

Título original:  
*Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*

© Cambridge University Press 2007  
The Syndicate of the Press of the University of Cambridge, England

Tradução: Miguel Mata

Revisão: Alda Rodrigues

Capa: FBA

Ilustração de capa: caravelas portuguesas pintadas sobre azulejo  
© Anne Rippey / Photographer's Choice / Getty Images

Depósito Legal n.º 318063/10

**Biblioteca Nacional de Portugal -- Catalogação na Publicação**

A expansão marítima portuguesa / org. Francisco Bethencourt e Diogo Ramada  
Curto. - (Lugar da história).  
ISBN 978-972-44-1423-2

I - BETHENCOURT, Francisco, 1955-  
II - CURTO, Diogo Ramada, 1959-

CDU 910.4(=1:469)"1400/1800"

Paginação:

Pedro Simões

Impressão e acabamento:

PAPELMUNDE

para

EDIÇÕES 70, LDA.

Outubro de 2010

Direitos reservados para Portugal  
por Edições 70

EDIÇÕES 70, Lda.

Rua Luciano Cordeiro, 123 - 1.º Esq.º - 1069-157 Lisboa / Portugal

Tel.: 213190240 - Fax: 213190249

e-mail: geral@edicoes70.pt

[www.edicoes70.pt](http://www.edicoes70.pt)

Esta obra está protegida pela lei. Não pode ser reproduzida,  
no todo ou em parte, qualquer que seja o modo utilizado,  
incluindo fotocópia e xerocópia, sem prévia autorização do Editor.  
Qualquer transgressão à lei dos Direitos de Autor será passível  
de procedimento judicial.

FRANCISCO  
BETHENCOURT,  
DIOGO RAMADA CURTO  
(DIR.)  
A EXPANSÃO MARÍTIMA  
PORTUGUESA, 1400-1800

70

## Índice

LISTA DE COLABORADORES .....	IX
PRÓLOGO DE NORMAN FIERING .....	XI
PREFÁCIO DE FRANCISCO BETHENCOURT E DIOGO RAMADA CURTO .....	XV
MAPAS .....	XVII
INTRODUÇÃO	
Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto .....	1
PARTE I. ECONOMIA E SOCIEDADE .....	19
1 A Economia do Império Português	
<i>Stuart B. Schwartz</i> .....	21
2 Custos e Tendências Financeiras no Império Português, 1415-1822	
<i>Jorge M. Pedreira</i> .....	53
3 Mercados e Comunidades Mercantis no Oceano Índico:	
Situar os Portugueses	
<i>Michael N. Pearson</i> .....	93
4 A Rede Económica do Mundo Atlântico Português	
<i>Luiz Felipe de Alencastro</i> .....	115

5 Os Portugueses em África <i>John K. Thornton</i> .....	145
PARTE II. POLÍTICA E INSTITUIÇÕES .....	169
6 Padrões de Colonização no Império Português, 1400-1800 <i>A. J. R. Russell-Wood</i> .....	171
7 Configurações Políticas e Poderes Locais <i>Francisco Bethencourt</i> .....	207
8 Estruturas Eclesiásticas e Acção Religiosa <i>Isabel dos Guimarães Sá</i> .....	265
PARTE III. O MUNDO CULTURAL .....	293
9 A Expansão Portuguesa, 1400-1800: Contactos, Negociações, Interações <i>Anthony Disney</i> .....	295
10 A Cultura Imperial e Colonial Portuguesa <i>Diogo Ramada Curto</i> .....	327
11 Língua e Literatura no Império Português <i>Luís de Sousa Rebelo</i> .....	371
12 A Expansão das Artes: Transferências, Contaminações, Inovações <i>Luís de Moura Sobral</i> .....	403
13 Ciência e Tecnologia na Navegação Portuguesa: A Ideia de Experiência no Século XVI <i>Francisco Contente Domingues</i> .....	461
PARTE IV. A DIMENSÃO COMPARATIVA .....	489
14 A Expansão Portuguesa num Contexto Global <i>Felipe Fernández-Armesto</i> .....	491
ÍNDICE REMISSIVO .....	525

## Colaboradores / Autores

<b>Luiz Felipe de Alencastro</b>	Université de Paris IV Sorbonne
<b>Francisco Bethencourt</b>	King's College, London
<b>Diogo Ramada Curto</b>	Universidade Nova de Lisboa
<b>Anthony Disney</b>	La Trobe University
<b>Francisco Contente Domingues</b>	Universidade de Lisboa
<b>Felipe Fernández-Armesto</b>	Tufts University
<b>Michael N. Pearson</b>	University of Technology, Sidney
<b>Jorge M. Pedreira</b>	Universidade Nova de Lisboa
<b>Luís de Sousa Rebelo</b>	King's College, London
<b>A. J. R. Russell-Wood</b>	Johns Hopkins University
<b>Isabel dos Guimarães Sá</b>	Universidade do Minho
<b>Stuart B. Schwartz</b>	Yale University
<b>Luís de Moura Sobral</b>	Université de Montreal
<b>John K. Thornton</b>	Boston University

Sobre os Holandeses e os Ingleses, ver o resto do livro de Prakash supracitado, *European Commercial Enterprise*, e o clássico de Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800* (Minneapolis, 1976). A obra *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade* (Chicago, 1974), da autoria de Niels Steensgaard, é um trabalho seminal que tem provocado muita controvérsia. Sinnappah Arasaratnam escreveu uma série de livros importantes sobre a Costa do Coromandel, na Índia, e sobre os mercadores do oceano Índico em geral: *Maritime Commerce and English Power: Southeast India, 1750-1800* (Aldershot, 1996); *Maritime India in the Seventeenth Century* (Deli, 1994); e *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740* (Deli, 1986). Dois livros clássicos sobre o mundo malaio são *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History* (Haia, 1955), de J. C. Van Leur, e *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (Haia, 1962), de M. A. P. Meilink-Roelofs. Muito mais moderno é *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680* (2 vols., New Haven, CT, 1988-1993), da autoria de Anthony Reid. Sobre a Ásia Oriental, ver *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754* (Cambridge, 1986), de Bryan Souza, e para uma panorâmica excelente, ainda que já um pouco datada, ver a recensão de John E. Wills, Jr., que aborda a bibliografia disponível à época: «Maritime Asia, 1500-1800: The Interactive Emergence of European Domination», *American Historical Review* 98 (1993), pp. 83-105.

4

## A Rede Económica do Mundo Atlântico Português

LUIZ FELIPE DE ALENCASTRO

Enquanto potência colonial, Portugal exerceu a sua influência de modo mais duradouro no Atlântico, que foi onde também mais se expandiu e concentrou a sua influência ultramarina<sup>(1)</sup>. Da Senegâmbia ao golfo da Guiné e de Angola ao Brasil, um conjunto de intercâmbios e actividades comerciais, predominantemente baseados no tráfico de escravos e na escravatura, envolveu e transformou o Atlântico português. Assim, um estudo desta região deve considerar a evolução dos principais enclaves territoriais controlados por Lisboa – na Alta Guiné, no golfo da Guiné, na África Central e na América do Sul – e a sua interacção, tendo em conta vários aspectos: os ciclos da produção agrícola, as trocas comerciais entre as colónias e o reino, e o comércio intercolonial. Importa também considerar os factores que influenciaram a ocupação territorial: as «feitorias» da África Ocidental; em Angola, as constantes pilhagens decorrentes da guerra colonial e o comércio; as fontes nativas e estrangeiras de mão-de-obra na América portuguesa; o transporte terrestre, fluvial e marítimo; a dinâmica da produção açucareira; a cria-

(1) Partes deste capítulo baseiam-se no meu livro *O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, Séculos XVI e XVII* (São Paulo, 2000).

ção de gado; o advento da mineração aurífera; e a divisão inter-regional do trabalho no Brasil do século XVIII.

## A Formação do Atlântico Português

### Alta Guiné

Na Alta Guiné, os nativos transportavam os produtos do Interior para a costa navegando os rios Senegal, Cacheu e Gâmbia. Uma rede de intercâmbios comerciais com a bacia do Níger estendia-se a partir do rio Senegal, formando um sistema mercantil de rotas fluviais e terrestres que ligavam a Senegâmbia ao golfo da Guiné. Brancos e mulatos de origem portuguesa, chamados «lançados» ou «tangomans», percorriam os rios da Alta Guiné, comerciando mercadorias locais e estrangeiras. Os «lançados», que incluíam aventureiros, deportados e judeus exilados, estenderam as actividades portuguesas ao Interior<sup>(2)</sup>. As sociedades subsarianas foram reconhecendo gradualmente o valor comercial do escravo, um facto que estabelece uma diferença essencial entre a África e a América pré-coloniais. Nas regiões africanas onde não existiam estas condições, as trocas comerciais revelaram-se mais problemáticas para os Portugueses.

Em finais do século XVI, funcionários da coroa, mercadores e missionários tinham já aprendido a recear estas zonas da África Ocidental como viveiros de doenças e alvos de corsários. O arquipélago de Cabo Verde e a Alta Guiné foram progressivamente preteridos em favor de portos no golfo da Guiné e da África Central, onde Angola foi dotada de um governador (1571) e, juntamente com o reino do Congo, convertida em diocese (1596). Embora os Portugueses também exportassem cera, marfim e peles, a sua principal actividade no Cacheu e em Bissau era o tráfico de escravos. No século XVII, este comércio era orientado para a América espanhola e para as ilhas atlânticas; na segunda metade do século XVIII, foi reorientado para a parte norte da América portuguesa. Há provas de um comércio importante em têxteis locais («panos da Costa»), tecidos com algodão cabo-verdiano exportado para o continente africano. Entre 1756 e 1777, estes tecidos cabo-verdianos financiaram 23% dos 20 000 escravos exportados do Cacheu e de Bissau para o Pará e Maranhão, no Brasil<sup>(3)</sup>. Os Portugueses também desenvolveram outras actividades no golfo da Guiné.

<sup>(2)</sup> Jean Boulègue, *Les Luso-Africains de Sénégambie XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles* (Lisboa, 1989); Philip D. Curtin, *Economic Change in Precolonial Africa - Senegambia in the Era of the Slave Trade* (2 vols., Madison, WI, 1975).

<sup>(3)</sup> António Carreira, *Os Portugueses nos Rios de Guiné, 1500-1900* (Lisboa, 1984), pp. 65-66.

### Golfo da Guiné e São Tomé: O Laboratório da Escravatura Tropical

Em 1471, ao dar início ao comércio marítimo com os prospectores de ouro do rio Volta, os Akan, D. Afonso V alcançou um dos objectivos iniciais da conquista da Ceuta, em 1415: quebrar o monopólio muçulmano do transporte do ouro guineense através do Sara. A fortaleza de São Jorge da Mina, posteriormente conhecida por El Mina, foi construída em 1482, a leste do cabo das Três Pontas, no golfo da Guiné. O ouro guineense não carecia da penetração europeia no Interior nem de ser tratado no local (ao contrário do que aconteceria no Brasil, em Minas Gerais), e duplicava de valor ao chegar à Europa.

Mas Lisboa também implementou a comercialização de mercadorias europeias, asiáticas e africanas no litoral. Escravos comprados aos Portugueses pelos Akan na feitoria de El Mina eram utilizados como carregadores e mineiros, e para outras actividades. A partir de 1482, ano de construção da fortaleza, até ao início do tráfico regular de escravos com destino ao Brasil, em meados do século XVI, El Mina vendeu aproximadamente 30 000 indivíduos provenientes da costa dos Escravos e da bacia do Congo<sup>(4)</sup>. Todos os navios que chegavam a esta zona ancoravam em São Tomé, ocupada, em 1484, como base para comerciar no golfo da Guiné. Havia dois portos que ligavam o continente africano e a ilha: El Mina e Mpinda, no foz do rio Congo.

Os métodos desenvolvidos em Cabo Verde, na Madeira e em São Tomé para introduzir formas de escravatura portuguesas e luso-africanas e plantações de açúcar nos trópicos foram transferidos, em larga escala, para a América portuguesa. Mas tarde, seriam implementadas no Brasil técnicas de lavoura, de criação de gado aclimatado, de tráfico e controlo de escravos - desenvolvendo uma força de trabalho de homens livres e escravos habituados ao sistema colonial e imunes às doenças tropicais, e práticas alimentares e médicas apropriadas. Assim, além da migração directa de Portugal, as ilhas atlânticas criaram um vector luso-tropical para a expansão e adaptação dos Portugueses na América<sup>(5)</sup>.

A dieta dos escravos, consistindo em produtos americanos e africanos, foi um elemento importante no sistema económico que ligava os portos luso-africanos aos enclaves da América portuguesa. Na África Central, além de produtos americanos como a batata-doce e o milho, a farinha de mandioca era o alimento básico de escravos, soldados, mareantes, barqueiros fluviais

<sup>(4)</sup> J. B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina, 1482-1637* (2 vols., Paris, 1993).

<sup>(5)</sup> C. A. Garcia, «A Ilha de São Tomé como centro experimental do comportamento do luso nos trópicos», *Studia* 19 (1966), pp. 209-221.

e todos os outros intervenientes no sistema do Atlântico Sul. Dada a ausência de pragas naturais, expandiu-se a cultura da mandioca, que é hoje cultivada do Sul do Sara ao Sul de Angola e de Moçambique, sendo a mais importante fonte primária de calorías da dieta dos africanos. Em sentido oposto, a banana e o sorgo africano foram transplantados para a América portuguesa no âmbito deste intercâmbio de doenças, gentes e práticas coloniais através do Atlântico Sul. Nas primeiras décadas do século XVIII, os bandeirantes de São Paulo, ao abrirem caminho para ocidente, introduziram a banana em Mato Grosso. A partir de então, a banana juntou-se ao arroz nativo na alimentação básica dos índios do Centro-Oeste do Brasil.

Em meados do século XVI, os colonos de São Tomé começaram a comerciar com o Benim e El Mína. Mais tarde, Mpinda afirmou-se como porto principal para as exportações destinadas à África Central, atraindo os mercados do Congo para o sistema atlântico. Os escravos, o marfim e o cobre tornaram-se mercadorias transaccionáveis ao longo da costa<sup>(6)</sup>. São Tomé reexportava para a América portuguesa escravos mais resistentes às doenças e que já sabiam falar a «língua de São Tomé», uma linguagem luso-africana genérica, e por vezes já treinados nas plantações de açúcar. Contudo, no último quartel do século XVI, eclodiram em São Tomé várias revoltas de escravos, desorganizando a produção de açúcar e as actividades relacionadas com o tráfico de escravos.

Com a queda da procura de escravos em Portugal, na Madeira, em Cabo Verde e São Tomé, o tráfico assumiu uma configuração transatlântica. A deportação de africanos para portos brasileiros atingiu novos picos durante as primeiras décadas do século XVII, quando as alterações resultantes da aliança entre os Portugueses e algumas facções de guerreiros jagas desencadearam as grandes caçadas aos povos de Angola e da África Central.

### *Angola e o Mercado Ibero-Americano*

Ao adquirirem o monopólio dos *asientos* (contratos régios para o fornecimento de escravos africanos à América espanhola) durante o período em que Portugal e Espanha estiveram unidos sob a mesma coroa, os negreiros, armadores e grandes mercadores portugueses apoderaram-se do controlo do tráfico de escravos hispano-americano. Através das transacções comerciais entre a corte, em Madrid, e os portos ultramarinos da periferia, os investidores cosmopolitas conseguiram participar no tráfico de escravos angolanos<sup>(7)</sup>.

<sup>(6)</sup> Jan Vansina, *Kingdoms of the Savannahs* (Madison, WI, 1975).

<sup>(7)</sup> Enriqueta Vila Vilar, *Hispano-América y el comercio de esclavos – Los Asientos Portugueses* (Sevilha, 1977).

Uma série de operações financeiras e comerciais realizadas por António Fernandes de Elvas – a compra do *asiento* e a aquisição do «contrato» (o contrato régio para a cobrança de impostos) para Cabo Verde e Angola (1615-1622) – corresponderam à deslocação do investimento português do oceano Índico para o Atlântico, medida provocada pela ofensiva anglo-holandesa na Ásia, pelo fim do ciclo da pimenta e pela crise económica da Índia portuguesa<sup>(8)</sup>. Abandonando os portos da Guiné, considerados demasiado expostos aos rivais europeus, Elvas concentrou as suas actividades na costa de Angola, consolidando o comércio e as rotas que ganhavam importância nas décadas seguintes. Impelidas pelas exigências do *asiento*, as iniciativas militares portuguesas expandiram a ocupação da África Central, dando origem a uma extensão de território sob controlo europeu directo como não existia em nenhuma outra região africana. Uma linha de fortalezas e feitorias orientava o comércio do Interior para Luanda e Benguela, constituindo bases territoriais na África Central que garantiram o domínio de Portugal no Atlântico Sul durante vários séculos.

A sobreposição entre a pilhagem colonial e o comércio ultramarino atingiu uma intensidade ímpar em território angolano. Na verdade, a pilhagem e o comércio eram complementares. Como foi observado, em 1782, por um especialista luso-brasileiro em Angola, quando as mercadorias importadas se desvalorizavam ou os autóctones bloqueavam as rotas e o intercâmbio de bens, a pilhagem e as incursões militares contribuía para gerar um novo ciclo de procura para as mercadorias portuguesas e brasileiras nos mercados do Interior da África Central<sup>(9)</sup>.

Na primeira metade do século XVII, uma época de diminuição das receitas régias e de aumento das despesas militares no ultramar, os investimentos privados do sector *asientista* ajudaram a expandir o domínio português na África Central. Depois da Restauração (1640) e da subsequente guerra contra Espanha, os recursos portugueses, incluindo as trocas comerciais, o equipamento naval e as infra-estruturas geradas pelos fundos *asientistas* previamente investidos no Atlântico Sul, foram transferidos para o tráfico de escravos ligado ao Brasil. Confrontados com a necessidade crescente de mão-de-obra escrava por parte da produção açucareira do Brasil, os Portugueses, luso-africanos e luso-brasileiros estabeleceram o maior mercado de escravos do Atlântico. Estes factores macroeconómicos estimularam a

<sup>(8)</sup> James Boyajian, *Portuguese Bankers in the Court of Spain, 1626-1650* (New Brunswick, NJ, 1983); Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* (Baltimore, 1993).

<sup>(9)</sup> Elias Alexandre da Silva Correa, *História de Angola* (1782) (2 vols., Lisboa, 1937), vol. 2, p. 15.

expansão do tráfico de escravos africano e restringiram o recurso ao trabalho forçado índio na América portuguesa.

Na África Central e Ocidental surgiram Estados nativos estruturados em torno das actividades comerciais desenvolvidas no Interior e na costa. O reino de Ndongo, próximo de Luanda, entrou em colapso devido aos ataques dos europeus<sup>(10)</sup>. No entanto, os reinos de Matamba e Caçange, localizados no Interior angolano, viram-se fortalecidos, durante todo o século XVII, pelo tráfico de escravos do Atlântico. No século seguinte, o reino do Daomé aproveitou-se das rivalidades entre europeus ao longo da costa para afirmar a sua independência e lucrar com o tráfico de escravos com os europeus. Na América portuguesa, as coisas passaram-se de forma diferente. As tribos índias não levaram a cabo modificações sociais para se envolverem no tráfico de escravos. Além do mais, o investimento de capital em esquemas relacionados com escravos indígenas revelou-se incompatível com o sistema colonial. Estas iniciativas colidiram com a dinâmica esfera do capital comercial (investido no tráfico de escravos africanos), com o sistema fiscal da coroa (ligado ao tráfico de escravos africanos), com as políticas imperiais (baseadas na complementaridade da exploração da América e da África portuguesas) e, por último, com as actividades missionárias e o aparelho ideológico da coroa (promovendo a evangelização e não a escravidão dos índios). De facto, é na bacia do Amazonas que as contingências da política índia de Portugal se revelam mais claramente.

### *A Bacia do Amazonas e o Estado do Brasil*

Em 1621 a coroa dividiu a América portuguesa em duas entidades políticas, o Estado do Grão-Pará e Maranhão (incluindo capitánias do Norte e a bacia do Amazonas), e o Estado do Brasil. A economia da extracção de recursos na região do Amazonas, englobando o Estado do Grão-Pará e Maranhão, era bastante peculiar. Devido às condições marítimas criadas pelas correntes da Guiana, era mais fácil viajar do Maranhão para Lisboa do que do Maranhão para a Baía ou para o Rio de Janeiro. Estes factos geográficos também contribuíram para moldar o distinto carácter administrativo e económico da área do Amazonas, em contraste com o Estado do Brasil.

Dadas estas diferenças, afigura-se mais apropriado comparar o Amazonas português com o Canadá francês e inglês dos séculos XVIII e XVIII, ou

<sup>(10)</sup> Beatrix Heintze, «Das Ende des unabhängigen States Ndongo (Angola) – Neue Chronologie und Reinterpretation 1617-1630», *Paideuma* 27 (1981), pp. 197-273.

até com o vale do Missouri e as Montanhas Rochosas das primeiras décadas do século XIX, após a transferência da Luisiana para os Estados Unidos. À semelhança do comércio de peles norte-americano, o processo de extracção de recursos naturais da floresta amazónica baseava-se numa procura sem flutuações. Desde o princípio, os colectores, barqueiros fluviais e comerciantes itinerantes do Amazonas viveram constantemente endividados aos mercadores que lhes forneciam bens e serviços a crédito. Qualquer aumento da oferta se traduzia numa baixa dos preços de exportação, o que por sua vez afectava o mercado amazónico.

No século XVII, o Grão-Pará e Maranhão exportava cravinho colhido na floresta e pequenas quantidades de cacau e tabaco cultivados. Mais tarde juntaram-se ao maná novos produtos: salsa, índigo e outros derivados vegetais, entre os quais a copaíba, usada como tinta e remédio. Uma diferença significativa entre a expansão do Canadá e a da região amazónica residiu na exploração do trabalho forçado índio no Amazonas. Os nativos amazónicos eram usados não só como colectores e cultivadores de produtos florestais, mas também como remadores nas canoas que eram o meio de transporte primário da região<sup>(11)</sup>. Os poucos dados disponíveis revelam uma elevada mortalidade entre os índios empregados como remadores por colonos, comerciantes, missionários e soldados da coroa. Na tentativa de sanar os conflitos entre os jesuítas e as autoridades locais e os colonos pelo controlo dos índios, a coroa criou a Companhia do Estanco do Maranhão (1679). O objectivo desta companhia comercial era desenvolver as exportações do Maranhão e fornecer escravos africanos aos colonos.

A braço com dificuldades, a companhia começou mal, quando o comércio do Atlântico português caiu a pique em virtude de uma recessão da economia europeia. A companhia conseguiu estabelecer um monopólio sobre as exportações do Maranhão mas foi-lhe impossível cumprir o acordo quanto ao fornecimento de escravos africanos aos colonos. Concebida por um jesuíta, o Padre António Vieira, a carta da companhia continha outra estipulação importante: por ordem régia de 1680, a escravidão dos índios deveria ser restringida. Assim, a intervenção da coroa funcionou de dois modos complementares: permitiu a introdução do tráfico de escravos africanos na região e reduziu a capacidade dos colonos de recorrerem à mão-de-obra nativa. A segunda parte do projecto, as limitações ao acesso à mão-de-obra índia, foi implementada, mas a primeira (o tráfico de escravos africanos) não foi posta em prática, o que provocou protestos contra o monopólio da companhia. Após uma revolta dos colonos, em 1684, a coroa

<sup>(11)</sup> Roberta M. Delson, «Inland Navigation in Colonial Brazil: Using Canoes on the Amazon», *International Journal of Maritime History* 7 (1995), n.º 1, pp. 1-28.

apoiou-se cada vez mais no auxílio dos jesuítas. Em 1686, uma nova lei deu aos jesuítas o controlo dos nativos<sup>(12)</sup>.

As missões jesuítas do Amazonas viveram um período de crescimento económico e demográfico, decorrente da recuperação comercial nos mercados colonial e mundial verificada na primeira metade do século XVIII. Todavia, a riqueza dos jesuítas e, em particular, a sua influência sobre os índios, causaram inveja e fúria entre os colonos e as autoridades locais, e provocaram a sua queda. Em 1759, a coroa expulsou a Companhia de Jesus das colónias ultramarinas e da metrópole, e confiscou todos os seus bens<sup>(13)</sup>. Ao mesmo tempo, a coroa organizou uma importante operação – desta vez bem-sucedida – para integrar a região do Amazonas na rede atlântica de Portugal. Vários decretos reais proibiram terminantemente a escravização dos indígenas e promoveram novos empreendimentos agrícolas. As duas capitânias do Norte foram sustentadas através de subsídios fiscais, e uma nova companhia – a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM) – começou a fazer valer o seu monopólio comercial e a promover o tráfico de escravos. Entre 1755 e 1778, foram regularmente vendidos escravos africanos de Angola e da Alta Guiné aos plantadores da costa amazónica<sup>(14)</sup>.

O significado destas medidas foi tornado claro por três decretos reais sucessivos elaborados pelo Marquês de Pombal e assinados por D. José I nos dias 6 e 7 de Junho de 1755. O primeiro garantiu a liberdade aos índios, o segundo transferiu o controlo das aldeias administradas pelos jesuítas para as autoridades régias, e o terceiro estabeleceu a CGGPM. Para ligar a economia amazónica a Portugal, as autoridades tiveram primeiro de a conectar ao tráfico de escravos africanos, um factor decisivo para a integração no mercado atlântico. Recebendo também da coroa a governação de Cacheu, a CGGPM conseguiu incorporar a Alta Guiné no tráfico de escravos luso-americano. Entre 1576 e 1801, entraram nos portos amazónicos cerca de 38 000 africanos provenientes daquela região. O arroz transplantado das Carolinas e o café das Caraíbas francesas, juntamente com o algodão e o cacau, começaram a ser cultivados na região amazónica, que, nas últimas décadas do século XVIII, se tornou uma das principais áreas da recuperação

<sup>(12)</sup> Mathias C. Kiemen, *The Indian Policy of Portugal in the Amazon Region, 1614-1693* (Nova Iorque, 1973).

<sup>(13)</sup> Dauril Alden, «Economic Aspects of the Expulsion of the Jesuits from Brazil: A Preliminary Report», in H. H. Keith e S. F. Edwards (eds.), *Conflict and Continuity in Brazilian Society* (Columbia, SC, 1969), pp. 15-45.

<sup>(14)</sup> Manuel Nunes Dias, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)* (Belém, 1970).

económica da América portuguesa<sup>(15)</sup>. À semelhança do que aconteceu com a influência das Caraíbas sobre o Norte do Amazonas, o Brasil foi atraído, a sul, pelo sistema do rio da Prata.

### *O Sul do Brasil e a Região do Rio da Prata*

Na primeira metade do século XVII, dois elos económicos ligavam a bacia do Rio da Prata e o Baixo Peru ao Brasil. O primeiro era a rede dos peruleiros, que ligava o Rio de Janeiro a Buenos Aires, de carácter essencialmente marítimo, relacionada com o tráfico de escravos e incentivada pelo contrabando de prata de Potosí. O segundo elo, entre São Paulo e o Paraguai, era terrestre e dependia da captura dos índios e da sua utilização como escravos na economia regional de São Paulo.

São Paulo, uma região periférica do sistema atlântico, desenvolveu-se como fornecedora de alimentos ao resto da colónia, anunciando a situação semelhante que impulsionaria a agricultura de Minas Gerais no fim do século XVIII. As cidades do Norte do Brasil – e até a própria Angola – importavam de São Paulo farinha de mandioca, farinha de trigo, milho, feijão, carnes fumadas, banha, salsichas, marmelada, tecidos grosseiros e jaquetas de algodão resistentes às flechas dos nativos. Os soldados ibéricos enviados para as capitânias nortenhas durante a guerra contra a ocupação holandesa (1630-1654) também dependiam dos alimentos exportados de São Paulo. Produtos europeus como sal, tecidos, especiarias, vinho, ferramentas e pólvora seguiam na direcção oposta, por Santos, até São Paulo, sempre transportados por índios. Este constante transporte de mercadorias, materiais e bens incentivou a utilização de escravos índios nas rotas e na agricultura paulistas<sup>(16)</sup>. Pode partir-se do princípio de que o número de índios capturados e mantidos em cativeiro em 1625-1650 ultrapassou o número de africanos que chegaram ao Brasil holandês e português durante o mesmo período. Numa escala global, o número de escravos provenientes da África subsariana importados pelos mercados ocidentais (isto é, a Península Ibérica, as ilhas do Atlântico e as Américas) totalizou menos de 150 000 indivíduos

<sup>(15)</sup> António Carreira, *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão, e Pernambuco e Paraíba* (Lisboa, 1983).

<sup>(16)</sup> John M. Monteiro, «From Indian to Slave: Forced Native Labor and Colonial Society in São Paulo during the Seventeenth Century», *Slavery and Abolition* 9 (1988), pp. 105-127; Monteiro, *Negros da Terra – Índios e Bandeirantes nas Origens de São Paulo* (São Paulo, 1994).

durante este quarto de século<sup>(17)</sup>. Deste modo, as incursões efectuadas pelos bandeirantes durante o período de 1627-1640, concentradas na região de Guairá-Tapes e que permitiram a captura de quase 100 000 índios, foram uma das operações escravagistas mais terrivelmente eficazes da história moderna.

Dados estudados por Stuart Schwartz apontam para um aumento abrupto do preço médio pago pelos africanos na Baía durante o segundo quartel do século XVII. Outros números, reunidos por Joseph Miller, demonstram que de 1640 a 1650 a diferença entre o preço dos escravos em Angola e no Brasil atingiu o nível mais elevado registado no século<sup>(18)</sup>. Por fim, o aumento mais notório na captura de índios pelos bandeirantes paulistas ocorreu precisamente durante o período em que uma interrupção no tráfico de escravos do Atlântico fez duplicar o preço dos africanos na América portuguesa.

Reflectindo as diferenças entre os peruleiros do Rio de Janeiro e os caçadores de índios de São Paulo, surgiu no Atlântico Sul um novo padrão geográfico. Orientadas para o Trópico de Capricórnio, as rotas marítimas subequatoriais atraíram o Rio de Janeiro para uma economia marítima. As caçadas aos índios foram abandonadas em favor de projectos navais, do tráfico de escravos africanos e de trocas comerciais com a região da Prata. As divergências entre a rede marítima, relacionada com o tráfico de escravos e intercolonial, iniciada pelos colonos do Rio de Janeiro, e as iniciativas dos paulistas, orientadas para o Interior e para os índios e tendencialmente anti-Portugal e antijesuítas, tiveram consequências políticas. De facto, a economia baseada nos escravos índios encorajou o sentimento de autonomia florescente no planalto de São Paulo.

O porto do Rio de Janeiro guindou-se gradualmente a uma posição hegemónica no Brasil. Afastado da cordilheira da serra do Mar, o Rio de Janeiro assumiu um papel marítimo logo no século XVII, uma posição sublinhada, um século mais tarde, quando se converteu no porto de Minas Gerais e na capital do vice-reino (1763). A predominância do Rio como porto facilitaria a administração territorial do governo nacional após a independência (1822). No século XIX, dois terços do comércio externo do Brasil passariam pela capital do império brasileiro.

<sup>(17)</sup> Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade – New Approaches to the Americas* (Cambridge, 1999), pp. 210-211; D. Eltis, Stephen D. Behrendt e David Richardson, *The Volume of the Transatlantic Slave Trade: The Participation of National Groups in Europe and the Americas*, paper não publicado, 1999, discutido em Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes*, apêndice 7.

<sup>(18)</sup> S. B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia 1550-1835* (Cambridge, 1985); Joseph C. Miller, «Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830», in Paul E. Lovejoy (ed.), *Africans in Bondage* (Madison, WI, 1986), pp. 43-77.

Vários acontecimentos importantes tiveram lugar na segunda metade do século XVII, durante a ofensiva do Rio de Janeiro para obter escravos africanos e prata peruana das regiões subsidiárias de Angola e do Rio da Prata<sup>(19)</sup>. O primeiro envolveu uma expedição conjunta de Portugal-Rio de Janeiro para a reconquista de Angola aos Holandeses, em 1648. O segundo, a colonização de Laguna, em 1674, foi seguido da criação da diocese do Rio de Janeiro, em 1676, com uma jurisdição que se estendia até à foz do Rio da Prata. O terceiro acontecimento relacionou-se com a fundação, em 1680, de Colónia do Sacramento, perto de Montevidéu.

A mineração de metais preciosos em Minas Gerais desencadeou uma grande procura de escravos e levou ao abandono de Colónia do Sacramento. No entanto, no último quartel do século XVIII, com o declínio das reservas auríferas de Minas Gerais, os negreiros do Rio de Janeiro restabeleceram o triângulo comercial Luanda-Rio de Janeiro-Buenos Aires.

### *O Complexo Angola-Brasil*

Três rotas marítimas principais articulavam Angola e o Brasil durante o século XVII: para o Recife (35 dias de viagem a partir de Luanda), para a Baía (40 dias de viagem) e para o Rio de Janeiro (50 dias de viagem). No primeiro quartel do século, a par da prata peruana contrabandeada, o produto brasileiro central neste comércio foi a farinha de mandioca. Vários autores contemporâneos referem estas trocas comerciais, que se podem designar por «ciclo da mandioca» e que atingiram o apogeu no período de 1590-1630. A penetração dos produtos americanos na dieta dos escravos, em particular a farinha de mandioca, reduziu os custos de frete para os portos do Brasil e de África e contribuiu para a adaptação dos africanos à escravatura luso-brasileira.

Os produtos sul-americanos transplantados para África também reforçaram os produtos agrícolas locais e promoveram o aumento das incursões dos negreiros e caçadores de escravos. O acréscimo do milho e da farinha de mandioca à dieta das tropas jagas possibilitou que estes grupos de caçadores de escravos alargassem as suas áreas de captura. A mandioca e o milho também foram cultivados por jesuítas e colonos nas plantações de Angola, no segundo quartel do século XVII. A exportação de zimbo (caurim) da Baía apoiou ainda mais o comércio luso-brasileiro na África Central. Dado que os carregamentos de zimbo brasileiro enviados para África seguiam um curso

<sup>(19)</sup> C. R. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1686* (Westport, CT, 1975).

unicamente bilateral, este empreendimento comercial adquiriu um grande significado no Atlântico Sul. Ao ser fornecido a partir de Salvador ou do Rio de Janeiro sem ser taxado (com a consequência de não se poder estimar com precisão as quantidades exportadas), o zimbo baiano escapou ao controle português. Contudo, um documento importante, datado de 1782, reconhece o peso do zimbo da Baía no comércio angolano<sup>(20)</sup>.

O zimbo baiano, a farinha de mandioca do Rio de Janeiro e até o tabaco da Baía penetraram nos mercados africanos sem concorrência por parte de outros exportadores. O caso do comércio da aguardente da cana-de-açúcar brasileira (chamada *jeribita* em Angola e *cachaça* no Brasil) foi muito diferente. Exportada da Baía, de Pernambuco e do Rio de Janeiro, a *jeribita* concorria com os vinhos e bebidas alcoólicas portuguesas que começaram a ser vendidos na África Central nas últimas décadas do século XVII. Por este motivo, em 1679, devido às pressões dos exportadores metropolitanos de vinhos e bebidas alcoólicas, a coroa proibiu as importações angolanas de rum brasileiro. No entanto, dez anos mais tarde, cedendo às solicitações dos produtores e comerciantes luso-brasileiros de *jeribita* e dos negreiros de ambos os lados do Atlântico Sul, a coroa voltou a autorizar este comércio bilateral<sup>(21)</sup>.

Geralmente ignorada ou subestimada pelos historiadores do Brasil, a produção de cachaça representa um exemplo particular das transformações globais provocadas pela Crise Geral, a crise econômica do século XVII. Como é bem sabido, uma das soluções adoptadas no Ocidente para ultrapassar a crise foi a produção e comercialização de novas bebidas alcoólicas destiladas<sup>(22)</sup>. Na economia da cana-de-açúcar, a produção de cachaça aumentou os lucros dos proprietários de escravos e alargou a exploração do trabalho escravo. Exportada para a África Central, a *jeribita* transferiu o custo de reprodução dos escravos do Brasil para as famílias e aldeias de África. A conquista dos mercados africanos pela *jeribita* gerou lucros adi-

<sup>(20)</sup> Silva Correa, *História de Angola*, vol. 1, pp. 136-137.

<sup>(21)</sup> José C. Couto, *Alcohol and Slaves: The Lusobrazilian Commerce in Alcoholic Beverages with West-Central Africa (Mpinda, Luanda and Benguela) during the Atlantic Slave Trade, c. 1480-1830* (tese de doutoramento, Universidade da Califórnia, Los Angeles, 1988).

<sup>(22)</sup> Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme au xv<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles* (3 vols., Paris, 1979), vol. 1, pp. 194-213; I. Wallerstein, *The Modern World-System*, vol. 2 (Nova Iorque, 1980), pp. 140-141; John J. McCusker, *Rum in the American Revolution: The Rum Trade and the Balance of Payments of the Thirteen Continental Colonies, 1650-1775* (Nova Iorque, 1989), pp. 55-60. Em relação à crise econômica global do século XVII, por vezes designada «Crise Geral», ver Geoffrey Parker e Lesley M. Smith (eds.), *The General Crisis of the Seventeenth Century* (Londres, 1978).

cionais para os proprietários dos engenhos, fez baixar os custos do transporte marítimo e garantiu a participação luso-brasileira no tráfico de escravos da África Central.

Com base na análise estatística de uma série de engenhos da Baía no período entre 1716 e 1816, Stuart Schwarz estima que o melaço e o seu derivado, a cachaça, representaram entre 7% e 17% das receitas anuais dos engenhos. Com efeito, estes subprodutos aumentaram o lucro bruto dos proprietários dos engenhos aproximadamente 25%<sup>(23)</sup>. É uma percentagem significativa, especialmente em épocas em que o preço do açúcar caiu, como foi o caso no período de 1660-1690, precisamente na altura em que a *jeribita* começou a ser exportada para o mercado angolano. Um índice que considerasse os preços da *jeribita* – e não apenas os do açúcar branco – demonstraria que os proprietários dos engenhos continuaram seguramente a pagar preços relativamente baixos pelos escravos africanos durante a segunda metade do século XVII. Assim, ao nível macroeconómico, é importante ter em conta as vantagens da produção da *jeribita* no âmbito global do comércio externo do Brasil.

Tradicionalmente, as exportações espanholas de vinhos e bebidas alcoólicas tinham impedido as bebidas alcoólicas portuguesas de dominar o mercado angolano. Em contraste, a *jeribita* conseguiu eliminar os produtos concorrentes espanhóis. Uma nova configuração do mercado alterou a distribuição das bebidas alcoólicas portuguesas e brasileiras no estrangeiro. No hemisfério norte, a venda de vinhos portugueses a Inglaterra estabilizou a balança comercial entre este país e Portugal durante as últimas décadas do século XVII; no hemisfério sul, a cachaça melhorou as trocas comerciais envolvendo Angola e o Brasil, e reduziu as importações de vinhos espanhóis na África Central<sup>(24)</sup>. Em 1800, quando os europeus traficavam escravos do Norte de Angola e do Congo para as Caraíbas – onde o preço dos escravos era o dobro do registado no Brasil –, a venda da *jeribita*, considerada pelos nativos «a bebida mais preciosa», garantiu a continuidade das trocas comerciais luso-brasileiras na região. José Curto estima que, no período de 1710-1830, o rum brasileiro pagou 25% dos escravos exportados da África Central para a América portuguesa<sup>(25)</sup>.

Do mesmo modo que a *jeribita* ajudou os luso-brasileiros a garantir uma quota no mercado centro-africano, o comércio do tabaco auxiliou os colonos a penetrar no golfo da Guiné. O tabaco era cultivado principalmente na Baía,

<sup>(23)</sup> Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia 1550-1835*, pp. 145-146 e 185-189, gráfico p. 167.

<sup>(24)</sup> J. V. Serrão, «O quadro económico, configurações estruturais e tendências de evolução», in J. Mattoso, *História de Portugal*, vol. 4 (Lisboa, 1994), pp. 80-81 e quadro 1.

<sup>(25)</sup> José Curto, comunicação pessoal.

em Pernambuco e no Maranhão, e em menor escala no Rio de Janeiro e Minas Gerais. A coroa monopolizou o comércio do tabaco a partir de 1634. Em geral, o mercado português absorveu entre um quinto e um quarto das exportações de tabaco brasileiro para a Europa no século XVII. Portugal reexportava o remanescente para outros mercados europeus e asiáticos, actividade que se tornaria mais significativa no século XVIII<sup>(26)</sup>. À semelhança da jeribita exportada para a África Central, este comércio caracterizava-se pelas relações bilaterais que ligavam a Baía e a Costa dos Escravos. No século XVIII, num total de 1410 viagens com origem na Baía e em Pernambuco, foram exportadas para a Costa dos Escravos 8 131 000 arrobas (uma medida equivalente a 14,7 kg). Durante o mesmo período, foram levados para a Baía e Pernambuco cerca de 575 000 escravos oriundos dessa região. As exportações brasileiras de jeribita e tabaco foram utilizadas para comprar 48% dos 2 027 000 escravos que chegaram à América portuguesa entre 1701 e 1810<sup>(27)</sup>. Considerando também as exportações de cavalos, couros, farinha de mandioca, milho, açúcar e carne e peixe secos e fumados, bem como o contrabando de ouro e diamantes, é possível concluir que mais de metade dos africanos introduzidos na América portuguesa no século XVIII acabou por ser comprada com produtos brasileiros<sup>(28)</sup>.

Esta explicação deve ter em conta o sistema primário de navegação no Atlântico Sul. É sabido que o anticiclone de Santa Helena origina um padrão de vento na junção da corrente de Benguela com a corrente subequatorial que beneficiou o comércio bilateral entre o Brasil e Angola.

Dados referentes ao período de 1736-1770 mostram que a maioria dos navios que acostava em Luanda era primariamente de origem brasileira:

<sup>(26)</sup> Jean-Baptiste Nardi, *O Fumo Brasileiro no Período Colonial* (São Paulo, 1996), pp. 115, 125, 150, 163, 366-369; Catherine Lugar, «The Portuguese Tobacco Trade and Tobacco Growers of Bahia in the Late Colonial Period», in Susan Socolow (ed.), *The Atlantic Staple Trade: The Economics of Trade*, vol. 2 (Brookfield, VT, 1996). O comércio do tabaco brasileiro na Índia portuguesa é estudado em Francisco Bethencourt, «O Estado da Índia», in F. Bethencourt e K. Chaudhuri (eds.), *História da Expansão Portuguesa* (Lisboa, 1998), vol. 2, pp. 284-314.

<sup>(27)</sup> José Ribeiro Júnior, *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro* (São Paulo, 1976), pp. 130-131; Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos, du XVIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1968); Patrick Manning, «The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890», in H. Gemery e J. Hogendorn, *The Uncommon Market* (Nova Iorque, 1979), quadro 4.5, p. 138; Eltis, Behrendt e Richardson, *The Volume of the Transatlantic Slave Trade*.

<sup>(28)</sup> A exportação de cavalos brasileiros para Angola e o seu impacto sobre a guerra na região foram primeiro estudados em Roquinaldo A. Ferreira, *Transforming Atlantic Slave Trade: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1660-1800* (tese de doutoramento, Universidade da Califórnia, Los Angeles, 2003), pp. 183-236.

41% do Rio de Janeiro, 22% de Pernambuco, 22% da Baía e apenas 15% de Lisboa<sup>(29)</sup>. A maioria destes navios regressou directamente aos portos brasileiros. Ao contrário de outras cargas africanas, como o marfim e os metais preciosos, a mercadoria viva (isto é, os escravos) não suportava uma escala em Lisboa, tendo de chegar o mais rapidamente possível ao seu destino brasileiro. Como já referimos, a maioria dos africanos enviados da Costa dos Escravos para a Baía integrou este comércio bilateral. Consequentemente, emergiram duas rotas comerciais distintas mas complementares: Brasil-Portugal e Brasil-África. Este sistema bilateral não correspondia à rota comercial triangular, à qual Herbert Klein se refere, com bastante propriedade, como «o mito do chamado triângulo comercial»<sup>(30)</sup>.

Havia grandes diferenças em relação às actividades comerciais que envolviam a Baía e as feitorias do golfo da Guiné, por um lado, e, por outro, o comércio que ligava Angola e o resto do Brasil, particularmente Pernambuco e o Rio de Janeiro. A política económica portuguesa em Angola é merecedora de especial atenção. Enquanto outras potências envolvidas no tráfico de escravos concentraram as suas actividades em postos costeiros, onde comerciavam com os nativos locais, Portugal penetrou num grande território em Angola e tornou-se a única potência europeia a desenvolver operações militares oficiais e em grande escala para capturar escravos. Embora estas expedições não tenham sido complementadas pela captura de um grande número de escravos exportados de Angola, o seu papel foi importante para garantir redes de tráfico de escravos e abrir novos mercados no Interior. Com o apoio económico e militar dos seus colonos americanos, Lisboa assumiu o controlo da África Central e conquistou o maior mercado de escravos de África, que explorou para consolidar as possessões maiores que detinha do outro lado do Atlântico português. A destruição contínua de Angola explica a construção simultânea do Brasil.

## A Ocupação da África Portuguesa

Em meados do século XVII, soldados do Brasil – adaptados ao ambiente tropical e veteranos de guerras contra os índios, contra os Holandeses e contra os escravos fugitivos que construía as suas próprias comunidades, conhecidas por «quilombos» – foram enviados para Angola para auxiliarem

<sup>(29)</sup> C. Medeiros dos Santos, «Relações de Angola com o Rio de Janeiro 1736-1808», *Estudos Históricos* 12 (1973), pp. 7-68, quadro I, completado em Curto, *Alcohol and Slaves*, quadro IX, p. 109.

<sup>(30)</sup> Klein, *The Atlantic Slave Trade – New Approaches*, pp. 96-97.

os colonos portugueses a dominar a resistência africana e expandir o tráfico de escravos<sup>(31)</sup>. Até meados do século XVIII, pelo menos dez expedições militares recrutadas e equipadas no Brasil atravessaram o Atlântico Sul com destino a Luanda e Benguela, e o poderio português na África Central também foi reforçado por envios periódicos de cavalos e soldados. No entanto, a hostilidade dos nativos e o ambiente epidemiológico dificultavam a ocupação territorial e a evangelização de Angola pelos Portugueses.

As razões da coroa para optar pelo estabelecimento de postos comerciais e «feitorias» em detrimento de uma tentativa de ocupação territorial e controlo directo foram claramente enunciadas no debate sobre a viagem à contracosta (a costa oposta), ou seja, a rota terrestre de Angola a Moçambique. Desde finais do século XVI que se discutia em Lisboa a abertura das comunicações terrestres entre as duas costas do Sul de África. Em 1696 o Conselho do Ultramar tomou uma decisão importante sobre o assunto. Dado que o ouro e o marfim da África Oriental valiam muito mais nos mercados da Índia, para onde eram geralmente exportados, do que em Portugal, uma rota comercial entre Angola e Moçambique não traria vantagens económicas. O transporte destes bens para Lisboa através do Interior africano e pelas rotas atlânticas geraria poucos lucros e minaria o comércio português no oceano Índico.

Esta decisão encerrou o ciclo expansionista na África Central desencadeado pela reconquista de Angola, liderada por Salvador Correia de Sá, em 1648. Em relação à abertura de uma via de Angola para Moçambique, é importante não interpretar os planos de Lisboa relativos a esta viagem como oportunidades perdidas para estabelecer o domínio português em todo o Sul de África. Contrariamente aos argumentos de Oliveira Martins, não podemos atribuir precipitadamente esta inacção a um fracasso português em antecipar as acções rivais de outros europeus. Aliás, também não se pode atribuir as culpas ao diminuto número de colonos portugueses presentes na região, nem aos efeitos negativos do tráfico de escravos, como afirmou Jaime Cortesão<sup>(32)</sup>. De um ponto de vista prático, a colonização do Sul de África não era essencial para a política ultramarina da coroa portuguesa, que preferia considerações de ordem comercial ao alargamento das suas conquistas. A chegada do imperialismo, no fim do século XIX, modificou radicalmente o padrão das políticas coloniais. Territórios incertamente dominados adquiri-

(31) As questões relacionadas com os aspectos económicos e militares da guerra contra os Holandeses no Brasil são analisadas em Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada - Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654* (2.ª ed., Rio de Janeiro, 1998).

(32) Jaime Cortesão, *O Ultramar Português depois da Restauração* (Lisboa, 1971), pp. 16 e 294.

ram relevância económica após a Revolução Industrial e a unificação do mercado dos Estados Unidos no fim da Guerra da Secessão. Estes acontecimentos abriram o caminho para a «Segunda Expansão Europeia», que caracteriza o período de 1870-1950. Por estes motivos, importa tentar perceber porque é que a América portuguesa se expandiu e povoou de modo significativo antes deste período.

### *O Repovoamento da América portuguesa*

Os combates registados nas frentes ultramarinas durante a Guerra dos Trinta Anos (à qual Charles Boxer chamou a «Primeira Guerra Mundial») puseram a nu a vulnerabilidade dos Portugueses em ambos os lados do Atlântico Sul, onde os nativos aceitaram alianças com os invasores holandeses. Neste contexto, a retirada holandesa de Angola (1648) e do Brasil (1654) instigou uma vaga de retaliações luso-brasileiras contra as comunidades autónomas locais. Na África Central, os reinos de Matamba e do Congo (na Batalha de Mbwila, em 1665) sofreram as investidas das tropas portuguesas e luso-brasileiras. Ao mesmo tempo, no Brasil, eram exterminadas tribos índias hostis e o quilombo afro-brasileiro de Palmares<sup>(33)</sup> era destruído.

No início, a expansão do trabalho escravo africano na América portuguesa foi irregular, e os colonos e as autoridades recorreram em grande medida ao trabalho forçado indígena. Porém, em meados do século XVII, o Conselho do Ultramar reconheceu que, em virtude do seu declínio demográfico, as comunidades índias já não eram capazes de sustentar novas actividades económicas. O fluxo constante de escravos de África, principalmente de Angola, implicou que as comunidades nativas deixaram de servir de reserva potencial de mão-de-obra escrava para os colonos. Os índios tornaram-se um obstáculo à expansão da agricultura e dos ranchos nas fronteiras, o que desencadeou ofensivas com o objectivo de os exterminar. Neste sentido, a chamada Guerra dos Bárbaros (1651-1704) – uma série de conflitos que dizimaram os nativos nas regiões fronteiriças de criação de gado no Norte do Brasil – representou uma ruptura na história da América portuguesa<sup>(34)</sup>. A política do repovoamento que deu origem a estes conflitos baseou-se na introdução de europeus e africanos na América portuguesa

(33) R. K. Kent, «Palmares: An African State in Brazil», *Journal of African History* 6 (1965), n.º 2, pp. 161-175.

(34) Pedro Puntoni, *A Guerra dos Bárbaros - Povos Indígenas e a Colonização do Sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720* (São Paulo, 2002).

e conduziu ao declínio e dizimação das comunidades índias, esmagadas pela unificação dos colonatos<sup>(35)</sup>.

### *O Gado contra os Índios*

O processo de repovoamento expandiu-se quando o território económico – previamente limitado ao litoral produtor de açúcar – veio a incorporar o Interior, onde era apascentado o gado aclimatado, originalmente importado de Cabo Verde. Pela primeira vez, os Portugueses promoveram a criação de gado em larga escala no ultramar. Os resultados foram de considerável importância.

Os ranchos foram tão responsáveis como os caçadores de índios pela devastação das comunidades nativas. As manadas introduzidas em Sergipe, no fim do século XVI, multiplicaram-se e em meados do século já eram um elemento indispensável na economia da produção de açúcar, tendo-se tornado também uma fonte de conflitos luso-holandeses na América portuguesa. No fim do século XVII, as manadas penetraram no Interior, ao longo do rio São Francisco, e na direcção do Piauí e do Maranhão. Outro ponto de partida das migrações internas na América do Sul era o estuário do rio da Prata, onde se estabeleceram manadas e rotas para o gado. Nas décadas seguintes, cabeças de gado oriundas desta região eram vendidas em Minas Gerais. Em última análise, foi a convergência das manadas provenientes do Norte, do Nordeste e do Sul no mercado de Minas Gerais que levou ao estabelecimento das fronteiras actuais do Brasil. Este processo originou a unificação das três grandes bacias fluviais sul-americanas: as dos rios Uruguai, São Francisco e Amazonas<sup>(36)</sup>.

Além de expandir o território brasileiro, a criação de gado teve um impacto ainda mais profundo na sociedade luso-brasileira. A carne do Interior brasileiro melhorou a dieta alimentar das plantações e dos engenhos do litoral, possibilitando aos plantadores concentrar o trabalho dos escravos e a utilização da terra na agricultura para exportação. Os ranchos também foram atraídos para o Atlântico pelo aumento das exportações de tabaco, a partir de 1680, porque os molhos de tabaco transportados pelos navios

<sup>(35)</sup> O processo de repovoamento colonial é discutido em A. M. Stevens-Arroyo, «The Inter-Atlantic Paradigm – The Failure of Spanish Medieval Colonization of the Canary and Caribbean Islands», *Comparative Studies in Society and History* 35 (1993), n.º 3, pp. 515-543.

<sup>(36)</sup> Capistrano de Abreu, *Chapters of Brazil's Colonial History, 1500-1800 (Capítulos de História Colonial, 1500-1800)*, traduzido do português, com prefácio de A. Novais e introdução de Stuart Schwartz (Nova Iorque, 1997), cap. 9, pp. 91-165.

(30 400 molhos em 1686) eram envoltos em couro. Em simultâneo, as exportações de couro dispararam<sup>(37)</sup>.

Os empreendimentos rurais estimularam outras formas de actividade económica não relacionadas com a escravatura. Os escravos africanos poderão ter sido importantes para este ou aquele rancheiro, mas a escassa disponibilidade de capital para investir, a natureza do processo de produção e a ausência de controlo directo por parte dos amos reduziu grandemente o impacto do sistema de escravos nas áreas da criação de gado. Das fileiras dos vaqueiros pagos para gerir os ranchos e conduzir as manadas nasceu uma classe social distinta. Escravizados ou livres, estes vaqueiros do Interior (curraleiros) tinham pouco a ver com os escravos dos campos ou das fazendas, dependentes dos senhores das plantações de açúcar. Com o tempo, os vaqueiros tornar-se-iam um dos principais veículos da expansão económica e do repovoamento do Brasil.

### *O Ouro do Brasil no Centro do Atlântico Português*

Os Portugueses não mineraram directamente o ouro em El Mina, no Monomotapa ou no Extremo Oriente. No Brasil, a situação foi diferente. As minas de ouro brasileiras localizavam-se nas profundezas do Interior, pelo que a sua descoberta deu origem a novas migrações e redes comerciais, enfraquecendo os mecanismos administrativos do império. Ao alterarem a distribuição dos factores de produção, as minas de ouro deram nova forma ao território colonial<sup>(38)</sup>.

No princípio, a coroa tentou canalizar a produção aurífera directamente para os portos atlânticos, na esperança de controlar as alterações que se estavam a verificar no Interior. Em 1701, com a construção do Caminho Novo, entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, o comércio directo entre a região aurífera e a Baía foi proibido, tendo sido posteriormente autorizado. Em 1704 a ligação entre Minas Gerais e Espírito Santo foi interrompida. Em 1710 a coroa estabeleceu um sistema de alfândegas territoriais em todas as estradas que levavam a Minas Gerais. Este sistema assentava em «registros» ou postos de cobrança de taxas, onde eram pagas as «entradas» ou taxas de entrada. Porém, em 1711, devido à vitória dos Portugueses da metrópole

<sup>(37)</sup> Dauril Alden, «Price Movements in Brazil before, during and after the Gold Boom, with Special Reference to the Salvador Market, 1670-1769», in Lyman Johnson e Enrique Tandeter (eds.), *Eighteenth-Century Price Movements in Latin America* (Albuquerque, NM, 1989).

<sup>(38)</sup> Mafalda P. Zemella, *Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no Século XVIII* (São Paulo, 1990).

(chamados «emboabas», isto é, forasteiros) sobre os paulistas estabelecidos nas áreas mineiras, recomeçou a expansão para ocidente. Em 1720 decretos reais tentaram dificultar as migrações de Portugal para Minas Gerais. Em 1725 foram descobertos depósitos auríferos em Goiás, mas as comunicações através de Goiás e Minas Gerais ou Maranhão não tardaram a ser cortadas (1730). Por último, em 1733, foi declarada uma moratória sobre a construção de novas estradas para Minas Gerais. No entanto, factores geográficos e políticos provocariam uma inversão nas políticas da América portuguesa.

Incapaz de impedir a expansão das actividades mineiras no Interior, a coroa começou a organizar uma divisão do trabalho a nível inter-regional. Estas políticas procuraram consolidar a ocupação territorial de forma a garantir novas fronteiras para a América portuguesa durante as negociações luso-espanholas do Tratado de Madrid (1750). A capitania de Mato Grosso foi estabelecida em 1748, numa região que ainda pertencia a Espanha. As rotas terrestre e fluvial que ligavam Mato Grosso a Belém, estendendo-se por 5000 km ao longo dos rios Madeira e Guaporé, foram criadas em 1742, ao arrespio da lei régia, tendo depois sido encorajadas pela coroa. Os escravos africanos introduzidos em Mato Grosso provenientes de Belém foram isentos de taxas de entrada para estimular as relações comerciais entre as duas capitanias (1752). Pelas mesmas razões, Belém do Pará recebeu a exclusividade da venda de sal à capitania de Mato Grosso<sup>(39)</sup>.

Outro factor importante na ocupação territorial foi o mercado inter-regional de mulas. Luís António de Sousa (o Morgado de Mateus), governador de São Paulo entre 1765 e 1775, foi o principal responsável pelos novos regulamentos do comércio de mulas. Sousa impôs limites territoriais à criação de mulas: os animais só podiam ser vendidos em Minas Gerais se tivessem chegado aos mercados de São Paulo (principalmente Sorocaba) provenientes dos ranchos da região que hoje é o Rio Grande do Sul. Num carta à corte datada de 1768, Sousa resume as razões para esta sua política. Em primeira lugar, Minas Gerais já era economicamente especializada, lucrando com as actividades auríferas, pelo que não necessitava de obter lucros adicionais com a criação de mulas. Em segundo lugar, era mais vantajoso para São Paulo estimular o comércio inter-regional e o capital para investimento baseando-se nas «entradas» (taxas sobre a circulação de bens) e não nos dízimos (impostos sobre produtos regionais). Terceiro, a venda de mulas provenientes do Sul contribuiria para a unificação da economia da

<sup>(39)</sup> David. M. Davidson, «How the Brazilian West Was Won: Free-lance and State on the Mato Grosso Frontier, 1737-1808», in Dauril Alden (ed.), *Colonial Roots of Modern Brazil* (Los Angeles, 1983).

América portuguesa e encorajaria o povoamento dos campos do Sul, fronteiras aos territórios espanhóis. Estas iniciativas viriam a receber o apoio da corte<sup>(40)</sup>. As políticas do Morgado de Mateus aproveitaram-se do mercado dos vendedores em Minas Gerais, proibindo a criação local de um elemento essencial do transporte, a mula, um animal híbrido não reprodutor. A desterritorialização da reprodução das mulas ajuda-nos a compreender as vantagens económicas e geopolíticas da desterritorialização da reprodução dos escravos – isto é, o tráfico de escravos do Atlântico. Por terem de comprar os seus escravos na África portuguesa, os colonos luso-brasileiros especializaram-se economicamente e regionalmente, aumentaram os lucros dos mercadores e as receitas fiscais da coroa, e incentivaram a expansão colonial em ambos os lados do Atlântico Sul.

De forma a controlar os territórios recebidos de Espanha em função da provisão *uti possidetis* («o que possuídes») do Tratado de Madrid, a coroa estimulou a divisão inter-regional do trabalho, centrada nas minas. No século XVIII, foram estabelecidos por toda a América portuguesa postos de cobrança de taxas (*registros*), delimitando as bases territoriais e administrativas da futura nação brasileira. De Viamão, na fronteira sul, a Alcobaça, no Pará, na bacia do Amazonas, e de Cuiabá, a oeste, até Paraty, na costa do Atlântico, pelos menos 138 «registros» constelam os intercâmbios continentais em torno das minas de ouro e diamantes.

Os mercados criados em redor das áreas mineiras de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso transformaram o arquipélago de enclaves económicos da América portuguesa num território unificado. Deste modo, o «ciclo do ouro» foi essencialmente diferente dos anteriores «ciclo do pau-brasil» e «ciclo da cana-de-açúcar». O acesso contínuo ao mercado de escravos africanos permitiu, em simultâneo, a preservação das antigas zonas agrícolas do litoral e o desenvolvimento das novas regiões económicas do Interior. Todavia, a intensificação do tráfico de escravos ajudou a incrementar a autonomia do comércio marítimo luso-brasileiro enquanto distinto das trocas directas com Portugal.

O Marquês de Pombal tentou corrigir esta situação criando companhias comerciais predominantemente financiadas por investidores metropolitanos. Como já mencionámos, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, criada em 1755 e activa até 1788, tinha o objectivo de transformar uma economia baseada em produtos colhidos e florestais numa economia agrí-

<sup>(40)</sup> Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil; with Special Reference to the Administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779* (Berkeley, CA, 1968); Heloísa L. Belotto, *Autoridade e Conflito no Brasil Colonial: O Governo de Morgado de Mateus em São Paulo* (São Paulo, 1979).

cola que ligaria a região do Amazonas ao Atlântico. A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1786) englobou as duas capitânias atrás referidas, além das capitânias circundantes e do Interior do rio São Francisco. Assim, toda a América portuguesa a norte do São Francisco ficou sob a jurisdição das duas companhias concessionadas, centradas no tráfico de escravos. Contrariamente às companhias criadas por Ingleses, Holandeses ou Franceses com os mesmos fins, o objectivo das empresas do Marquês de Pombal não era ligar novas rotas comerciais ultramarinas à actividade comercial existente na metrópole, mas sim reintroduzir os interesses metropolitanos nas áreas portuguesas conquistadas pelo comércio luso-brasileiro.

A intervenção do Marquês de Pombal também teve impacto – de um modo mais original – noutra parte do mercado da mão-de-obra colonial: a administração dos índios. Após a expulsão dos jesuítas, o *Directório* (código legal) compilado, em 1757, para a administração dos índios da Amazônia (e que em 1758 passou a abranger todas as tribos nativas do Brasil), considerava a mão-de-obra índia complementar da mão-de-obra africana. Os administradores régios tentaram orientar a mão-de-obra indígena para sectores auxiliares do comércio atlântico, incluindo a produção alimentar, os transportes e as obras públicas, entre as quais a construção e manutenção de estradas<sup>(41)</sup>. Pela mesma razão, a mão-de-obra africana foi canalizada para áreas mais directamente relacionadas com o mercado das exportações. Apesar destes esforços, o Marquês de Pombal não conseguiu impor o seu sistema comercial monopolista à Baía nem ao Rio de Janeiro. A Baía desenvolveu as suas próprias trocas comerciais bilaterais com a Costa dos Escravos, enquanto o Rio de Janeiro penetrou mais energicamente no mercado angolano, principalmente através do porto de Benguela. Na segunda metade do século XVIII, a área mercantil em redor deste porto era distinta de Luanda e estava estreitamente ligada ao Rio de Janeiro<sup>(42)</sup>.

O aumento do tráfico de escravos, especialmente com Angola, promoveu a exploração aurífera no Brasil, mas também a expansão do repovoamento, a divisão inter-regional do trabalho e o nascimento da agricultura de exportação. No último quartel do século XVIII, ao declínio da mineração do ouro e dos diamantes seguiu-se uma diversificação das exportações e o restabelecimento de actividades agrárias no litoral. A partir de 1790, o pólo mercantil do Rio de Janeiro, através da exportação de produtos brasileiros e da reexportação de mercadorias europeias, atraiu o tráfico de escravos da

(41) Colin Maclachland, «The Indian Directorate: Forced Acculturation in Portuguese America, 1757-1799», *The Americas* 28 (1972), n.º 4, pp. 357-387.

(42) Joseph C. Miller, *Way of Death – Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison, WI, 1988).

África Oriental, provocando a «atlantização» de Moçambique, até então ligado às trocas comerciais no oceano Índico. Vale a pena notar que, de 1780 a 1810, a retoma do tráfico de escravos do Brasil para a região da Prata (cerca de 2500 ou 3000 indivíduos transportados anualmente) forneceu a Lisboa a prata que alimentou o comércio português na Ásia<sup>(43)</sup>.

Sob este prisma, torna-se possível comentar o «comércio quadrangular», nas palavras de Sandro Sideri, englobando as relações comerciais que ligavam a Inglaterra a Portugal, Portugal ao Brasil e o Brasil a Angola<sup>(44)</sup>. Há conclusões a tirar de uma análise de cinco factores que evoluíram durante o século XVIII: primeiro, o número de escravos importados pelo Brasil; segundo, o ouro exportado do Brasil para Portugal; terceiro, as exportações portuguesas para Inglaterra; quarto, as exportações inglesas para Portugal; e quinto, a balança comercial entre Inglaterra e Portugal. Em geral, até à década de 1751-1760, as exportações inglesas para Portugal acompanharam de perto o aumento das remessas de ouro brasileiro para Lisboa, promovendo uma evolução análoga na balança comercial que foi vantajosa para Inglaterra. De 1761 a 1770 e daí em diante, as remessas de ouro diminuíram e Portugal desenvolveu a sua capacidade manufactora expandindo as suas exportações agrícolas das colónias, e diversificou o seu comércio externo, sobretudo em relação à Ásia. Prejudicada pela Revolução Americana e pelas Guerras Napoleónicas, a Inglaterra só conseguiu reanimar o seu comércio com Portugal depois das leis e dos decretos régios de 1808-1810, que abriram ao comércio britânico a economia brasileira, de novo predominantemente agrícola<sup>(45)</sup>.

A desorganização das áreas de produção e comércio da América do Norte e das Índias Ocidentais, provocada pela Guerra da Independência, pelo Bloqueio Continental de Napoleão, pela legislação norte-americana da Lei do Embargo e pela Guerra de 1812, bem como pela revolução em Santo Domingo e pela agitação política na América espanhola, facilitaram as

(43) Manolo G. Florentino, *Em Costas Negras, Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro, Séculos XVIII e XIX* (São Paulo, 1997); Rudy Baus, «Rio Grande do Sul in the Portuguese Empire: The Formative Years, 1777-1808», in Socolow, *The Atlantic Staple Trade*, vol. 2, pp. 519-535.

(44) S. Sideri, *Trade and Power: Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations* (Roterdão, 1970).

(45) Phillip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade – A Census* (Madison, WI, 1969), quadro 2, p. 207; José C. Curto, «A Quantitative Reassessment of the Legal Portuguese Slave Trade from Luanda, Angola, 1710-1830», *African Economic History* 20 (1992), pp. 1-25; Sideri, *Trade and Power*, quadro 1; Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial, 1777-1808* (São Paulo, 1979), quadros 26 e 27; Virgílio Noya Pinto, *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português* (São Paulo, 1979); Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux* (Paris, 1985).

exportações brasileiras de açúcar, tabaco, arroz, algodão, cacau e couro. Simultaneamente, nos montes circundantes do Rio de Janeiro, começou a ser cultivado um novo produto – o café –, que em 1830 era já a principal exportação do recente país.

A economia brasileira entrou claramente numa nova fase em finais do século XVIII. O desenvolvimento económico estimulado pelo cultivo de novos produtos agrícolas (cacau, arroz e café) e a abertura dos portos brasileiros ao comércio estrangeiro, em 1808, deram origem a trocas comerciais com mercados mais vastos. Além disso, a transferência da família real e da corte de Lisboa (1808-1821) converteu o Rio de Janeiro na capital do Império Português, alargando o seu papel político-económico. Ao mesmo tempo, a Inglaterra reforçou a sua influência no Atlântico, com Liverpool substituindo Lisboa como agente dominante na economia americana portuguesa. Seguir-se-ia a independência do Brasil (1822)<sup>(46)</sup>. Esta é a periodização-padrão e quase canónica seguida pela historiografia brasileira.

No entanto, temos de relativizar o significado de 1808 como marco na história brasileira para o subsumir nos padrões de longo prazo que corporizaram o Atlântico português. Com efeito, dois outros acontecimentos importantes que tiveram lugar em 1808 – a abolição do tráfico de escravos pelos Estados Unidos e Inglaterra – deixaram o Brasil como o principal importador de escravos africanos no Novo Mundo. Alimentado pela oferta de artigos de troca asiáticos e europeus para utilização nos mercados africanos e pela crescente procura de produtos tropicais, o tráfico de escravos que ligava o Brasil à África portuguesa permaneceu activo como comércio legal até 1831, e ilegalmente até 1850. Até ao fim, o quinhão deste tráfico nas trocas comerciais externas permaneceu substancial: entre 1841 e 1849, o valor dos africanos introduzidos no Brasil representou 41% do valor das exportações do país<sup>(47)</sup>.

Assim, a comparação dos ciclos de crescimento económico leva-nos a uma questão importante relacionada com o tráfico de escravos, o factor económico central do Atlântico português: no princípio de cada fase produtiva chegaram mais africanos à América portuguesa do que a qualquer outra

<sup>(46)</sup> As questões económicas e políticas do fim do sistema colonial português no Brasil são tratadas por Jorge M. V. Pedreira, «From Growth to Collapse: Portugal, Brazil, and the Breakdown of the Old Colonial System, 1750-1830», e José Jobson de Andrade Arruda, «Decadence or Crisis in the Luso-Brazilian Empire: A New Model of Colonization in the Eighteenth-Century», *The Hispanic American Historical Review* 80 (2000), n.º 4, respectivamente pp. 839-864 e pp. 865-880.

<sup>(47)</sup> L. F. de Alencastro, «Bahia, Rio de Janeiro, et le nouvel ordre colonial, 1808-1860», in Jeanne Chase (ed.), *Géographie du capital marchand aux Amériques, 1760-1860* (Paris, 1987), quadro 5, p. 149.

parte do continente americano. Assim aconteceu entre 1575 e 1625, um período impressionante na produção açucareira; no período de 1701-1720, no início do ciclo do ouro; e ainda, entre 1780 e 1810, um período de ressurgência agrícola e diversificação económica. Cada nova fase produtiva da economia brasileira engendrou um aumento significativo no número de escravos importados no país. Por outras palavras, no período moderno houve um único ciclo económico no Brasil: o ciclo do tráfico de escravos, que abarcou vários séculos. Todos os outros ciclos – do açúcar, do tabaco, do ouro, dos diamantes e do café – derivaram do ciclo do tráfico de escravos, que se estendeu de 1550 a 1850.

## ENSAIO BIBLIOGRÁFICO

Pode-se encontrar estudos interpretativos sobre o Atlântico português em: C. R. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1686* (Westport, CT, 1975), um trabalho seminal sobre Salvador Correia de Sá, o principal arquitecto do Atlântico português; Bailey Diffie e George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580* (Minneapolis, 1977), uma obra útil sobre o primeiro período do Império Português; Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle, 1570-1670, étude économique* (Paris, 1960), reeditado em português com o título *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670* (Lisboa, 1989), uma abordagem minuciosa e influente ao tema; Caio Prado Jr., *The Colonial Background of Modern Brazil* (originalmente publicado em português em 1942) (Berkeley, CA, 1967), um livro clássico sobre o passado do Brasil; Bailey W. Diffie, *A History of Colonial Brazil, 1500-1792* (Malabar, FL, 1987), sobre as origens e crescimento do Brasil colonial; A. J. R. Russell-Wood, *A World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America, 1415-1808* (Nova Iorque, 1992), centrado em questões realçadas pelos estudos académicos mais recentes; Vitorino Magalhães Godinho, «Portugal and Her Empire», in J. S. Bromley (ed.), *The New Cambridge Modern History*, vol. 6 (Nova Iorque, 1978), pp. 509-540; Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial, 1777-1808* (São Paulo, 1979), um livro influente; J. J. de Andrade Arruda, «Colonies as Mercantile Investments: The Luso-Brazilian Empire, 1500-1808», in James Tracy (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750* (Nova Iorque, 1991), pp. 360-420, uma síntese útil.

As questões relativas ao conflito luso-holandês no Brasil são discutidas em Charles R. Boxer, *The Dutch in Brazil, 1624-1654* (Oxford, 1957), e em Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada – Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654* (2.ª ed., Rio de Janeiro, 1998). Cabral de Mello, um importante historiador brasi-

leiro, também escreveu *O Negócio do Brasil – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669* (Rio de Janeiro, 1998), que estuda as negociações luso-holandesas no Brasil. O livro *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford, 1992), de Jonathan Israel, é uma obra de um autor que investigou bastante a rivalidade económica entre as potências ibéricas e os Holandeses. Sobre carreiras militares, ver David Tengwall, «A Study in Military Leadership – The *sargento-mor* in the Portuguese Atlantic Empire», *The Americas* 40 (1983), n.º 1, pp. 73-74. As redes comerciais entre o Sul do Brasil e a bacia do rio da Prata são examinadas em Alice P. Canabrava, *O Comércio Português no Rio da Prata, 1580-1640* (originalmente publicado em 1943) (São Paulo, 1984), e em Zacarias Moutoukia, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano* (Buenos Aires, 1988). O comércio português na América hispânica também é analisado em Harry E. Cross, «Commerce and Orthodoxy – A Spanish Response to Portuguese Commercial Penetration in the Viceroyalty of Peru, 1580-1640», *The Americas* 35 (1978), n.º 2, pp. 151-167, e em Lewis Hanke, «The Portuguese in Spanish America with Special Reference to the Villa Imperial de Potosí», *Revista de Historia de America* 51 (1961), pp. 1-48.

Sobre as relações económicas entre a Inglaterra, Portugal e o Império Português, *Trade and Power: Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations* (Roterdão, 1970), de Sandro Sideri, é útil para compreender as questões do século XVIII; ver também H. E. S. Fisher, *The Portuguese Trade: A Study of Anglo-Portuguese Commerce, 1700-1770* (Londres, 1971) e, mais especificamente, Alan K. Manchester, *British Pre-eminence in Brazil, Its Rise and Decline: A Study in European Expansion* (Nova Iorque, 1964), Carl A. Hanson, *Economy and Society in Baroque Portugal, 1668-1703* (Minneapolis, 1981), C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825* (Londres, 1977), e Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaio*, vol. 2, (2.ª ed., Lisboa, 1978).

A economia do açúcar e a sociedade do Nordeste brasileiro são estudadas em Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835* (Cambridge, 1985). O tabaco é estudado em Catherine Lugar, «The Portuguese Tobacco Trade and Tobacco Growers of Bahia in the Late Colonial Period», in Susan Socolow (ed.), *The Atlantic Staple Trade: The Economics of Trade*, vol. 2 (Brookfield, VT, 1996). Útil, sobretudo em relação à economia da farinha de mandioca, é B. J. Barickman, *A Bahian Counterpoint: Sugar, Tobacco, Cassava and Slavery in the Reconcavo, 1780-1860* (Stanford, CA, 1998). O livro *The Masters and the Slaves: Casa-Grande & Senzala: A Study in the Development of Brazilian Civilization* (Nova Iorque, 1964), da autoria de Gilberto Freyre, originalmente publicado em português (1933), é o estudo clássico e influente da vida em escravatura na plantação.

Sobre a economia do ouro brasileiro no século XVIII, ver Charles R. Boxer, *The Golden Age of Brazil: Growing Pains of a Colonial Society, 1695-1750* (Nova Iorque, 1995). A ruptura criada na economia do Brasil pela exploração aurífera é analisado em Celso Furtado, *The Economic Growth of Brazil: A Survey from Colonial to Modern Times* (Berkeley, CA, 1963), e Virgílio Noya Pinto, *O Ouro brasileiro e*

*o Comércio Anglo-Português* (São Paulo, 1979), cujas conclusões são analisadas e completadas em Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)* (Londres e Paris, 1985). Novas provas baseadas na análise química de ouro e moedas brasileiros em circulação em França são apresentadas em Cécile Morrisson, Christian Morrisson e Jean-Noel Barrandon, *Or du Brésil: monnaie et croissance en France au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1999). Sobre construção naval e comércio entre o Brasil e a Índia portuguesa, ver José R. de Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia* (São Paulo, 1968).

As reformas do período pombalino são estudadas por Kenneth Maxwell em «Pombal and the Nationalization of the Luso-Brazilian Economy», *Hispanic American Historical Review* 48 (1968), n.º 4, pp. 608-631, e no seu *Pombal: Paradox of the Enlightenment* (Nova Iorque, 1995). Outro estudo valioso sobre o mesmo assunto é Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil; with Special Reference to the Administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779* (Berkeley, CA, 1968). Em relação a análises mais específicas do conflito com os jesuítas, ver Dauril Alden, «Economic Aspects of the Expulsion of the Jesuits from Brazil – A Preliminary Report», in Henry H. Keith e S. Edwards (eds.), *Conflict and Continuity in Brazilian Society* (Columbia, SC, 1969), pp. 24-65. O livro *Conflicts and Conspiracies: Brazil and Portugal, 1750-1808* (Nova Iorque, 1973), de Kenneth Maxwell, é um trabalho essencial sobre o contexto político da independência brasileira. Os aspectos económicos relativos ao fim do sistema colonial do Brasil são estudados e discutidos em Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial* (São Paulo, 1979), José Jobson de Arruda, *O Brasil no Comércio Colonial* (São Paulo, 1980), Valentim Alexandre, *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português* (Porto, 1993), e Jorge M. V. Pedreira, *Estrutura Industrial e Mercado Colonial: Portugal e Brasil (1780-1830)* (Lisboa, 1994).

Sobre Portugal e África, encontra-se informação útil em James Duffy, *Portuguese Africa* (Cambridge, MA, 1968). O papel dos lançados e o comércio português na Senegâmbia são analisados em Jean Boulègue, *Les Luso-Africains de Sénégambie XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles* (Lisboa, 1989), John Vogt, *Portuguese Rule in the Gold Coast, 1469-1682* (Athens, GA, 1979), e Robert Garfield, *A History of São Tomé Island, 1470-1655: The Key to Guinea* (Lewiston, NY, 1992). Da autoria de David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola – The Mbundu and Their Neighbours under the Influence of the Portuguese, 1483-1790* (Londres, 1966), é uma obra importante sobre o tráfico de escravos e as guerras coloniais em Angola. Um notável estudo sobre Angola e o Atlântico Sul é *Way of Death – Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison, WI, 1998), de Joseph C. Miller. Sobre Angola no século XVII, um estudo importante é *Studien zur geschichte Angolas im 16. und 17. jahrundert: Ein lesebuch* (Colónia, 1996), da autoria de Beatrix Heintze. Ver também Adriano Parreira, *Economia e Sociedade em Angola na Época da Rainha Jinga* (Lisboa, 1990). Phyllis M. Martin, em *The External Trade of the Loango Coast, 1576-1870 – The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango* (Oxford, 1972), analisa um Estado africano nas fronteiras

norte de Angola e as consequências dos conflitos luso-holandeses na área. Sobre a rivalidade luso-holandesa no tráfico de escravos, ver J. M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Nova Iorque, 1990). Sobre os contactos portugueses com os Estados e povos da África Central, ver Anne Hilton, *The Kingdom of Congo* (Oxford, 1985), e *The Kingdom of Congo – Civil War and Transition, 1641-1718* (Madison, WI, 1983), e *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800* (2.ª ed., Cambridge, 1998), ambos de John K. Thornton.

Sobre as ilhas atlânticas, ver: Thomas Bentley Duncan, *Atlantic Islands: Madeira, the Azores, and the Cape Verde in Seventeenth-Century Commerce and Navigation* (Chicago, 1972), um estudo global que cobre um período decisivo; Felipe Fernández-Armesto, *The Canary Islands after the Conquest: The Making of a Colonial Society in the Early Sixteenth Century* (Oxford, 1982), centra-se na transição do domínio português para o espanhol nas ilhas Canárias; *O Comércio Inter-Insular nos Séculos xv e xvi, Madeira, Açores e Canárias* (Funchal, 1987), de Alberto Vieira, um dos principais historiadores da Madeira; João Marinho dos Santos, *Os Açores nos Séculos xv e xvi* (2 vols., Ponta Delgada, 1989); e José Manuel Azevedo e Silva, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico (Séculos xv-xvii)* (2 vols., Funchal, 1995).

O início do tráfico de escravos do Atlântico e da escravatura em Portugal são estudados em: A. C. de C. M. Saunders, *A Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal, 1441-1555* (Londres, 1982); Charles R. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics – The Municipal Councils of Goa, Macao, Bahia and Luanda, 1510-1800* (Madison, WI, 1950), uma obra pioneira sobre as principais cidades coloniais; e José Honório Rodrigues, *Brazil and Africa* (Berkeley, CA, 1965), sobre as relações e o comércio entre a África portuguesa e o Brasil. O tráfico de escravos no século xvii é discutido e analisado em David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas* (Cambridge e Nova Iorque, 2000). Pierre Verger, em *Bahia and the West Coast Trade (1549-1851)* (Ibadan, 1964) e *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos, du xvii<sup>e</sup> au xix<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1968), destacam o comércio bilateral entre a Baía e o Golfo do Benim. Corcino Medeiros dos Santos, em «Relações de Angola com o Rio de Janeiro 1736-1808», *Estudos Históricos* 12 (1973), pp. 7-68, fornece provas do comércio bilateral entre Luanda e portos brasileiros. Robert E. Conrad, *World of Sorrow: The African Slave Trade to Brazil* (Baton Rouge, 1986) e Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade – Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869* (Nova Iorque, 1970), discutem o debate sobre o tráfico de escravos legal e ilegal no Brasil, um assunto estudado numa perspectiva comparativa no importante livro de David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade* (Oxford, 1987). Herbert S. Klein, em *The Atlantic Slave Trade – New Approaches to the Americas* (Cambridge, 1999), apresenta um estudo baseado em investigações recentes sobre o tráfico de escravos. Katia M. de Queirós Matoso, *To Be a Slave in Brazil, 1550-1888* (New Brunswick, NJ, 1986), é um livro útil sobre a escravatura brasileira. O papel do tráfico de escravos no Atlântico português é analisado em Luiz Felipe de Alencastro, «The Apprenticeship of Colonization», in Barbara L. Solow

(ed.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge e Nova Iorque, 1991), pp. 151-176.

Sobre os Portugueses e os índios sul-americanos, ver Alexander Marchant, *From Barter to Slavery: The Economic Relations of Portuguese and Indians in the Settlement of Brazil, 1500-1800* (Gloucester, MA, 1966), e Mathias C. Kiemen, *The Indian Policy of Portugal in the Amazon Region, 1614-1693* (Nova Iorque, 1973). Os livros *Red Gold* (Londres, 1978), que cobre o período de 1500-1760, e *Amazon Frontier* (Londres, 1987), sobre 1760-1910, ambos de John Hemming, apresentam um estudo completo dos contactos europeus com os povos nativos da América portuguesa. Sobre o Padre António Vieira e a sua política índia, ver Charles R. Boxer, *A Great Luso-Brazilian Figure: Padre António Vieira* (Londres, 1957). Ver também Stuart B. Schwartz, «Indian Labor and New World Plantations – European Demands and Indian Response in Northeastern Brazil», *American Historical Review* 1 (1983), pp. 43-79, e Robin M. Wright, com a colaboração de Manuela Carneiro da Cunha, «Destruction, Resistance and Transformation – Southern, Coastal, and Northern Brazil, 1580-1890», in Frank Salomon and Stuart B. Schwartz (eds.), *The Cambridge History of the Native Peoples of the Americas*, vol. 3, parte 2 (Cambridge, 1999), pp. 287-381. Sobre bandeirantes e índios, ver: Richard M. Morse (ed.), *The Bandeirantes: The Historical Role of the Brazilian Pathfinders* (Nova Iorque, 1965); Alida Metcalf, *Family and Frontier in Colonial Brazil: Santana de Parnaíba, 1500-1822* (Stanford, CA, 1992); «From Indian to Slave: Forced Native Labor and Colonial Society in São Paulo during the Seventeenth Century», *Slavery and Abolition* 9 (1988), pp. 105-127, e *Negros da Terra – Índios e Bandeirantes nas Origens de São Paulo* (São Paulo, 1994), dois trabalhos de John M. Monteiro. Ver também Sérgio Buarque de Holanda, *Caminhos e Fronteiras* (3.ª ed., São Paulo, 1994), sobre a vida material dos paulistas. O impacto da colonização sobre o meio ambiente é tratado em Warren Dean, *With Broadaxe and Firebrand: The Destruction of the Brazilian Atlantic Forest* (Berkeley, CA, 1995), um trabalho original e ousado. Sobre as guerras índias e a criação de gado nas fronteiras, ainda é útil *Chapters of Brazil's Colonial History, 1500-1800* (Oxford, 1997), de Capistrano de Abreu, publicado primeiro no Brasil (1907).

Obras colectivas incluem Dauril Alden (ed.), *Colonial Roots of Modern Brazil* (Berkeley, CA, 1973); Dauril Alden e Warren Dean (eds.), *Essays Concerning the Socio-economic History of Brazil and Portuguese India* (Gainesville, FL, 1977); Leslie Bethell (ed.), *Colonial Brazil*, sete ensaios interpretativos previamente publicados nos volumes 1 e 2 da *Cambridge History of Latin America* (Cambridge, 1984, 1987); e Manuela Carneiro da Cunha (ed.), *História dos Índios no Brasil* (São Paulo, 1992), centrado em investigações recentes sobre a etno-história dos povos nativos do Brasil. Ver também Maria Beatriz Nizza da Silva (ed.), «O Império Luso-Brasileiro, 1750-1822», in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (ed.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. 3 (Lisboa, 1986). Os volumes 1-3 de F. Bethencourt e Kirti Chaudhuri (eds.), *História da Expansão Portuguesa* (5 vols., Lisboa, 1998), incluem ensaios sobre os séculos xv a xix.

Informação bibliográfica sobre o Brasil colonial encontra-se coligida em: Charles R. Boxer, «Some Reflections on the Historiography of Colonial Brazil, 1950-1970»,

in Dauril Alden (ed.), *Colonial Roots of Modern Brazil* (Berkeley, CA, 1973), pp. 3-15; Robert Conrad, *Brazilian Slavery: Annotated Research Bibliography* (Boston, 1977); Francis A. Dutra, *A Guide to the History of Brazil, 1500-1822: The Literature in English* (Santa Barbara, CA, 1980); A. J. R. Russell-Wood, «United States Scholarly Contributions to the Historiography of Colonial Brazil», *Hispanic American Historical Review* 65 (1985), n.º 4, pp. 683-723; e Rubens Borba de Moraes, *Bibliographia Brasiliana: Rare Books about Brazil Published from 1504 to 1900 and Works by Brazilian Authors of the Colonial Period* (2 vols., Los Angeles, 1983). Outras referências podem encontrar-se em: Joel Serrão (ed.), *Dicionário de História de Portugal* (4 vols., Lisboa, 1963-1971); Robert M. Levine, *Historical Dictionary of Brazil* (Metuchen, NJ, 1979); Adriano Parreira, *Dicionário Glossográfico e Toponímico da Documentação sobre Angola – Séculos XV-XVII* (Lisboa, 1990); Douglas L. Wheeler, *Historical Dictionary of Portugal* (Londres, 1993); Maria Beatriz Nizza da Silva (ed.), *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil* (Lisboa, 1994); Luís de Albuquerque (ed.), *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses* (2 vols., Lisboa, 1994); Ronaldo Vainfas (ed.), *Dicionário do Brasil Colonial, 1500-1808* (São Paulo, 2000).

Documentos e estudos encontram-se compilados em: Bradford E. Burns (ed.), *A Documentary History of Brazil* (Nova Iorque, 1966); Robert E. Conrad, *Children of God's Fire: A Documentary History of Black Slavery in Brazil* (University Park, PA, 1994); António Sérgio (ed.), *Antologia dos Economistas Portugueses – Século XVII* (Lisboa, 1974); e Beatrix Heintze, *Fontes para a História de Angola do Século XVII* (2 vols., Estugarda, 1985-1988).

## 5

## Os Portugueses em África

JOHN K. THORNTON

A expansão portuguesa em África iniciou-se a partir de três frentes: a guerra em curso contra os muçulmanos na Península Ibérica, que extravasou para o outro lado do estreito de Gibraltar; a exploração dos mares a oeste de Portugal e a descoberta das ilhas do Atlântico; e a demanda do Preste João e de uma rota para as suas terras, bem como o desenvolvimento do comércio em produtos mais prosaicos, como ouro e escravos. As frentes eram interdependentes: a exploração das ilhas atlânticas podia ajudar a financiar as guerras no Norte de África, e uma aliança com o Preste João seria um modo de encontrar apoio na retaguarda das potências muçulmanas do Norte de África. O êxito numa frente poderia torná-la temporariamente prioritária em relação às outras.

Cronologicamente, a guerra contra os muçulmanos aconteceu primeiro. Embora os muçulmanos tivessem sido efectivamente expulsos do futuro território português em 1249, só com a conquista de Ceuta, em 1415, conseguiu a coroa portuguesa transferir a guerra da Península Ibérica para solo africano. Os Castelhanos já tinham invadido o Norte de África, conquistando Tetuão, em 1399, e garantindo a sua posse durante alguns anos, mas os esforços portugueses em Marrocos foram muito mais sustentados e abrangentes.