegado de Minas de forma arrogante, desrespeitando a lei e sem medo de punições, caminhando publicamente pelas praias da cidade, [onde] vendiam ouro a capitães de navios” que

80 Robin Law, “The Gold Trade of Whydah in the Seventeenth and Eighteenth Centuries”. In: David Henige and T. C. McCaskie (ed.), *West African Economic and Social History*. Madison: University of Wisconsin Press, 1990, 107.

81 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 148-49 – P. Nuyts, 25/12/1707. Ver também Jean-Michel Deveau, *L’or et les esclaves: histoire des forts du Ghana du XVIe au XVIIIe siècle*. Paris: Karthala, 2005, p. 141; Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 41.

82 *Danish Sources*, II, 537 – Governor Boris et al., 3/05/1738. Para um caso de um navio transportando escravos enviados pelos britânicos, ver AHU-CU, cód. 907, fls. 171-173 - CCU, 25/10/1721. Sobre o comércio ilegal dos ingleses no Brasil, ver Alan David Francis, *Portugal 1715-1808: Joanine, Pombaline and Rococo Portugal as Seen by British Diplomats and Traders*. London: Tamesis Books, 2000 [1985], p. 43. Boxer aponta para pelo menos duas embarcações britânicas apreendidas sob a acusação de contrabando em Salvador, em 1715. Como ele demonstra, havia três casas comerciais britânicas em Salvador no início do século XVIII, além de uma no Rio de Janeiro; ver Charles Boxer, “Brazilian Gold and British Traders in the First Half of the Eighteenth Century”. *Hispanic American Historical Review*, v. 49, n. 3, p. 454-472, 1969. p. 462. Sobre navios britânicos trazendo escravos para o Brasil, ver G. V. Scammell, “A Very Profitable and Advantageous Trade: British Smuggling in the Iberian Americas circa 1500-1750”, *Itinerario*, v. 24, n. 3/4, p. 135-172, 2000, p. 152. Ver também Ernst Pijning, “Regulating Illegal Trade: Foreign Vessels in Brazilian Harbors”. *Portuguese Studies Review*, Durham, v. 15, n. 1/2, p. 321-366, 2007.

83 Sofia Lorena Vargas Antezana, *Os Contratadores dos Caminhos do Ouro das Minas Setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

navegavam para a África Ocidental.⁸⁴ Em muitos aspectos, tal comércio não pode ser considerado completamente inesperado, pois Salvador, além de destino final de muitos dos africanos embarcados de Uidá, estava também ligada às regiões produtoras de ouro de Minas Gerais. A única maneira de impedir o contrabando de ouro, diziam os administradores portugueses em Lisboa, seria proibindo o comércio português na África Ocidental e permitindo o tráfico de escravos de Moçambique, onde “nem os holandeses nem outras nações europeias têm fábricas ou colônias”.⁸⁵

Quão significativo foi o fluxo ilegal de ouro brasileiro para a África no contexto mais amplo da produção de ouro no Brasil? Em apenas um ano, em 1722, a quantidade de ouro transportada do Brasil para a África foi estimada em 90 arrobas – o equivalente a 1.323 quilos.⁸⁶ Em 1728, segundo mercadores de Lisboa, navios que navegavam da Bahia e de Pernambuco para a África Ocidental transportavam 100 arrobas de ouro todos os anos.⁸⁷ Esses relatos provavelmente eram exagerados. Russell-Wood estima uma produção média de ouro de 1,2 mil quilos anuais entre 1700 e 1729.⁸⁸ Uma estimativa mais realista é fornecida por Philip Curtin, que afirma que os “pagamentos portugueses entre 1718 e 1723 implicaram que [navios portugueses] vieram para a costa [de África] com uma carga média anual de cerca de 40 quilos de ouro”.⁸⁹ No entanto, mesmo essas cargas menores foram suficientes para levar a Coroa Portuguesa a aprovar mais de 20 leis anticontrabando – muitas delas destinadas a acabar com o tráfico ilegal de ouro – entre 1703 e 1735.⁹⁰

84 Anna Amélia Vieira Nascimento, *Letras de risco e carregações no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, 1977, p. 29.

85 AHU-CU, cód. 22, fls. 271v-273 - CCU, 26/08/1728.

86 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 15, doc. 1302 – Carta do Vice-rei e Governador Geral do Brasil, 22/07/1722. Para uma estimativa mais baixa de contrabando de ouro para a África, ver também Philip Curtin, “Africa and the Wider Monetary World, 1250-1850”. In: John L. Richards (ed.), *Precious Metal in the Later Medieval and Early Modern World*. Durham: Carolina Academic Press, 1983, 251.

87 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 32, doc. 2872 – Proposta dos Homens de Negócio de Lisboa, 18/03/1728. Sobre o contrabando de ouro de Pernambuco para a Costa da Mina, ver Ana Emília Staben, *Negócios dos Escravos: o Comércio de Cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008, p. 58.

88 Russell-Wood, “Colonial Brazil: The Gold Cycle”, p. 594.

89 Curtin, “Africa and the Wider Monetary World”, p. 251.

90 Russell-Wood, “Colonial Brazil: The Gold Cycle”. Para os primeiros debates sobre o uso do ouro brasileiro no comércio de escravos, ver Souza, *Entre o “Serviço da Casa” e o “Ganho”*, p. 25. Ver também Cândido Eugênio Domingues de Souza, *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da cidade da bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade De Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011, p. 39.

Numa primeira tentativa de conter o contrabando, em 1703, a Coroa tinha chegado a proibir o comércio entre o Rio de Janeiro e a África Ocidental, medida nunca aplicada de forma consistente, pois o contrabando “acontecia de qualquer porto do Brasil”.⁹¹ Três anos depois, numa outra tentativa de conter o contrabando, cogitou-se uma lei que obrigaria os navios que partiam do Brasil para a África Ocidental a passarem primeiro por São Tomé para que as autoridades locais pudessem examinar as cargas dos navios antes de comprarem escravos na África Ocidental.⁹² Em 1723, no entanto, o contrabando de ouro tinha se tornado tão generalizado que o governador da Bahia estabeleceu a pena de morte para esse crime.⁹³ Embora ninguém pareça ter sido de fato executado pelo crime de contrabando de ouro, medidas punitivas foram aplicadas em 1725, quando um comerciante chamado Diogo Gonçalves Lima teve 25 escravos confiscados após acusações de contrabando de ouro.⁹⁴

Em meio ao contrabando crescente, uma nova lei obrigou os capitães de navios a declararem o tipo e a quantidade exata de mercadorias levadas para o comércio de escravos, bem como o número de escravos que planejavam trazer para o Brasil.⁹⁵ Em Lisboa, as autoridades reconheceram que os armadores não podiam ser os únicos culpados pelo contrabando de ouro, porque as cargas de navios não pertenciam exclusivamente a eles.⁹⁶ Alguns anos depois, elas decidiram colocar em prática a legislação aprovada em 1703, que proibia o comércio entre o Rio de Janeiro e a África Ocidental.⁹⁷ Em 1742, acusações de contrabando de ouro e prata para o comércio na África levaram à apreensão de um navio em Pernambuco e, em 1743, as autoridades confiscaram “duas caixas com vinte e nove libras de ouro em pó, muito ouro e prata” em outro navio com destino à África Ocidental.⁹⁸

91 AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 16, doc. 1742 – Parecer do Conselho Ultramarino, 15/02/1726.

92 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 5, doc. 433 - CCU, 23/07/1706.

93 APEB, NC, v. 17, doc. 3 – Carta Régia, 1/03/1723; APEB, NC, v. 17, doc. 93 - Carta do Governador da Bahia, 18/09/1723.

94 APEB, NC, vol. 14, doc. 14 – Carta Régia, 9/11/1725.

95 AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 21, doc. 2268 - CCU, 15/02/1726. Para diferentes versões da lei, AHU-CU, cód. 22, fls. 271v-273 - CCU, 26/08/1728; AHU-CU, cód. 909, fls. 218-220v – CCU, 4/02/1730.

96 AHU-CU, cód. 909, fls. 224v-225 - CCU, 15/03/1730.

97 AHU-CU, Rio de Janeiro-Castro e Almeida (CA), doc. 7645-48 – Informação do Governador do Rio de Janeiro, 11/10/1732. Não está claro se ou quando essa medida foi aplicada. Para uma referência a um navio navegando do Rio para a Costa da Mina, ver AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 33, doc. 3521 – Carta do Governador do Rio de Janeiro, 27/06/1741.

98 AHU-CU, Pernambuco, cx. 57, doc. 4931 - Auto de devassa tirada do navio Nossa Senhora da Aparecida e São José, 15/04/1742; AHU-CU, cód. 24, fl. 92 - Nomeação de Manoel Martins dos Santos, 16/03/1743.

Na verdade, o contrabando de ouro brasileiro para a África foi uma ramificação do contrabando interno de ouro no Brasil, que era agravado pela corrupção endêmica entre funcionários do Estado.⁹⁹ Foi alimentado por várias causas subjacentes, incluindo a estrutura descentralizada da mineração de ouro, que dificultou o estabelecimento de um controle fiscal eficaz.¹⁰⁰ Alguns dos investidores que financiaram a escravidão na Bahia também eram participantes ativos da mineração de ouro em Minas Gerais e, em menor medida, na própria Bahia.¹⁰¹ Além disso, o ouro em pó era usado para pagar alimentos e outras provisões que Minas Gerais recebia do Rio de Janeiro e de Salvador.¹⁰²

Nesse contexto, não é de se estranhar que o fluxo ilegal de ouro brasileiro para a África tenha continuado a ser um aspecto fundamental do comércio português, durando enquanto houve produção significativa de ouro no Brasil. Sua importância é

-
- 99 Paulo Cavalcante de Oliveira Junior, *Negócios da trapaça: caminhos e descaminhos na américa portuguesa (1700-1750)*. 2002. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002, p. 178-180; Maria Verônica Campos, *Governo de Mineiros: de como meter as Minas numa Moenda e beber-lhe o Caldo Dourado, 1693 a 1737*. 2002. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002, p. 309; Laura de Mello e Souza, *O sol e a sombra: política e administração na américa portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 302; Carlos Kelmer Mathias, “No Exercício de Atividades Comerciais, na Busca da Governabilidade: D. Pedro de Almeida e sua Rede de Potentados nas Minas do Ouro durante as Duas Primeiras Décadas do Século XVIII”. In: João Luis Ribeiro Fragoso, *Carla Maria Carvalho de Almeida; Antonio Carlos Jucá de Sampaio* (org.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos: América Lusa, Séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 210.
- 100 Kathleen J. Higgins, “*Licentious Liberty*” in *a Brazilian Gold-Mining Region: Slavery, Gender, and Social Control in Eighteenth-Century Sabará, Minas Gerais*. University Park: Pennsylvania State University Press, 1999. Para tentativas fracassadas de restringir o acesso a Minas Gerais, ver Luciane Cristina Scarato, *Caminhos e descaminhos do ouro nas minas gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1733-1783)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009. Para a Bahia, ver Albertina Lima Vasconcelos. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão: Bahia do século xviii*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1999, p. 39.
- 101 Carlos Kelmer Mathias, *A cor negra do ouro: circuitos mercantis e hierarquias sociais na formação da sociedade mineira Setecentista, c. 1711-c. 1756*. 2007. Memorial (Qualificação de Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.
- 102 Júnia Ferreira Furtado, “Teias de Negócios: conexões mercantis entre as Minas do Ouro e a Bahia durante o século XVIII”. In: João Fragoso; Antônio Carlos Jucá (ed.), *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes, 2006, p. 168; Tatiana da Cunha Peixoto, *Os Mandarins do Sertão: os criadores de Gado do São Francisco (c 1650-1750)*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006, p. 29, 66; Antezana, *Os Contratadores dos Caminhos do ouro*, p. 25-26. Em 1735, as autoridades liberaram a circulação de ouro em pó, o que provavelmente promoveu o contrabando. Ver Paulo Cavalcante de Oliveira Junior, “O caminho do descaminho: relações de poder e ilicitude na Colônia”. *Revista do IHGB*, Salvador, v. 167, n. 432, p. 159-171, jul./set. 2006. p. 161.

amplamente demonstrada por vários relatos. Em 1737, um oficial britânico afirmou que “os portugueses [...] trazem indubitavelmente a maior [parte] do ouro que se encontra [em Uidá], sendo improvável que os países montanhosos adjacentes produzam algum ouro”.¹⁰³ No mesmo ano, as autoridades portuguesas em São Tomé relataram que “todos os anos mais de dois milhões de réis em ouro em pó são enviados para a África Ocidental”.¹⁰⁴ Em 1742, argumentando que sem o ouro brasileiro seria impossível realizar negócios, chegou-se a propor a legalização do uso do metal no golfo do Benim. “Não é possível negociar escravos na Costa da Mina apenas com tabaco e outros produtos que os negros gostam, é necessário usar também algum ouro em pó”.¹⁰⁵ Mais tarde, relatos de São Tomé deram conta que os navios portugueses “levariam grande quantidade de ouro em pó e moedas de ouro para satisfazer os Holandeses”.¹⁰⁶

Não há dúvida de que Uidá foi o principal ponto de entrada do ouro contrabandeado do Brasil. Em 1725, a Coroa Portuguesa chegou mesmo a rejeitar um pedido do administrador do forte português para usar ouro brasileiro para pagar os custos de sua manutenção.¹⁰⁷ Um ano depois, o diretor de Uidá admitiu que “indivíduos [recém-chegados do Brasil] estariam se gabando sobre [o contrabando de ouro], sem demonstrar medo”. Nas palavras do administrador, “aqui tem vindo dois navios do Rio de Janeiro” cuja “carregação não foram senão moedas e ouro”.¹⁰⁸ Esse relato levou as autoridades de Salvador a iniciar uma investigação sobre o contrabando de ouro para o forte português em Uidá, com a promessa de que, se fossem considerados culpados, os administradores do forte seriam imediatamente presos.¹⁰⁹ Em 1727, porém, os dinamarqueses relataram que “escravos podiam ser vendidos aos portugueses por ouro em [Uidá]”.¹¹⁰ E como o traficante de escravos francês Robert Durand observou: “Uidá sempre foi um grande centro de comércio onde vários navios de uma vez podiam comprar ouro e muitos

103 Robin Law (ed.), *Contemporary Source Material for the History of the Old Oyo Empire, 1627-1824*, Ibadan: Ibadan University Press, 1992, p. 35 – “A description of the castles, forts and settlements belonging to the royal African company of England (1737)”.

104 AHU-CU, São Tomé, cx. 6, doc. 49 – Extrato das Contas de São Tomé, 4/04/1737.

105 AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 36, doc. 3744 – Ofício de Gaspar Caldas, 16/09/1743.

106 AHU-CU, São Tomé, cx. 9, doc. 83 – Ofício de Antônio Marques Gomes, 30/12/1756.

107 APEB, NC, vol. 22, doc. 47 – Carta do Rei de Portugal, 18/06/1725.

108 AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 21, doc. 2268 – Carta do Governador, 17/07/1725.

109 APEB, NC, vol. 20, doc. 61 – Carta do Governador da Bahia, 21/07/1726.

110 *Danish Sources*, v. I, p. 354-355 – Governor van Suhm et al., 5/03/1727.

escravos”.¹¹¹ No final de 1745, um viajante britânico escreveu que Uidá “não produz ouro, sendo o que eles têm aqui trazido do Brasil pelos portugueses para comprar escravos”.¹¹²

Nesse contexto, não surpreende que o ouro contrabandeado do Brasil tenha chegado aos outros fortes europeus em Uidá, já que esses também vendiam escravos para os navios portugueses. Os diretores do forte britânico até propuseram que os ingleses comercializassem apenas com os portugueses.¹¹³ Muito ouro também foi levado para a Europa. Segundo James Houstoun, “25 ou 30.000 onças [foram] trazidas do Brasil para a costa pelos portugueses para comprar escravos e transportados dali por mãos europeias para diferentes partes da Europa: Inglaterra, Holanda e França”.¹¹⁴

Embora uma porção significativa do ouro brasileiro tenha chegado à Europa, sua importância para a economia e a política africanas não pode ser subestimada. Não apenas a elite, mas também os africanos comuns tinham acesso a ele e possuíam o metal em casa.¹¹⁵ De acordo com Law, “com o início das importações de ouro brasileiro na década de 1700, o ouro evidentemente foi adotado como padrão monetário, operando ao lado (e intercambiavelmente com) búzios”.¹¹⁶ Mas o metal era usado das formas mais variadas. Na década de 1720, Huffon, rei de Uidá, usou ouro para obter apoio militar do reino de Akwamu na Costa do Ouro.¹¹⁷ Mais tarde, ele deu um “presente de nada menos que 56 libras de ouro (valendo £ 3,584) a um oficial da Marinha inglesa em recompensa pela captura de um pirata cujas atividades haviam perturbado o comércio de Uidá”.¹¹⁸ Um episódio é particularmente ilustrativo: em 1726, os holandeses transferiram suas operações comerciais para Jaquéem em protesto contra o fato de Uidá ter convidado Torres para construir o forte português.¹¹⁹ Essa ação teve como objetivo pressionar o rei Huffon, que acabou assinando um tratado com os holandeses, prometendo que “os portugueses não mais poderão ter uma fortaleza e que a sua atual

111 Robert W. Harms, *The Diligent: A Voyage through the Worlds of the Slave Trade*. New York: Basic Books, 2002, p. 204.

112 William Smith Surveyor, *A New Voyage to Guinea*. London: John Nourse, 1745, p. 195.

113 Law, *Slave Coast of West Africa*, p. 136; Law, “Gold Trade of Whydah”, 107; Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 40-46; Harms, *The Diligent*, p. 209. A proposta ressurgiu em 1730, quando Uidá já havia sido ocupada pelo Daomé. Ver I. A. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours, 1708-1818*. New York: Cambridge University Press, 1967, p. 92.

114 Houstoun, *Some New and Accurate Observations*, p. 25. Ver também p. 41-42.

115 Law, “Gold Trade of Whydah”, 108.

116 Idem, “Cowries, Gold, and Dollars: Exchange Rate Instability and Domestic Price Inflation in Dahomey in the Eighteenth and Nineteenth Centuries”. In: Jane I. Guyer (ed.), *Money Matters: Instability, Values, and Social Payments in the Modern History of West African Communities*. London: Currey, 1995, p. 56.

117 David Henige; Marion Johnson, “Agaja and the Slave Trade: Another Look at the Evidence”, *History in Africa*, Cambridge, v. 3, 1976, p. 63.

118 Law, “Gold Trade of Whydah”, p. 108.

119 APEB, NC, vol. 20, doc. 61 – Carta do Governador da Bahia, 21/07/1726.

fortaleza será demolida e transformada em uma única casa ou cabana sem munição de guerra”.¹²⁰ Porém, por causa da dependência de Uidá em relação ao ouro, não só Huffon não cumpriu a promessa feita aos holandeses, mas também permitiu que os portugueses continuassem a negociar em Uidá.

O reino do Daomé também buscou ter acesso ao ouro brasileiro. De acordo com um relato britânico, o rei do Daomé, Agaja, era “abastecido com grandes quantidades de prata, ouro forjado e outras coisas preciosas”.¹²¹ Mais importante, a demanda do Daomé por ouro brasileiro parece ter tido destaque em um dos desdobramentos políticos mais importantes no golfo do Benim, na década de 1720: a tomada de Uidá pelo Daomé em 1727, um evento que resultou na morte de aproximadamente 5 mil pessoas e na prisão de 10 mil africanos.¹²² De acordo com David Ross, esta guerra foi tão destrutiva que Savi, a capital de Uidá, ficou deserta por 10 anos.¹²³

A importância do ouro brasileiro para o Daomé ficou evidente na esteira da conquista. O forte português foi a única fortificação europeia destruída durante a invasão das forças do Daomé.¹²⁴ No entanto, Agaja permitiu que os portugueses o reconstruíssem e desenvolveu um relacionamento próximo com os mercadores e as autoridades portuguesas no Brasil.¹²⁵ Favorecendo a venda de escravos para os portugueses porque compravam cativos com ouro, o Daomé forçou os outros navios europeus a comprarem os escravos que os portugueses se recusaram a adquirir.¹²⁶ Para se beneficiar ainda mais do ouro brasileiro, Agaja promoveu o comércio de escravos em Uidá em detrimento de portos escravos secundários, como Jaqué. Como afirmou o traficante de escravos britânico William Snelgrave: “O rei do Daomé, ávido do ouro que trazem os portugueses para comprar os negros [...] enviou muitos escravos para Uidá o que enfraqueceu o comércio conosco em Jaqué”.¹²⁷

120 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 220 – Provisional Agreement between the Dutch (Hertogh) and the King of Fida (Ouidah), 12/11/1726.

121 *Surveyor, New Voyage to Guinea*, p. 173. Ver também Harms, *The Diligent*, p. 175.

122 *Law, Slave Coast of West Africa*, p. 279; *Idem, Ouidah*, p. 50; Harms, *The Diligent*, p. 179-184.

123 David Ross, “The Dahomean Middleman System, 1727-c. 1818”, *Journal of African History*, London, v. 28, n. 3, p. 360-361, 1987.

124 *Law, Ouidah*, p. 52.

125 APEB, NC, Alvarás, livro 443, p. 79 – Carta do Governador da Bahia, 15/06/1728. Ver também Harms, *The Diligent*, p. 180; *Law, Ouidah*, p. 52.

126 Henige and Johnson, “Agaja and the Slave Trade”, p. 61; Harms, *The Diligent*, p. 185, 212.

127 William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*. London: P. Knapton, 1734, p. 89. Ver também *Law, “Gold Trade of Whydah”*, p. 108; Ryder, “The Re-Establishment of Portuguese Factories”, p. 169.

Torres em Jaquém

Neste período de transformação da política africana no golfo do Benim, José dos Santos Torres permaneceu leal a Huffon, seu “amigo” que havia sido destronado pelas forças do Daomé, mas que havia conseguido realizar vários ataques e mesmo reocupar Uidá, antes da consolidação do poder do Daomé.¹²⁸ Durante uma dessas reocupações, Huffon ordenou a execução de um oficial no forte português sob a acusação de ajudar as forças invasoras do Daomé.¹²⁹ No entanto, foi a Huffon que Torres pediu permissão para construir outro forte no golfo do Benim. Segundo Torres, “ele havia sido recebido ordens de seus patrões [no Brasil] para obter do Rei de Uidá, por meio de presentes, permissão para transferir a fortaleza que agora possuem a cerca de uma hora de distância do mar para a própria praia, algo que até agora não foi permitido a nenhum europeu”.¹³⁰

Para construir o novo forte, Torres buscou apoio no Brasil e em Portugal. Em Lisboa, autoridades portuguesas – céticas – afirmaram que o forte não seria suficiente para “impedir os holandeses de coagir os navios portugueses a fazerem esse comércio na costa”. Chegaram a sugerir a criação de uma feitoria na Ilha do Príncipe, “onde todos os escravos necessários seriam comprados de contrabandistas”, mas mudaram de ideia por medo de que os navios portugueses acabassem comprando escravos “também de holandeses e ingleses”, que então venderiam cativos em troca de “ouro, moedas e fumo fino”.¹³¹ A crítica mais contundente aos planos de Torres veio de Vasco César de Menezes, ainda vice-rei do Brasil e um ex-aliado, que afirmou ter sido ele a “primeira pessoa a levar ouro e moedas [de ouro] para o litoral [da África]”.¹³²

No entanto, Torres recebeu apoio fundamental de comerciantes e autoridades do Rio de Janeiro, que àquela altura havia suplantado Salvador como a cidade colonial mais importante do Brasil.¹³³ No Rio, os preços dos cativos eram particularmente altos por causa de sua proximidade com Minas Gerais, onde a procura de mão de obra aumentava. Em 1743, ao propor a criação de uma empresa para o comércio com a Costa da Mina, os mercadores cariocas afirmavam que a sua cidade “era a região onde mais havia

128 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 87; Harms, *The Diligent*, p. 21.

129 Law, *Ouidah*, p. 53. Para mais informações sobre os ataques de Ouidah às forças do Daomé e seus interesses comerciais, ver Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 96.

130 4/08/1730, em *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 247.

131 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 41, doc. 3709 – Parecer do Conselho Ultramarino, 23/02/1732.

132 Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 69.

133 Para indício de que Torres transportava escravos do Golfo do Benim para o Rio, ver AHU-CU, Pernambuco, cx. 42, doc. 3791 – Requerimento de Jose Torres, ca. 21/02/1732.

necessidade de negros da Costa da Mina”.¹³⁴ O apoio do Rio fez com que as autoridades de Lisboa “enviassem imediatamente um navio de guerra para transportar os materiais necessários à perfeita construção do forte que José Torres começou a construir em Jaqué, bem como alguma artilharia pesada e soldados”.¹³⁵ Vale ressaltar que esses suprimentos e soldados só chegaram depois da construção do forte, denotando mais uma vez a autonomia brasileira nas questões relacionadas ao tráfico de escravos.

Embora Torres tenha primeiro tentado construir o forte em território sob controle de seu aliado Huffon, ele terminou por se estabelecer em Jaqué, onde as exportações de escravos tinham aumentado como resultado da tomada de Uidá pelo Daomé.¹³⁶ Desde 1724, Jaqué já havia se submetido ao Daomé, até mesmo concordando em pagar tributos, mas suas políticas comerciais permaneciam relativamente autônomas.¹³⁷ No início da década de 1730, o soberano de Jaqué havia inclusive convidado vários mercadores europeus a construir fortes em seu território, provavelmente numa tentativa de se beneficiar da interrupção do comércio de escravos em Uidá.¹³⁸ Um relato do representante holandês em Jaqué, Hendrik Hertogh, fornece uma visão sobre as atividades de Torres: “Este cavaleiro [Torres] decidiu agora construir uma fortaleza aqui em Jaqué e por meio de grandes despesas, ele obteve muito do rei [...] e ele parece não se importar em fazer grandes despesas para terminar o mais rápido possível”.¹³⁹

Ao contrário do forte construído em Uidá em 1721, o forte de Jaqué logo se tornou um ponto de tensão nas relações comerciais luso-holandesas na Costa dos Escravos, além de ser também vulnerável à crescente influência do Daomé no golfo do Benim. Em relação aos holandeses, um relatório de 1727, de autoria de um diretor da companhia flamenga, dava conta que recém-empossados funcionários da companhia tratavam “tão mal os portugueses que vinham ao Castelo da Mina para negociar ou obter passagem para Uidá que já há algum tempo ele tinha pouco comércio com eles”.¹⁴⁰ As suspeitas holandesas em relação a Torres eram flagrantes. Quando o comerciante fez escala no Castelo da Mina, vindo do Brasil e a caminho de Jaqué, teve que explicar o porquê

134 AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 36, doc. 3744 – Ofício de Gaspar Caldas, 16/09/1743. Sobre o tráfico de escravos entre o Rio de Janeiro e a Costa da Mina, ver AHU-CU, Rio de Janeiro, cx. 24, doc. 2535 – Requerimento do Capitão Francisco dos Santos, ca. 29/01/1732; AHU-CU, Rio de Janeiro-Avulsos, cx. 16, doc. 1807 – Carta do Juiz da Alfândega do Rio de Janeiro, 28/06/1726.

135 AHU-CU, Bahia-Avulsos, cx. 41, doc. 3709 – Parecer do Conselho Ultramarino, 23/02/1732.

136 Harms, *The Diligent*, p. 202.

137 Harms, *The Diligent*, p. 230. Pelo menos uma vez, o Daomé enviou tropas a Jaqué para conter tais políticas. Ver Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 95.

138 Harms, *The Diligent*, p. 202, p. 98.

139 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 251-252 – Hertogh 6/01/1731.

140 *Danish Sources*, I, p. 354-355 – Governor von Suhm et al., 5/03/1727.

do “seu navio parecer estar muito carregado”. Sem se intimidar, Torres respondeu que “era por causa dos materiais de construção que ele transportava com vistas a edificar uma nova fortaleza no local mencionado”.¹⁴¹

Não tardou, no entanto, para que os holandeses enxergassem Torres como uma ameaça direta aos seus negócios em Jaqué (onde a maior parte do comércio holandês estava então baseada como retaliação às estreitas relações de Uidá com os portugueses) e ao domínio holandês sobre os negócios portugueses na Costa dos Escravos. O principal adversário de Torres foi o representante comercial holandês em Jaqué, Hertogh, que fazia um lucrativo comércio no porto.¹⁴² Em correspondência com seus superiores em Elmina, onde estava a sede da companhia holandesa na costa da África, Hertogh admitia o adiantado estado de construção do forte de Torres, mas também prometia destruí-lo. Em suas palavras, “os presentes que este cavalheiro está continuamente oferecendo [aos chefes africanos] são, tanto quanto possível, neutralizados por mim com *contrapresentes*”. A sabotagem acabou por dar certo, pois Torres logo abandonaria o forte. Nas palavras de Hertogh, “todos os seus esforços e despesas foram em vão”.¹⁴³

A conquista holandesa do castelo de São Jorge da Mina em 1637 moldou as relações comerciais ao longo da Costa dos Escravos até o século XVIII. Para realizar o comércio, os navios portugueses tiveram de recorrer a produtos brasileiros, incluindo ouro contrabandeado, que servia a diversos fins. Além de gerar relações comerciais com os holandeses, o uso do ouro brasileiro permitiu que os navios portugueses obtivessem proteção britânica contra os ataques holandeses e abriu caminho para o intercâmbio cultural com governantes africanos. Mas não foi o suficiente para acabar com a rivalidade luso-holandesa. Embora incapazes de impedir os portugueses de construir um forte em Uidá, em 1721, os holandeses se opuseram a esse forte e mais tarde conspiraram contra o forte de José dos Santos Torres em Jaqué.

As relações comerciais ao longo da Costa dos Escravos também foram afetadas pela política africana. Quando a construção do forte de Jaqué estava quase concluída, em 1731, 15 navios negreiros, metade dos quais portugueses, aguardavam para carregar escravos em Jaqué. Esse grande número de navios representava uma clara ameaça comercial para o Daomé, cujas forças atacaram Jaqué várias vezes no início dos anos 1730.¹⁴⁴ Ao fazer isso, o Daomé buscou eliminar um rival comercial e fortalecer Uidá

141 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 247 – Hertog 4/08/1730.

142 Harms, *The Diligent*, p. 236.

143 *The Dutch and the Guinea Coast*, p. 251-52 e 253 – De Hertogh para Pranger, 6/01/1731 e 27/03/1731.

144 James Cameron Monroe, “Dahomey and the Atlantic Slave Trade: Archaeology and Political Order on the Bight of Benin”. In: Akinwumi Ogundiran; Toyin Falola (ed.), *Archaeology of Atlantic African and the African Diaspora*. Bloomington: Indiana University Press, 2007, p. 100-121; Idem, “Continuity, Revolution or Evolution on the

como o principal porto do comércio de escravos no Golfo do Benim.¹⁴⁵ Posteriormente, o Daomé construiu relações estreitas com os portugueses, em grande medida com base na demanda africana por ouro brasileiro, levando não apenas a um grande comércio de escravos com Salvador, mas também ao envio de delegações diplomáticas ao Brasil em 1750, 1795 e 1805.¹⁴⁶

Juntamente com o forte português em Uidá, cujos diretores por vezes estavam diretamente envolvidos no comércio e na política no Daomé, estas delegações africanas reforçaram as bases do intercâmbio cultural iniciado por José dos Santos Torres, em 1721. Quanto a Torres, a destruição do forte Jaquém representou um golpe tão forte que ele abandonou totalmente o golfo do Benim. No entanto, isso não significou o fim de sua carreira como um pioneiro do comércio de escravos. Na verdade, este aventureiro atlântico teria um papel central na abertura do comércio marítimo direto entre o Rio de Janeiro e a cidade angolana de Benguela, um lugar onde o tráfico de escravos estava em alta por causa do aumento da demanda por escravos no Brasil e onde o controle português não estava em questão.¹⁴⁷

Referências

AKINJOGBIN, I. A. *Dahomey and its Neighbours, 1708-1818*. New York: Cambridge University Press, 1967.

ANTEZANA, Sofia Lorena Vargas. *Os contratadores dos caminhos do ouro das minas setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

BALLONG-WEN-MEWUDA, Joseph Bato'ora. *São Jorge da Mina (1482- 1637): La vie d'un comptoir Portugais en Afrique Occidentale*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

BOSMNAN, Willelm. *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea*. Londres: J. Knapton, 1705.

Slave Coast of West Africa: Royal Architecture and Political Order in Precolonial Dahomey”, *Journal of African History*, London, v. 48, n. 3, p. 349-373, 2007.

145 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 94; Law, *Ouidah*, p. 46. David Ross, “Robert Norris, Agaja, and the Dahomean Conquest of Allada and Whydah”, *History in Africa*, New York, v. 16, p. 311-324, 1989, p. 314.

146 Robin Law; Kristin Mann, “West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast”, *William and Mary Quarterly*, [s. l.], v. 56, n. 2, p. 320-321, 1999.

147 Roquinaldo Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare, and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. 2003. Tese (Doutorado) – University of California, Los Angeles, 2003, p. 101-102.

- BOXER, Charles. *Brazilian Gold and British Traders in the First Half of the Eighteenth Century*. *Hispanic American Historical Review*, Durham, v. 49, n. 3, p. 454-472, 1969.
- CAMPOS, Maria Verônica. *Governo de mineiros: de como meter as minas numa moenda e beber-lhe o caldo dourado, 1693 a 1737*. 2002. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- CURTIN, Philip. *Africa and the Wider Monetary World, 1250-1850*. In: RICHARDS, John L. (ed.). *Precious Metal in the Later Medieval and Early Modern World*. Durham: Carolina Academic Press, 1983.
- DDAKU, Kwame. *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600-1720: A Study of the African Reaction to European Trade*. London: Clarendon Press, 1970.
- DANTZIG, Albert van. *Les Hollandais sur la Côte de Guinée à l'Époque de l'Essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740*. Paris: Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 1980.
- DAVENANT, Charles. *Reflections upon the Constitution and Management of the Trade to Africa*. Londres: John Morphew, 1709.
- DAVIES, Kenneth Gordon. *The Royal African Company*. New York: Longman, 1957.
- DEN HEIJER, Henk. *The West African Trade of the Dutch West Indian Company, 1674-1740*. In: POSTMA, Johannes; ENTHOVEN, Victor (ed.). *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*. Leiden: Brill, 2003.
- DEN HEIJER, Henk. *Goud, ivoor en slaven: Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*. Zutphen: Walburg Pers, 1997.
- DEVEAU, Jean-Michel. *L'or et les esclaves: histoire des forts du Ghana du XVIe au XVIIIe siècle*. Paris: Karthala, 2005.
- ELTIS, David. *The Rise of African Slavery in the Americas*. New York: Cambridge University Press, 2000.
- EMMER, Pieter. *The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609*. *E-journal of Portuguese History*, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 1-14, 2003.
- FEINBERG, Harvey M. *Africans and Europeans in West Africa: Elminans and Dutchmen on the Gold Coast during the Eighteenth Century*. Philadelphia: American Philosophical Society, 1989.
- FERREIRA, Roquinaldo. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare, and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. 2003. Tese (Doutorado) – University of California, Los Angeles, 2003.
- FRANCIS, A. D. *Portugal 1715-1808: Joane, Pombaline and Rococo Portugal as Seen by British Diplomats and Traders*. London: Tamesis Books, 2000.
- FURTADO, Júnia Ferreira. *Teias de Negócios: Conexões mercantis entre as Minas do Ouro e a Bahia durante o século XVIII*. In: FRAGOSO, João; JUCÁ, Antônio Carlos (ed.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes, 2006.

- HAIR, Paul E. H.; LAW, Robin. "The English in Western Africa to 1700. In: CANNY, Nicholas (ed.). *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press, 1998. 5 v.
- HAIR, Paul; JONES, Adam; LAW, Robin Law (ed.). *Barbot on Guinea: The Writings of Jean Barbot on West Africa, 1678-1712*. London: Hakluyt Society, 1992. 2 v.
- HARMS, Robert W. *The Diligent: A Voyage through the Worlds of the Slave Trade*. New York: Basic Books, 2002.
- HENIGE, David; JOHNSON, Marion. Agaja and the Slave Trade: Another Look at the Evidence. *History in Africa*, Cambridge, v. 3, p. 57-67, 1976. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/3171561>. Acesso em: 26 maio 2022.
- HIGGINS, Kathleen J. "Licentious Liberty" in a Brazilian Gold-Mining Region: Slavery, Gender, and Social Control in Eighteenth-Century Sabará, Minas Gerais. University Park: Pennsylvania State University Press, 1999.
- HOUSTOUN, James. *Some New and Accurate Observations [...] of the coast of Guinea*. Londres: J. Peele, 1725.
- JUSTESEN, Ole (ed.). *Danish Sources for the History of Ghana 1657-1754*. Copenhagen: Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 2005.
- LAW, Robin (ed.). *Contemporary Source Material for the History of the Old Oyo Empire, 1627-1824*. Ibadan: Ibadan University Press, 1992.
- LAW, Robin. Cowries, Gold, and Dollars: Exchange Rate Instability and Domestic Price Inflation in Dahomey in the Eighteenth and Nineteenth Centuries. In: GUYER, Jane I. (ed.). *Money Matters: Instability, Values, and Social Payments in the Modern History of West African Communities*. London: Currey, 1995.
- LAW, Robin (ed.). *The English in West Africa, 1681-1683: the Local Correspondence of the Royal African Company of England*. Oxford: Oxford University Press, 1997. 3. v.
- LAW, Robin. The Gold Trade of Whydah in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. In: HENIGE, David; McCASKIE, T. C. (ed.). *West African Economic and Social History*. Madison: University of Wisconsin Press, 1990.
- LAW, Robin. 'Here is no Resisting the Country': The Realities of Power in Afro-European Relations on the West African 'Slave Coast'. *Itinerario*, Leiden, v. 18, n. 2, p. 50-64, 1994.
- LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*. Oxford: Oxford University Press, 1997.
- LAW, Robin. *Ouidah: The Social History of a West Africa Slaving Port*. Athens: Ohio University Press, 2004.
- LAW, Robin; MANN, Kristin. West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast. *The William and Mary Quarterly*, [s. l.], v. 56, n. 2, p. 307-334, 1999. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/2674121>. Acesso em: 26 maio 2022.

LOPES, Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

LOPES, Gustavo Acioli Lopes. *Nas margens da história: o tráfico de escravos e a economia de Pernambuco no império português, 1654-1756*. 2007. Artigo inédito.

MATHIAS, Carlos Kelmer. *A cor negra do ouro: circuitos mercantis e hierarquias sociais na formação da sociedade mineira Setecentista, c. 1711-c. 1756*. 2007. Memorial (Qualificação de Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

MATHIAS, Carlos Kelmer. No exercício de atividades comerciais, na busca da governabilidade: D. Pedro de Almeida e sua rede de potentados nas minas do ouro durante as duas primeiras décadas do século XVIII. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de.; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de (org.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos: América Lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 195-222.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

MONROE, James Cameron. Continuity, Revolution or Evolution on the Slave Coast of West Africa: Royal Architecture and Political Order in Precolonial Dahomey. *Journal of African History*, London, v. 48, n. 3, p. 349-373, 2007.

MONROE, James Cameron. Dahomey and the Atlantic Slave Trade: Archaeology and Political Order on the Bight of Benin. In: OGUNDIRAN, Akinwumi; FALOLA, Toyin (ed.). *Archaeology of Atlantic African and the African Diaspora*. Bloomington: Indiana University Press, 2007.

NARDI, Jean-Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Letras de risco e carregações no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, 1977.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante de. O caminho do descaminho: relações de poder e ilicitude na Colônia. *Revista do IHGB*, Salvador, v. 432, p.159-171, 2006.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante de. *Negócios da trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. 2002. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

PEIXOTO, Tatiana da Cunha. *Os mandarins do sertão: os criadores de Gado do São Francisco (c 1650-1750)*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG, Belo Horizonte, 2006.

PIJNING, Ernst. Le Commerce Négrier Brésilien et la Transnationalité: Le Cas de la Compagnie Corisco (1715-1730). *Dix-Huitième Siècle*, [s. l.], p. 63-79, v. 33, 2001.

- PIJNING, Ernst. Regulating Illegal Trade: Foreign Vessels in Brazilian harbors". *Portuguese Studies Review*. Durham, v. 15, n. 1/2, p. 321-366, 2007.
- POSTMA, Johannes. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- POSTMA, Johannes; SCHWARTZ, Stuart. The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century. In: POSTMA, Johannes; ENTHOVEN, Victor (ed.). *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*. Leiden: Brill, 2003.
- POSTMA, Johannes. West African Exports and the Dutch West India Company, 1675-1731. *Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek*, [s. l.], v. 34, p. 66, 1973.
- RASK, Johannes. *A Brief and Truthful Description of a Journey to and from Guinea, 1708-1715*. Accra: Sub-Saharan, 2008.
- RICHARDSON, David. The British Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660-1807. In: MARSHALL, Peter James (ed.). *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press, 1998, 5 v.
- RØMER, Ludewig Ferdinand. *A Reliable Account of the Coast of Guinea [1760]*. Oxford: Oxford University Press, 2000.
- ROSS, David. The Dahomean Middleman System, 1727-c.1818. *Journal of African History*, London, v. 28, n. 3, p. 35-375, 1987. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/182190>. Acesso em: 26 maio 2022.
- ROSS, David. Robert Norris, Agaja, and the Dahomean Conquest of Allada and Whydah. *History in Africa*, New York, v. 16, p. 311-324, 1989.
- RUSSELL-WOOD, Anthony John R. Colonial Brazil: The Gold Cycle. In: BAKEWELL, Peter. *Mines of silver and gold in the Americas*. Londres: Routledge, 1997.
- RYDER, Alan Frederick Charles. The Re-Establishment of Portuguese Factories on the Costa da Mina to the Mid-Eighteenth Century. *Journal of the Historical Society of Nigeria*, Ibadan, v. 1, n. 3, p. 157-183, 1958. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/41856631>. Acesso em: 26 maio 2022.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. A Bahia no Comércio Português da Costa da Mina e a Concorrência Estrangeira. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- SCAMMELL, Geoffrey Vaughan. A Very Profitable and Advantageous Trade: British Smuggling in the Iberian Americas circa 1500-1750. *Itinerario*, Leiden, v. 24, n. 3/4, p. 135-172, 2000.
- SCARATO, Luciane. *Caminhos e descaminhos do ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1733-1783)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.
- SHUMWAY, Rebecca. *The Fante and the Transatlantic Slave Trade*. Rochester: University of Rochester Press, 2011.

SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas*: Salvador, século XVIII. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

SILVA, Filipa Ribeiro da. *Dutch and Portuguese in West Africa: Empires, Merchants, and the Atlantic System, 1580-1674*. Brill: Leiden, 2011.

SNELGRAVE, William. *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*. Londres: P. Knapton, 1734.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da cidade da bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

SOUZA, Danielle Santos de. *Entre o “Serviço de Casa” e o “Ganho”*: escravidão em Salvador na primeira metade do Século XVIII. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América Portuguesa do Século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

STABEN, Ana Emília. *Negócios dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008.

SURVEYOR, William Smith. *A New Voyage to Guinea*. Londres: John Nourse, 1745.

VASCONCELOS, Albertina Lima. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão - Bahia do século XVIII*. 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1999.

VERGER, Pierre. *Bahia and the West African Trade, 1549-1851*. Ibadan: Ibadan University Press, 1964.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos*. Salvador: Corrupio, 2002.

VOGT, John. *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*. Athens: University of Georgia Press, 1979.