

Negros em trânsito entre o ouro e o açúcar: São Paulo e Pernambuco coloniais em uma perspectiva comparada sob o viés da escravidão.

Milena Fernandes Maranhão, doutoranda em História Social - FFLCH / USP, bolsista FAPESP.

Diferentes contextos e atribuições marcaram o desenvolvimento histórico das regiões de São Paulo e de Pernambuco no período colonial. Tais diferenças estavam diretamente relacionadas com as atividades econômicas existentes; o cultivo de mantimentos para o comércio local em São Paulo e a produção em larga escala do açúcar de Pernambuco para o comércio ultramarino. Mesmo que, em um primeiro momento, essas regiões apresentassem características diversas que indicavam a inexistência de atividades em comum, no que dizia respeito a algum intercâmbio ou ligação econômica entre elas, tais características específicas de cada região não impediram que as diferenças existentes fossem confrontadas em determinados períodos, de acordo com as situações vivenciadas. Acreditamos que muitas vezes as mudanças ocorridas nessas mesmas situações também ocasionaram certos aspectos que faziam com que as economias de São Paulo e de Pernambuco se complementassem. Ou seja, essas regiões faziam parte de um todo que estava interligado por uma mesma proposta: servir como meio para o enriquecimento tanto dos colonos como da Coroa. O todo ao qual nos referimos era o Império Colonial Português.

Contudo, neste momento interessa-nos analisar as situações de confronto, e não as de complementaridade, entre as economias de São Paulo e de Pernambuco coloniais¹. A descoberta de ouro ao final do século XVII na região que mais tarde seria chamada de “Minas Gerais”, mas que até 1720 pertencia à região de São Paulo - nomeada Capitania de São Paulo e Minas do Ouro em 1709 - marca o início de uma reorganização da política do Reino de Portugal para com a sua Conquista mais importante. O grande afluxo de pessoas, mercadorias e a conseqüente mobilização da economia da região com o advento da extração de ouro em larga escala, modificou a estrutura do tráfico atlântico de escravos africanos para o Estado do Brasil, o que não ocorreu sem reação da parte prejudicada.

As discussões envolveram certas mudanças de posições de São Paulo e de Pernambuco nas engrenagens do funcionamento do mundo ultramarino. Ainda no ano de 1679, podemos notar os primeiros indícios dessa mudança, ao menos por parte dos interesses da Coroa Portuguesa, já que neste ano o ainda Príncipe D. Pedro II enviou uma importante carta ao Governador de Pernambuco Aires de Souza e Castro. A carta versava sobre uma provisão passada “aos oficiais da Câmara da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (...) para que os navios que daquela Capitania forem buscar escravos ao Reino de Angola (...) se lhes dessem preferência para partirem para a dita Capitania. E porque me

representaram que os mestres dos navios que dessa iam a Angola usando da preferência com o suposto de fazerem viagem para a mesma Capitania industriosamente tomavam o porto dessa Capitania [Pernambuco] e o da Bahia causando grande detrimento aos moradores do Rio de Janeiro e perda em suas fazendas”².

Até então, ainda era a Capitania de Pernambuco quem fornecia os melhores preços para a compra de escravos, já que o ouro ainda não fora substancialmente encontrado, e, por isso, os mestres dos navios estavam desviando os africanos que eram obrigados a vender no Rio de Janeiro. D. Pedro II atendera a um pedido dos oficiais desta Capitania porque ao final do século XVII o Rio de Janeiro estava com falta de escravos para as suas lavouras. A situação descrita estava prestes a se modificar, já que os pedidos e apelos constantes sobre a falta de escravos passariam a ser realizados pelos moradores e oficiais de Pernambuco. Era a já citada descoberta do ouro no início da década de 1690 que estava mudando o foco dos interesses mercantis pelas diferentes regiões do Brasil. Vale notar que os pedidos, tanto de uma como de outra Capitania, foram atendidos pela Coroa, em momentos diversos, através de tentativas para coibir as ilegalidades.

Antes de analisarmos essa mudança de papéis com relação à falta de escravos do Rio de Janeiro para Pernambuco, vale discorrermos sobre o comércio corrente efetuado entre Pernambuco e Angola nos anos de 1698 a 1701. Para isso, serão utilizadas notícias advindas de uma correspondência trocada entre Luís César de Meneses, cunhado de Dom João de Lencastre, governador Geral do Estado do Brasil de 1694 a 1702, e os correspondentes de seus negócios em Lisboa, Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia³.

Luís César de Menezes assumiu o Governo de Angola em nove de novembro de 1697, após ter sido Governador da Capitania do Rio de Janeiro. Através de suas cartas, expandimos os limites territoriais relacionados ao tipo de comércio analisado neste texto: o de escravos. A partir das ordens e pontos de vista do então Governador de Angola sobre as situações enfrentadas, podemos obter uma visão esclarecedora sobre a mudança de políticas e posições econômicas na troca da preferência do comércio do açúcar pelo do ouro ao final do século XVII. Além disso, os negócios efetuados pelo Governador demonstram também uma questão a ser abordada em outro momento de nosso estudo; a da atividade comercial intensa dos altos funcionários régios e das implicações que ela acarretava.

Desde a escrita dos *Diálogos das Grandezas do Brasil*, já era conhecido um recorrente comércio entre Angola e o Rio de Janeiro. O conteúdo dessas informações prestadas em 1618, pouco difere daquele coletado na correspondência de Luís César de Menezes quase cem anos depois. Segundo Brandônio, “a Angola se mandam naus com muitas fazendas, que de lá tornam carregadas de escravos, por que se comutam, deixando grande proveito aos que nisto negociam; e ainda as naus, que para lá navegam em direção do Reino, aportam na Capitania do Rio de Janeiro, aonde carregam de farinhas, mantimento

da terra, por ali se achar mais barata, a qual levam a vender a Angola, a troco de escravos e de marfim que de lá trazem em muita quantidade”⁴.

O tráfico de escravos constituiu uma atividade econômica fundamental para o funcionamento da estrutura mercantil das colônias, essencialmente aquela que constituía a América portuguesa, já que cerca de 40% do contingente trazido para a América durante todo o período do tráfico dirigiu-se ao Brasil⁵. Em carta escrita no dia 29 de janeiro de 1698 e enviada para Lisboa, Luís César de Menezes explicava a Joseph Pereira de Araújo a respeito do problema com as “distâncias dos distritos” em Angola, as quais faziam com que “não se comesçassem a fazer os pagamentos”, ou entregas, de “cabeças” senão “seis meses por diante por cuja causa não sei se poderei fazer alguma remessa nestas frotas”. Neste momento, havia apenas a possibilidade da vinda de 100 escravos do Loango [reino que ficava acima de Luanda e perto do Congo], e dizia o governador que “se viessem a tempo as remeterei a qualquer das partes do Brasil”. Do mesmo “Brasil” também vinham as mercadorias que integravam as negociações com os chefes africanos, já que, devido a pouca quantidade de fazenda existente nas localidades próximas a Angola, dizia Luís César de Menezes que “me será necessário valer dos portos do Brasil (...) com que precisamente me há de ser necessário mandar vir algumas fazendas para continuar o negócio”⁶.

A pouca quantidade de “fazendas” compradas próximas a Angola vinham da Índia, mas não tinham sido suficientes para serem trocadas por mais do que cem escravos no Loango. Quando as “cabeças” chegassem na América, “poderão ir ainda a Pernambuco ou Rio de Janeiro (...) e espero fazer remessas por todos os portos do Brasil”. Com estas palavras, Luís César de Menezes estava demonstrando que no ano de 1698 não existiam preferências de sua parte pela venda de escravos para uma ou outra Capitania, devido à diferença nos preços ou a maior demanda de escravos. Tanto o açúcar quanto o ouro recém descoberto ainda encontravam-se equilibrados quanto à sua produção e lucros oferecidos, mas essa situação em breve se modificaria, conforme também demonstram as informações dessa correspondência analisada. Todavia, uma das mudanças no que dizia respeito ao próprio tráfico negreiro fora apontada em um “acrescentamento” da primeira carta citada, enviado ao correspondente de Lisboa Joseph Pereira de Araújo.

A situação descrita em 30 de janeiro de 1698, dizia respeito aos altos valores que os escravos estavam alcançando, já que “este gênero está hoje tão caro que qualquer negro posto no Brasil custa mais de 40 cruzados porque se está dado por uma peça dívidas que aqui valem (...) 30 cruzados com 7 cruzados de direitos, e 5 cruzados de mantimentos do mar e terra”⁷. Com os gastos e as dificuldades aumentando, não era à toa que a preferência de venda do tráfico negreiro iria se voltar em pouco tempo para Rio de Janeiro, já que os pagamentos com ouro seriam preferidos ao açúcar pernambucano.

Assim, para que possamos compreender as influências políticas na área da economia relacionada ao tráfico de escravos, basta que sigamos as linhas das cartas de Luís César de Menezes e acompanhemos as mudanças ocorridas em seus negócios no ultramar. Ainda nos referindo às cartas escritas no ano de 1698, podemos notar que as quantidades de escravos “carregados” para o Brasil aumentaram em alguns meses, já que de 100 “peças” citadas em janeiro, os números foram de 320 para outubro⁸.

No ano seguinte começaram as reclamações por parte dos moradores de Pernambuco sobre a pouca quantidade de escravos enviada de Angola para aquela Capitania. Em carta escrita ao capitão Ignácio Correia em fevereiro de 1699, Luís César de Menezes informava que o próximo navio enviado ao Recife partiria apenas em agosto, “para termos também tempo a serem as cabeças mais desejadas que agora se não poderão queixar os moradores dessa cidade de que lhe não vão bastantes”⁹. As dificuldades encontradas para o comércio de escravos em Pernambuco começavam a transparecer nos negócios de Luís César de Menezes neste ano de 1699, já que a estratégia de esperar mais tempo para enviar “cabeças”, contudo, em uma quantidade maior que o regularmente enviado até então, servia para estimular as vendas e evitar as queixas.

Apesar de enviar escravos tanto para o Recife quanto para o Rio de Janeiro, as quantidades “carregadas” demonstram a concretização da mudança de interesses e a troca de posições entre as regiões. Em carta de março de 1699, Luís César de Menezes informava ao seu correspondente em Lisboa que enviara para o Rio de Janeiro dois navios: um já citado que partira em outubro com 320 cabeças, e outro em dezembro com 420 cabeças aproximadamente¹⁰. Para Pernambuco, o Governador mandara em maio de 1698, apenas 96 cabeças, e para a Bahia outros 100 escravos africanos.

Podemos notar que a quantidade de escravos enviados nas carregações é nitidamente diversa de uma para outra capitania. O Rio de Janeiro necessitava de uma quantidade cada vez maior de “cabeças” para trabalhar na extração do ouro das Minas, tantas que até mesmo a mortandade de algumas “peças” nas viagens começava a incomodar seus negociantes. Segundo uma correspondência trocada entre Luís César de Menezes e Ignácio Correia, capitão de navio e correspondente no Rio de Janeiro, este informou que de 144 escravos “morreram no mar 28 (...) e que esta perda e semelhantes que tenho experimentado são causadas do pouco cuidado que cá se tem com as ditas cabeças (...) o que é muito pelo contrário (...) porque todas as armações que se remetem se fazem a minha presença e custeiam em minha casa donde se tratam de tal sorte que se admiram os moradores quando as vêem da boa disposição com que se embarcam e da despesa que faço em o seu custeamento porque até galinhas lhe mando dar”.

Segundo Luís César de Menezes, o problema estava sendo causado pelo descaso de alguns de seus mestres dos navios, e a solução seria “mandar um soldado com o que

agora remeto para na viagem se empregar todo em a cura” desses males. Mesmo com tal mortandade, era grande a quantidade de escravos trazida principalmente para as Minas, pois na carta escrita ao capitão, estava previsto o envio de 200 “cabeças” para Santos no primeiro mês do ano de 1700, e de lá deveriam vir 150 caixas de marmelada¹¹.

O navio que deveria vir para Pernambuco também fora destinado ao Rio de Janeiro, mas o motivo estava relacionado ao fato de “o não acharem capaz nem com a mareação para se expor a entrada desse Recife”, segundo informações prestadas pelo próprio Governador de Angola ao seu correspondente em Pernambuco, Pascoal da Silva Serqueira. Este, por sua vez, manifestara em carta “a falta que nesse Recife há de escravos e que terão boa saída”, mas o próprio Luís César de Menezes apontava na mesma resposta os fatores que negavam a informação, já que “hoje só no Rio de Janeiro se experimenta esta [a boa saída dos escravos] porque vale qualquer cabeça oitenta e cem cruzados (...) e aí nem a metade disto dão”. Além disso, havia a questão desses “seus moradores as não pagarem (...) porque não faltam outras partes donde as peçam e El Rei me ordene os remeta como é ao dito Porto do Rio de Janeiro”¹².

Desta vez, estava clara a preferência pelo envio de escravos ao Rio de Janeiro, a partir do momento em que lá as peças valiam mais e eram pagas em ouro, enquanto que em Pernambuco nem ao menos os pagamentos eram realizados pelos seus moradores. Mas a informação mais importante era aquela relacionada com a ordem real para que os escravos fossem enviados ao Rio de Janeiro, já que as Minas iniciavam uma produção substancial de ouro que prometia lucros cada vez maiores. Mesmo assim, Luís César de Menezes não deixou de enviar escravos a Pernambuco, já que de lá o açúcar continuava a ser carregado nos navios. A outro correspondente seu em Lisboa, ele afirmou em janeiro de 1700 que tinha “sentido as cabeças de Pernambuco dessem tão grande baixa que me não incomodava remeter para o dito porto tudo o que desejava de que escreveu Pascoal da Silva (...) porque lhe sou muito obrigado e nenhum dos meus procuradores dos mais portos experimentei igual primor e correspondência como a sua”¹³.

Nem o empenho do Governador em continuar o comércio de escravos com Pernambuco foi suficiente para convencer “carregadores que quisessem ir, nem mandar nele [no patacho] para esse Recife coisa alguma por causa da perda que experimentaram todos em as cabeças e do pouco valor que nele tinham”. Esta explicação, escrita em carta de 02 de março de 1700 ao procurador de Pernambuco Pascoal da Silva Serqueira, foi amenizada por Luís César de Menezes, “porque para nenhum dos mais correspondentes que tenho desejo mais conveniências do que a Vossa Mercê”. Assim, continuava o Governador, “se não pela baixa em que deram as cabeças nesse Porto e alta em o Rio de Janeiro para onde tenho mandado três patachos (...) daqui até setembro determino mandar dois navios meus para esse porto”¹⁴.

No ano seguinte a situação pouco se modificara, e estava se tornando cada vez mais difícil conseguir carga para Pernambuco, “porque como os carregadores experimentaram sempre perda em suas carregações em esse porto por mais que quis mandar navio para ele o não pude conseguir por falta de carga”. Mesmo que o preço do açúcar estivesse em alta, os senhores de engenho queriam pagar pelos escravos um valor antigo que não estava mais em uso nas negociações. Segundo Luís César de Menezes, “não é crível que [os senhores de engenho] estão vendendo seus açúcares pelo que nunca imaginaram, queiram comprar as cabeças valendo aqui dobrado, do que algum dia valiam pelo mesmo que antigamente aí o faziam, e mais em ocasião em que no Rio de Janeiro se experimentam tão grandes interesses nelas”¹⁵.

As notícias sobre “a nova do muito ouro que a esperança promete este ano nas minas pelo aumento que os moradores dessa praça terão de cabedais”, fornecida ainda em julho de 1701, indicavam os rumos que a política da Coroa com relação ao tráfico iria tomar. As ordens para que fossem enviadas cada vez mais “cabeças” para o Rio de Janeiro, fizeram com que os vereadores de Pernambuco reclamassem ao próprio D. Pedro II em 1703. Segundo a resposta do Rei aos apelos realizados, “Viu-se vossa carta (...) em que representais a grande falta que fazem aos moradores dessa Capitania os negros de Angola por não irem daquele Reino a esse porto embarcações com eles como costumavam pela conveniência que acham no maior preço por que os vendem no Rio de Janeiro de que resultava ficarem as lavouras e engenhos sem aquela utilidade que com os tais escravos podem produzir em grande prejuízo de todo este povo por viverem todos da cultura das suas terras e fábricas dos seus engenhos”. Além disso, os oficiais haviam pedido que o Rei “ordenasse ao governador de Angola fizesse despachar todos os anos quatro navios de escravos para esse porto e pareceu-me dizer-vos que deverei usar do meio de mandarem algumas embarcações dos moradores dessa praça a Angola com cavalos e infantaria para lograrem a preferência como está concedido aos que os conduzem para aquela Conquista e desta maneira terão muitos escravos para as suas lavouras e engenhos”¹⁶.

Para que os mercadores não fossem forçados a perder seus lucros, já que eram obrigados a vender suas “cabeças” em Pernambuco, o Rei D. Pedro II concedeu àqueles que enviassem cavalos e infantaria para Angola, a preferência no embarque de escravos. Dessa forma, os vassallos de Pernambuco deveriam utilizar navios próprios para buscarem suas peças, com a condição da troca entre escravos, cavalos e infantaria. Apesar da tentativa de amenizar o problema, existiam outros inconvenientes que envolviam o comércio de escravos para o Estado do Brasil. Em 1706, D. João V publicou um alvará sobre a falta de escravos “por não bastarem os que se introduzem para as fábricas dos Engenhos (...) em razão do maior interesse das ditas minas”. O problema era o fato de algumas pessoas estarem levando escravos da Bahia e de Pernambuco para vendê-los nas minas mesmo

com todas as proibições e leis existentes. A solução para o Rei foi a de punir os governadores e Ministros que não “fizessem observar pontualmente (...) as ditas leis” suspendendo seus cargos e confiscando seus bens, “e quero que qualquer pessoa do povo possa denunciar” as irregularidades¹⁷. Assim, o açúcar ainda mantinha espaço essencial.

Outras tentativas de forçar a venda de escravos nas Capitanias do Norte foram sugeridas pelos “oficiais da Câmara da Paraíba” em 1709, já que nenhuma resolução fora suficiente para sanar a falta de negros nessas regiões. Para esses oficiais, “o preço porque se deviam vender nessa Capitania os escravos” deveria ser taxado, mas D. João V não concordou com a idéia, devido ao fato de que se existisse um “preço certo nos escravos (...) isto seria causa para que ninguém os quisesse levar”, além disso, “nem em comércio se pode por taxa”¹⁸. A situação se complicava cada vez mais, ao mesmo tempo em que as minas demonstravam claramente seu potencial e os altos lucros que poderiam oferecer.

Em 1720, a Câmara da Cidade de Olinda escreveu ao Conselho Ultramarino “acerca do lastimável estado que se tem reduzido aquelas capitanias pela falta de escravos de Angola e Costa [da Mina] para as fábricas dos Engenhos e mais lavouras”. A solução proposta pelos oficiais era a de se estipular um número certo de escravos destinados a Pernambuco, a qual também foi rejeitada pelos Conselheiros “pois não haveria quem quisesse levar escravos aquela Capitania vendo que nela não teriam a quem lhe desse o preço conveniente”. Essa resolução tornaria a situação ainda mais grave porque, segundo o Conselho, “seria de irreparável prejuízo para as Minas pois se impediam a sua extração (...) e em consequência pararia o labor das ditas minas faltando-lhe os negros que costumam ir para esse serviço”¹⁹. Ou seja, o que realmente importava era que o fluxo de escravos para as Minas não poderia ser alterado, colocando em risco a extração do produto mais precioso e mais desejado dos últimos tempos e desde o início da colonização, o ouro.

Enfim, a mudança de posições ocorrida entre essas regiões coloniais frente ao funcionamento do mundo ultramarino português, tornava-se clara ao findar dos primeiros vinte anos do século XVIII. O açúcar ainda possuía seu valor e importância, mas partir deste momento era a pujança do ouro que liderava as preferências políticas da Coroa com relação à economia de sua Conquista na América. Em conjunto com o delinear dessa mudança, colonos insatisfeitos passaram a escrever sobre as vantagens do açúcar e das lavouras em detrimento da atividade mineradora e da degradação que o ouro trazia²⁰. Estes foram os primeiros escritos que deram início à configuração das idéias que opuseram os papéis de São Paulo e de Pernambuco, designando seus lugares entre as engrenagens que moviam o funcionamento do mundo ultramarino. Lugares que se tornaram tão definitivos, que fizeram com que as análises efetuadas desde então deixassem de lado a maleabilidade e as trocas de posições existentes entre as regiões da América portuguesa nessas engrenagens.

Enfim, São Paulo e Pernambuco apresentaram funções específicas enquanto regiões coloniais de Portugal, de acordo com as mudanças de interesses relacionadas principalmente aos lucros reais encontradas nos diversos contextos que abrangeram o período de colonização do Brasil. Este fator não ignora a interação existente, e a ser analisada em outro momento, entre as regiões nos vários momentos em que a função do abastecimento interno supria as necessidades de uma produção voltada ao comércio no Ultramar. Dessa forma, entendemos ser complexo o funcionamento econômico e político das conquistas portuguesas; e compreender essa complexidade envolvendo apenas duas das várias regiões coloniais existentes é o desafio ao qual temos nos empenhado.

¹ Devemos ressaltar que este texto é parte integrante de nossas pesquisas de doutorado, desenvolvidas desde meados de 2001. Por isso, as análises sobre os momentos de complementaridade existentes entre as economias de São Paulo e de Pernambuco constarão dos capítulos da Tese a ser defendida ainda neste ano de 2005, a qual intitula-se “O Moinho e o Engenho: São Paulo e Pernambuco em diferentes contextos e atribuições no Império Colonial Português, 1580 – 1720” e está sendo realizada sob orientação da Prof^a Dr^a Laura de Mello e Souza.

² *Livro Terceiro de Ordens Régias, 1679 – folha 38*. Exemplar manuscrito compilado no século XIX e encontrado no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano / Recife - PE.

³ Angola contou entre os anos de 1680 a 1810 com dez governadores que tiveram cargos equivalentes no Brasil antes ou depois de assumir o posto em Luanda. Dom João de Lencastre também fora Governador de Angola entre 1688 e 1691, e o filho de Luís César de Menezes, Rodrigo César de Menezes entre 1733 e 1738, tendo sido também governador de São Paulo. Cf. Luís Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes – formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 307.

⁴ Ambrósio Fernandes Brandão, *Diálogos das Grandezas do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1977, p. 135.

⁵ Vide Sheila de Castro Faria, “Tráfico Negro”. In Ronaldo Vainfas (direção), *Dicionário do Brasil colonial (1500 – 1808)*, p. 553.

⁶ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1698*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, f. 6.

⁷ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1698*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, f. 8.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1699*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, f. 33.

¹⁰ *Idem.*

¹¹ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1699*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, folhas 47 / 48v.

¹² *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1699*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, folhas 50 / 50v.

¹³ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1700*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, f 54v.

¹⁴ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1700*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, folhas 61v / 62.

¹⁵ *Registro de cartas comerciais escritas de Luanda - 1700*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 72, pasta 8, folha 81v. Novamente, Luís César de Menezes deixava claro o seu pesar com relação à situação vivenciada por Pernambuco, principalmente no que dizia respeito aos ganhos de seu correspondente. Logo após expor a precária situação do comércio entre Luanda e o Recife, completou: “o pesar que disso tenho é de que Vossa Mercê não conseguisse em este meu governo os interesses e comissões que lhe desejo”. Ganhos consideráveis que certamente só eram possíveis de alcançar enquanto Luís César de Menezes fosse Governador de Angola devido às concessões e privilégios que detinha.

¹⁶ *Registro de cartas do Conselho Ultramarino sobre a falta que há na Capitania de Pernambuco de negros para a cultura das lavouras e para os engenhos*, Lisboa 28-06-1703. Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 257, folha 132.

¹⁷ *Registro de Provisões sobre alvará acerca da extração dos escravos para as Minas*, Lisboa 04-10-1706. Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 95, folha 298v.

¹⁸ *Registro de cartas do Conselho Ultramarino sobre a carestia com que se compram os escravos*, Lisboa 27-05-1709. Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 257, folha 233.

¹⁹ *Consulta do Conselho Ultramarino sobre as contas que dão os oficiais da Câmara da Cidade de Olinda acerca do lastimável estado a que se tem reduzido aquelas Capitânicas pela falta de escravos de Angola e Costa (da Mina) para a fábrica dos engenhos*, Lisboa 22-04-1720. Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 907, folhas 62 / 62v.

²⁰ Vide, por exemplo, André João Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas 1711*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.