

Albuquerque, Débora de Souza Leão; Versiani, Flávio Rabelo; Vergolino, José Raimundo Oliveira

Working Paper

Financiamento e organização do tráfico de escravos para pernambuco no século XIX

Texto para Discussão, No. 1799

Provided in Cooperation with:

Institute of Applied Economic Research (ipea), Brasília

Suggested Citation: Albuquerque, Débora de Souza Leão; Versiani, Flávio Rabelo; Vergolino, José Raimundo Oliveira (2012) : Financiamento e organização do tráfico de escravos para pernambuco no século XIX, Texto para Discussão, No. 1799, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/90969>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

1799

TEXTO PARA DISCUSSÃO

**FINANCIAMENTO E ORGANIZAÇÃO
DO TRÁFICO DE ESCRAVOS PARA
PERNAMBUCO NO SÉCULO XIX**

**Débora de Souza Leão Albuquerque
Flávio Rabelo Versiani
José Raimundo Oliveira Vergolino**

ipea
Por um Brasil desenvolvido

FINANCIAMENTO E ORGANIZAÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS PARA PERNAMBUCO NO SÉCULO XIX*

Débora de Souza Leão Albuquerque**

Flávio Rabelo Versiani***

José Raimundo Oliveira Vergolino****

* A pesquisa da qual decorre o trabalho teve o apoio do Programa de Apoio a Núcleos de Excelência (Pronex), financiado pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAPDF) e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

** Pesquisadora do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Assessoria Técnica da Presidência (Astep) do Ipea.

*** Professor do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB).

**** Professor da Faculdade Boa Viagem e pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Assessoria Técnica da Presidência (Astep) do Ipea.

Governo Federal

**Secretaria de Assuntos Estratégicos da
Presidência da República**
Ministro Wellington Moreira Franco



Fundação pública vinculada à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiro – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Marcelo Côrtes Neri

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Luiz Cezar Loureiro de Azeredo

Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais

Renato Coelho Baumann das Neves

Diretor de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia

Alexandre de Ávila Gomide

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas, Substituto

Claudio Roberto Amitrano

Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais

Francisco de Assis Costa

Diretora de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação, Regulação e Infraestrutura

Fernanda De Negri

Diretor de Estudos e Políticas Sociais

Rafael Guerreiro Osorio

Chefe de Gabinete

Sergei Suarez Dillon Soares

Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação

João Cláudio Garcia Rodrigues Lima

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Texto para Discussão

Publicação cujo objetivo é divulgar resultados de estudos direta ou indiretamente desenvolvidos pelo Ipea, os quais, por sua relevância, levam informações para profissionais especializados e estabelecem um espaço para sugestões.

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **ipea** 2012

Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 1990-

ISSN 1415-4765

1. Brasil. 2. Aspectos Econômicos. 3. Aspectos Sociais.
I. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

CDD 330.908

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

JEL: N36; N96

SUMÁRIO

SINOPSE

1 INTRODUÇÃO	7
2 IMPORTÂNCIA DO ESTUDO DA ORGANIZAÇÃO DO TRÁFICO PARA PERNAMBUCO.....	9
3 AGENTES FINANCIADORES DO TRÁFICO PARA PERNAMBUCO (1801-1851).....	14
4 CONCLUSÃO	21
REFERÊNCIAS	22
BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR.....	23

SINOPSE

Dados apurados em pesquisas realizadas na última década mostram que o Recife foi o quinto maior centro mundial de tráfico escravista.¹ No entanto, o tráfico para o Recife é ainda pouco pesquisado. Sabe-se que as mais de 1.350 viagens para o Recife, nos quase três séculos do tráfico, tiveram em geral origem neste porto. Foram, portanto, de iniciativa de agentes locais e, provavelmente, financiadas localmente. Porém, não se sabe quem foram tais agentes. Este trabalho busca trazer esclarecimentos quanto a este ponto, a partir de dados primários da pesquisa envolvendo cerca de 4 mil inventários pernambucanos, entre outras fontes. O período coberto, 1801-1851, abrange a fase de maior intensidade do tráfico de escravos, 1801-1830, quando o número de escravos desembarcados foi maior que um terço do total para todo o período do tráfico pernambucano.

Palavras-chave: tráfico; escravismo; Recife; Pernambuco; Brasil.

1. Recife ficaria atrás apenas de Rio de Janeiro, Liverpool, Bahia e Londres, conforme Silva e Eltis (2008, p. 122).

1 INTRODUÇÃO

O comércio atlântico de escravos foi um dos mais complexos negócios conhecidos e envolveu a maior migração transoceânica na história até aquele momento (Klein, 1999). Ao todo, embarcaram em navios negreiros mais de 12,5 milhões de africanos,¹ 5 milhões destes com destino ao Brasil. Este tráfico movimentava, entre outras atividades, a indústria naval e o sistema financeiro e creditício europeus, além da indústria armamentista francesa, que, segundo Williams (1944), era completamente dependente do comércio africano durante épocas de paz na Europa.

Os custos para a entrada nesse negócio eram relativamente altos (Klein, 1999, p. 121): os mercadores tinham que organizar mantimentos para a viagem; contar com uma tripulação, soldados ou seguidores armados para proteger suas compras e impedir a fuga de cativos; e dispor de capital para realizar transações de compra e venda de escravos, que geralmente eram financiadas a prazo. Dessa forma, muitos traficantes vendiam ações de seu negócio e procuravam sócios para ratear os custos envolvidos nesta atividade (Klein, 1989, p. 20). Nos séculos XVIII e XIX, em todas as operações de compra e venda relacionadas ao comércio negreiro, havia pagamentos futuros. Muitas vezes, tal relação entre credor e devedor durava anos.

Os ganhos advindos desse negócio nem sempre eram altos. Alguns investidores brasileiros chegavam a ganhar bem exercendo a atividade do comércio transatlântico, enquanto outros tinham prejuízos e perdas. Porém, segundo Miller (1988, p. 481), escrevendo sobre o tráfico de Angola:

Apenas se grandes desastres ocorressem em uma série de viagens, um largo número de traficantes angolanos reduziria seu motim de dinheiro até o ponto de serem incapazes de cobrir os empréstimos, e apenas dessa forma os investidores se sentiriam ameaçados em não ter seu dinheiro de volta.

A investigação das origens do capital empregado nessa atividade, no período entre 1801 e 1851, como continuidade ao trabalho dos autores apresentado na Paraíba (Albuquerque, Versiani e Vergolino, 2010), é o foco deste estudo. Conforme exposto, era necessário um capital inicial para ingressar nesta atividade. Como o Rio de Janeiro,

1. Estimativa da Voyages Database. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>.

a Bahia e o Recife foram, respectivamente, o primeiro, o terceiro e o quinto maiores centros do comércio transatlântico de escravos do mundo (Silva e Eltis, 2008, p. 122), é de grande valia a investigação das origens do dinheiro empregado neste negócio, não apenas devido à importância destas regiões no tráfico da época, mas também porque esta investigação pode oferecer padrões acerca das características dos agentes financiadores do tráfico transatlântico de escravos para outras regiões do globo terrestre.

Essa investigação se inicia com o levantamento dos nomes dos donos de navios que cruzaram o Atlântico levando africanos de suas terras a Pernambuco, desde o primeiro navio negreiro a desembarcar na região, em 1560, até o último, em 1851.² Neste primeiro levantamento, utiliza-se a *Voyages Database*, uma nova base de dados sobre o tráfico transatlântico de escravos, disponibilizada em 2007, fruto de um trabalho de pesquisadores de várias partes do mundo.

Posteriormente, iniciou-se uma coleta de informações acerca de características de tais agentes do tráfico. Para tal, informações da literatura – como as contidas no livro de Carvalho (2002), no artigo de Barbosa (2008) e em *sites* como o do *Diário de Pernambuco* [s.d.] e da Fundação Joaquim Nabuco [s.d.] foram bastante úteis. Porém, a maior parte das características foram obtidas por meio do levantamento de quase 4 mil inventários registrados em cartórios pernambucanos ao longo do século XIX, dados primários da pesquisa.

A seção seguinte discorrerá acerca da importância do estudo da organização do tráfico para Pernambuco. Silva e Eltis (2008, p. 122) ressaltam que mais viagens de escravos tiveram origem no Recife (1.376 viagens) que em todo o continente norte-americano. Para eles, é estranho que pequenos centros – como Lancaster, na Inglaterra (122 viagens), e Saint-Malo, na França (217 viagens) –, tenham recebido mais atenção acadêmica que o tráfico de escravos daquele importante porto (*idem, ibidem*). Logo depois, será estudado quem eram os agentes financiadores do tráfico para Pernambuco no século XIX, para enfim se chegar às conclusões da pesquisa.

2. O primeiro navio negreiro a desembarcar em Pernambuco foi também o primeiro navio negreiro a desembarcar no Brasil, fruto de um pedido de Duarte Coelho, primeiro donatário da capitania de Pernambuco, ao rei de Portugal.

2 IMPORTÂNCIA DO ESTUDO DA ORGANIZAÇÃO DO TRÁFICO PARA PERNAMBUCO

É evidente a importância do Recife como centro de tráfico de escravos. Como ressaltado por Silva e Eltis (2008, p. 122), o Recife foi o quinto maior centro organizado de tráfico transatlântico de escravos do mundo. Os novos dados disponíveis na Voyages Database proporcionaram uma reavaliação desta importância; é uma novidade, no contexto da literatura sobre o tráfico de escravos africanos para as Américas.

No período de vigência do tráfico no Brasil (1560-1856), desembarcaram 4.864.374 africanos no país, 853.833 deles em Pernambuco.³ No Brasil, 2.054.725, ou 42%, desembarcaram no período de 1801 a 1850. Em Pernambuco, 259.054, ou 30%, desembarcaram entre 1801 e 1850, perfazendo uma média de 5 mil desembarcados por ano. Comparativamente, nos séculos XVII e XVIII, a média era de 2.500 e 3.300 ao ano, respectivamente. O fato de o volume de importação de escravos em Pernambuco ser bem mais expressivo no século XIX que nos séculos anteriores sugere que as atividades econômicas nesta região estavam aquecidas.

A base de dados mais atualizada e completa até 2007, The Trans-Atlantic Slave Trade Database, patrocinada pela Universidade de Harvard, coligia grande volume de dados de diversas fontes sobre o tráfico total de africanos para as Américas. Lançada em 1999, esta base de dados informava que, em todo o período do tráfico de escravos para Pernambuco (de 1560 a 1851), desembarcaram nesta região 61.800 escravos em 183 viagens. A base de dados Voyages Database,⁴ disponibilizada em 2007, informa que, em todo o período do tráfico para Pernambuco, houve um desembarque de 853.833 africanos nesta região, conduzidos em 1.376 viagens.

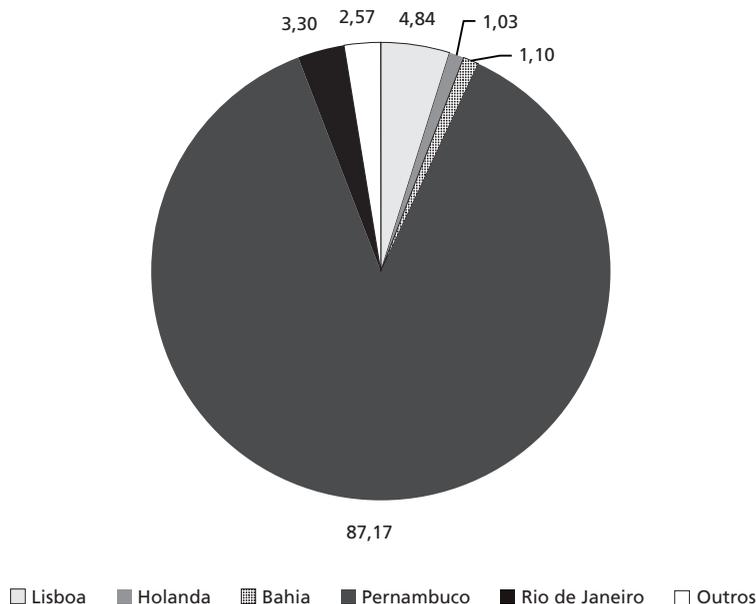
Dessa forma, entre uma base de dados e outra, percebe-se um incremento de 1.282% no número de desembarcados em Pernambuco e de 651% no número de viagens. Assim, não é difícil concluir que a nova base de dados é de extrema importância para o estudo do tráfico de escravos para Pernambuco. Esta análise é um dos objetivos deste trabalho.

3. Estimativa da Voyages Database.

4. Patrocinada pela Universidade Emory, dos Estados Unidos, pelo Instituto Du Bois e pela Fundação Nacional para as Humanidades (NEH).

Há informações sobre a origem da viagem para 1.364 embarcações cujo destino era Pernambuco. Desse total, 1.189 acusam Pernambuco como porto de origem. Ou seja, 87,2% das viagens cujo destino era Pernambuco tinham como ponto de partida esta mesma região (gráfico 1). Isto sugere que quem organizava e financiava o desembarque de negros em Pernambuco eram pessoas que ali residiam.

GRÁFICO 1
Origem das viagens com destino a Pernambuco para todo o período do tráfico de escravos (1560-1851)
 (Em %)



Fonte: Voyages Database.
 Elaboração dos autores.

A disposição de tais dados corrobora a afirmação de Alencastro (2000, p. 325): “Embora não existam muitos dados sobre esse ponto, é certo que uma parte dos navios engajados no comércio entre a América e a África portuguesa terá sido construída nos estaleiros do Brasil”.

Maurício Goulart (1950) afirma que os portugueses ficaram contrariados com os baianos na medida em que estes financiavam seu próprio tráfico. De fato, das 7.174 viagens com destino à Bahia entre os séculos XVI e XIX, 4.148 tiveram como origem esta mesma região –, ou seja, 57,8% –, enquanto apenas 127 viagens tiveram origem em Portugal, o equivalente a 1,8%. No século XIX, das 3.284 viagens com destino à

Bahia, 1.248 se originaram nesta mesma capitania (38%), enquanto apenas 52 se originaram em Portugal (1,6%). Isto sugere que quem comandava o tráfico nesta região eram, realmente, os baianos, e não os portugueses. Porém, é significativo que Goulart, não mencione Pernambuco neste contexto. Se na Bahia 38% do tráfico local eram comandados pelos baianos no século XIX, em Pernambuco 85,8% do tráfico local eram comandados por pessoas que ali residiam e apenas 4%, por residentes em Portugal, conforme se verifica a partir da tabela 1. Daí a relevância do estudo da nova base de dados; provavelmente, Goulart só se ateu à Bahia em sua afirmativa porque não teve acesso aos novos dados do tráfico transatlântico de escravos.

TABELA 1

Viagens com destino a Pernambuco originadas em Portugal, Pernambuco e Rio de Janeiro (1574-1851)

Período	Portugal		Pernambuco		Rio de Janeiro		Viagens com origem registrada
	Viagens com origem registrada	Participação no total de viagens com origem registrada (%)	Viagens com origem registrada	Participação no total de viagens com origem registrada (%)	Viagens com origem registrada	Participação no total de viagens com origem registrada (%)	
1574-1580	0	0	3	100	0	0	3
1601-1610	0	0	1	100	0	0	1
1621-1630	0	0	4	100	0	0	4
1631-1640	0	0	32	91	0	0	35
1641-1650	0	0	57	70	0	0	81
1651-1660	0	0	4	100	0	0	4
1681-1690	1	100	0	0	0	0	1
1691-1700	3	10	24	83	1	3	29
1701-1710	0	0	3	100	0	0	3
1711-1720	1	3	23	79	0	0	29
1721-1730	0	0	113	99	0	0	114
1731-1740	1	2	55	98	0	0	56
1741-1750	1	1	79	94	1	1	84
1751-1760	0	0	103	99	0	0	104
1761-1770	16	23	55	77	0	0	71
1771-1780	8	14	50	86	0	0	58
1781-1790	3	5	54	92	2	3	59
1791-1800	9	24	23	61	5	13	38
1801-1810	13	15	55	65	13	15	85
1811-1820	5	2	223	93	8	3	241
1821-1830	3	2	147	85	13	8	172

(Continua)

(Continuação)

Período	Portugal		Pernambuco		Rio de Janeiro		Viagens com origem registrada
	Viagens com origem registrada	Participação no total de viagens com origem registrada (%)	Viagens com origem registrada	Participação no total de viagens com origem registrada (%)	Viagens com origem registrada	Participação no total de viagens com origem registrada (%)	
1831-1840	3	5	53	90	2	3	59
1841-1850	0	0	26	87	0	0	30
1851	0	0	2	97	0	0	3
Total	67	5	1.189	87	45	3	1.363

Fonte: Voyages Database. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Elaboração dos autores.

Os dados apresentados na tabela 1 não deixam dúvidas de que Pernambuco foi o porto de origem da maior parte dos navios que desembarcaram escravos nesta mesma região para todos os subperíodos da tabela 1. O mesmo não ocorre com Portugal, segundo maior centro de origem das viagens, o qual apresenta períodos de baixa participação. De 1821 a 1830, por exemplo, apenas 2% do total das viagens com origem registrada iniciaram-se em Portugal. Observe-se que, no mesmo período, o terceiro maior porto de origem para todo o período do tráfico, o Rio de Janeiro, aparece com 8% do total do número de viagens de cuja origem se tem registro. Para isso, pode ter contribuído a participação dos ingleses no tráfico Rio de Janeiro-Angola, com crédito e mercadorias que alimentavam o comércio de escravos no Brasil, após a supressão do tráfico britânico em 1807 (Miller, 1988).

Dado que a origem da maioria das viagens para Pernambuco era Pernambuco, em todos os períodos do tráfico, é evidente que este era essencialmente um tráfico Recife-portos africanos-Recife durante toda a sua vigência. Contrariamente, é comum a ideia de um comércio triangular na literatura: um mesmo navio transportaria manufaturas da Europa para a África, trocadas por escravos que eram trazidos para as Américas, e finalmente o navio levaria produtos agrícolas das Américas para a Europa. Segundo Alencastro (2000, p. 116), “Wallerstein (...), a exemplo de Braudel, considera o tráfico negreiro unicamente como um segmento do comércio triangular”. Ademais, nas palavras de Cotrim (2008, p. 245):

Formando um comércio triangular, os navios europeus levavam mercadorias da colônia e da metrópole para a costa africana (como, por exemplo, tecidos, aguardente, tabaco e armas), que eram trocadas por escravos, em seguida, estes eram vendidos para os colonos americanos que necessitavam de mão de obra para suas lavouras ou minas.

Klein (1999, p. 95) afirma que esse esquema é um mito: não se observava tal estrutura nas viagens do tráfico; tipicamente, não ocorria a terceira parte do triângulo, da América para a Europa. Mesmo assim, a literatura enfatiza portos europeus, especialmente da Inglaterra, da França e da Holanda, como origem das viagens e do financiamento do tráfico de escravos através do Atlântico. É com relação a estas origens que existe maior documentação e mais pesquisas foram feitas, como confirmam Silva e Eltis (2008, p. 122):

Recife originou mais viagens de escravos que Bordeaux, La Rochelle e que todos os portos franceses restantes juntos. Seu tráfico foi ainda maior que o originado no continente norte-americano. É, portanto, estranho que centros minúsculos, como Lancaster, na Inglaterra (122 viagens), e Saint-Malo, na França (217 viagens), tenham recebido mais atenção acadêmica do que o comércio de escravos daquele importante porto.

Porém, Klein ressalta a importância de cidades das Américas como centro de organização e financiamento de um comércio de escravos feito diretamente entre estas cidades e a África, menos pesquisado e, portanto, menos conhecido. Cita especificamente, nesse contexto, o Rio de Janeiro e a Bahia (Klein, 1999, p. 101). No entanto, é significativo que Klein não mencione o Recife, o que põe em relevo a novidade da ideia de que esta cidade era importante como centro do comércio de escravos para o Brasil.

Verger (1968) enfatiza que, na Bahia, em lugar do padrão usual de comércio triangular, foi importante o tráfico direto com a África. A produção baiana de certo tipo de fumo, especialmente apreciado na região da Costa da Mina, permitia ao comerciante baiano usar este produto como principal moeda de troca por escravos, rompendo a tradicional estrutura triangular. Esta relativa independência dos traficantes baianos nunca foi vista com bons olhos pela metrópole, o que provavelmente influenciou a aceitação, pela corte de D. João VI, da proibição do tráfico ao norte do Equador, no Tratado de 1815 entre Portugal e Inglaterra; proibição que atingia principalmente o tráfico baiano (Goulart, 1950; Versiani, 2008).

O Rio de Janeiro, por sua vez, tem a organização de seu tráfico bem exposto em Miller (1988), Florentino (1997) e Rodrigues (2005). O primeiro autor afirmou que de 80% a 90% dos escravos de Benguela, em Angola, se dirigiram para o Rio de Janeiro, e que quase todos foram conduzidos por navios de traficantes brasileiros (Miller, 1988, p. 468).

Como se pode notar, para o Recife, contraditoriamente à importância deste porto no comércio transatlântico de escravos negros, faltam estudos que mostrem a organização de seu tráfico e seu porto de origem, bem como seu financiamento. Dada a evidência recente de que as viagens do tráfico pernambucano se originavam principalmente no Recife, é oportuno e relevante procurar investigar quem eram os agentes deste tráfico, o que pode iluminar a questão da origem dos capitais investidos nesta atividade. Esta é a motivação e o propósito primordial deste trabalho.

3 AGENTES FINANCIADORES DO TRÁFICO PARA PERNAMBUCO (1801-1851)

O Projeto Estudo Comparado do Escravismo Brasileiro no Século XIX, coordenado pelos professores Flávio Rabelo Versiani, da Universidade de Brasília (UnB), e José Raimundo Oliveira Vergolino, da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), examinou 3.955 inventários registrados em cartórios pernambucanos ao longo do século XIX. A cobertura geográfica dos inventários cobre todas as áreas da província. Tal material é oriundo do Cartório de Órfãos de Pernambuco, do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP) e do Memorial do Tribunal de Justiça de Pernambuco. Graças a este material, coletaram-se informações sobre o registro do inventário; o ano e a região em que este foi feito; a ocupação do inventariado; a quantidade de dinheiro, ouro, prata e cobre que possuía; a quantidade e o valor de escravos sob seu domínio; dívidas ativas e passivas; e assim por diante. Ao todo, encontram-se registros de 21.930 escravos levados a Pernambuco: 11.005 registrados na Zona da Mata; 5.390 no Recife; 3.617, no Agreste; e 1.918, no Sertão.

Os dados de tal estudo, juntamente com os de outras fontes – Diário de Pernambuco ([s.d.]); Bernades (2006); Wikipédia;⁵ Geneall ([s.d.]); Projeto Resgate;⁶ Carvalho (2002; 2009); e Barbosa (2008) –, trazem robustas informações sobre os donos dos navios apontados na nova base de dados Voyages Database. Tais dados pesquisados

5. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Ant%C3%B4nio_de_Oliveira>. Acesso em: set. 2010.

6. O Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco (Projeto Resgate) tem como objetivo principal disponibilizar documentos históricos relativos à história do Brasil existentes em arquivos de outros países, sobretudo Portugal e demais países europeus com os quais o Brasil teve uma história colonial imbricada. É desenvolvido em parceria com o Ministério da Cultura (MinC) e com a Petrobras. Disponível em: <http://www.cmd.unb.br/resgate_index.php>.

apontam que, em sua maioria, os traficantes de Pernambuco eram portugueses radicados no Recife. No geral, eram comerciantes e desenvolviam atividades comerciais nos centros urbanos. Alguns possuíam fazendas, e a maioria era influente na política local.

A partir da nova base de dados, tem-se registro de 1.376 viagens realizadas para Pernambuco. Destas, apenas 593 – 43,1% do total – possuem o nome do dono do navio, classificado como primeiro dono de navio na nova base. Incluem-se como viagens realizadas por donos de navios identificados 147 viagens da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba; duas viagens da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão; três viagens da Companhia das Índias Ocidentais; uma viagem do Hospital Santa Casa da Misericórdia; e uma viagem da Companhia de Cachéu e Cabo Verde (tabela 2). Especificamente no século XIX, tem-se registro de 594 viagens realizadas para Pernambuco. Destas, 403 possuem o nome do dono do navio – ou seja, 67,8%, como se verifica na tabela 3.

TABELA 2
Propriedade dos navios, número de viagens e número de escravos transportados para Pernambuco (1560-1851)

	Número de viagens	%	Escravos desembarcados	%
Propriedade dos navios				
Não identificada	783	56,9	239.770	56
Identificada	593	43,1	189.566	44
Total	1.376	100,0	429.336	100
Com propriedade identificada				
Companhias de navegação				
Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba	147	24,8	51.796	27,3
Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão	2	0,3	959	0,5
Companhia das Índias Ocidentais	3	0,5	792	0,4
Companhia de Cachéu e Cabo Verde	1	0,2	105	0,1
Subtotal	153	25,8	53.652	28,3
Particulares				
Com duas ou mais viagens	298	50,2	95.330	50,3
Com uma viagem apenas	142	23,9	40.584	21,4
Subtotal	440	74,1	135.914	71,7

Fonte: Voyages Database.
Elaboração dos autores.

É importante ressaltar que, durante muitos anos, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba deteve o monopólio do tráfico para a região em análise, mais precisamente entre 1759 e 1788. Segundo Carreira (1982), tal companhia era uma empresa de caráter

monopolista, criada em 1759 pelo Marquês de Pombal logo após o grande terremoto de Lisboa, que deixou a economia local muito prejudicada. O objetivo da criação desta companhia, juntamente com a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, era alavancar a economia portuguesa fragilizada pelo desastre natural de 1755. Funcionou durante 26 anos, apesar de ter começado sua atividade cerca de dois anos após a aprovação dos estatutos. O fim do monopólio abriu espaço para a livre concorrência, a qual permitiu a alocação de recursos dos próprios pernambucanos nesta atividade.

TABELA 3
Propriedade dos navios, número de viagens e de escravos transportados para Pernambuco (1801-1851)

	Número de viagens	%	Escravos desembarcados	%
Propriedade dos navios				
Não identificada	191	32,2	68.541	35,2
Identificada	403	67,8	126.107	64,8
Total	594	100	194.648	100
Particulares identificados				
Com duas ou mais viagens	279	69,2	90.084	71,4
Com uma viagem apenas	124	30,7	36.023	28,5
Total	403	100	126.107	100

Fonte: Voyages Database.
Elaboração dos autores.

Nas tabelas 2 e 3, os proprietários particulares (ou seja, indivíduos, não as companhias) estão separados em dois grupos: com duas ou mais viagens e com uma viagem apenas. Há interesse em se distinguirem os traficantes eventuais, com só uma viagem, dos que podem ser considerados habituais, com viagens múltiplas, porque os números mostram que estes últimos foram responsáveis por mais da metade de escravos trazidos ao Recife em navios de propriedade identificada durante a vigência do tráfico e por mais de 70% dos escravos trazidos ao Recife no período de 1801 a 1851. Provavelmente, os traficantes não habituais arrendaram seus navios, pois a realização de apenas uma viagem não justificaria os gastos com a manutenção deste bem.

Dispõe-se de informações sobre a atividade usual – além do comércio de escravos – de 29 traficantes identificados na Voyages Database, responsáveis por 190 viagens e por 62.392 cativos desembarcados em Pernambuco, entre 1801 a 1851. No período, estes traficantes trouxeram 49,5% do total de cativos desembarcados na região em viagens realizadas por navios com propriedade identificada. Desta amostragem, 89,6% eram

comerciantes. Desta forma, há indícios de que o capital aplicado nesta atividade não vinha de senhores de engenho preocupados com a escassez de mão de obra, mas de comerciantes acostumados a lidar com outros tipos de mercado, além do de escravos. Muitos tinham casas comerciais, padarias, lojas, açougues, casas de importação e exportação, emprestavam dinheiro por meio de emissão de letras, eram membros da Alfândega de Pernambuco e participavam de sociedades comerciais. Também eram senhores de engenho; porém, esta atividade parece ter sido complementar, não preponderante sobre as demais.

Na tabela 4, é revelado um perfil dos que seriam os financiadores do tráfico de escravos para Pernambuco.

TABELA 4
Dados dos principais traficantes de Pernambuco (1801-1851)

Nome	Viagens com destino a Pernambuco	Escravos desembarcados	Período das viagens	Atividade	Local de nascimento	Local de residência
Elias Coelho Cintra	29	10.312	1814-1830	Negociante	Portugal	Recife
Francisco Antônio de Oliveira	17	6.211	1822-1830	Negociante	Recife	Recife
Bernardo José de Carneiro Monteiro	15	5.437	1812-1822	Negociante	Portugal	Bahia
José Joaquim Jorge Gonçalves	15	5.359	1811-1830	Negociante	-	Recife
José de Oliveira Ramos	14	5.186	1813-1826	Negociante	-	Recife
Bento José da Costa	9	2.948	1811-1820	Negociante	Portugal	Recife
Ângelo Francisco Carneiro	6	2.766	1818-1841	Negociante	Portugal	Recife
Antônio de Queirós Monteiro Regadas	7	2.764	1817-1829	Fazendeiro	Portugal	Recife
Manoel Alves Guerra	12	2.630	1815-1829	Negociante	Portugal	Recife
Francisco Ribeiro de Brito	10	2.568	1822-1831	Negociante	-	-
Alexandre José de Araújo	7	2.476	1815-1821	Negociante	-	Recife
Joaquim Ribeiro de Brito	5	1.846	1815-1840	Negociante	Angola	-
José Ramos de Oliveira	5	1.511	1829-1839	Negociante	-	Recife
Francisco Gonçalves da Rocha	4	1.412	1814-1818	Negociante	-	Recife
Vitorino da Cruz e Almeida	4	1.306	1812-1817	Negociante	Moçambique	Moçambique
Antônio da Silva	5	1.149	1820-1829	Negociante	Portugal	Recife
José Tavares da Gama	4	868	1814-1818	Negociante	-	Recife
Francisco da Silva	2	843	1820	Negociante	Portugal	Recife
Manoel Simões Batista	2	826	1816-1817	Negociante	-	-
José Pedro da Silva	2	752	1815	-	-	Recife
J. F. de Azevedo Lisboa	2	617	1840-1841	Negociante	-	Recife
Antônio José de Amorim	2	581	1828-1830	Negociante	Portugal	Recife
João Batista César	2	554	1831-1832	Negociante	Portugal	Recife

(Continua)

(Continuação)

Nome	Viagens com destino a Pernambuco	Escravos desembarcados	Período das viagens	Atividade	Local de nascimento	Local de residência
Manoel Antônio Cardoso	3	537	1824-1828	Negociante	Portugal	Recife
José Xavier Gonzaga de Sá	2	520	1810	Sargento-mor	-	Ilha do Príncipe
Jerônimo Lourenço da Silva	1	353	1814	Negociante	-	Recife
Francisco Mamede de Almeida	3	277	1825-1826	Fazendeiro	Recife	Recife
Francisco José da Costa Guimarães	1	217	1812	Negociante	-	Recife
João Antônio de Carvalho Siqueira	1	210	1820	Negociante	-	Recife
João Pinto de Lemos	1	108	1847	Negociante	Portugal	Recife
Total	192	63.144	-	-	-	-

Elaboração dos autores.

TABELA 5
Traficantes: atividade, local de nascimento, local de residência e número de escravos conduzidos a Pernambuco (1801-1851)

	Número de traficantes	%	Número de escravos conduzidos	%
Atividade				
Negociante	26	89,7	58.831	94,3
Fazendeiro	2	6,9	3.041	4,9
Sargento-mor	1	3,4	520	0,8
Total	29	100	62.392	100,0
Local de nascimento				
Portugal	12	75	30.629	76,1
Recife	2	12,5	6.488	16,1
Angola	1	6,3	1.846	4,6
Moçambique	1	6,3	1.306	3,2
Total	16	100	40.269	100,0
Local de residência				
Recife	24	88,9	50.641	87,5
Moçambique	1	3,7	1.306	2,3
Ilha do Príncipe	1	3,7	520	0,9
Bahia	1	3,7	5.437	9,4
Total	27	100,0	57.904	100,0

Elaboração dos autores.

Da tabela 4, percebe-se que foram obtidas informações sobre traficantes habituais – aqueles que realizaram duas ou mais viagens – responsáveis pela condução de 62.256 escravos a Pernambuco entre 1801 e 1851. Dado que 90.084 é o número total de escravos conduzidos à região por traficantes habituais, conclui-se que foi possível obter

informações para traficantes responsáveis por quase 70% do total de escravos transportados para Pernambuco por traficantes com viagens múltiplas no século XIX. Trata-se de uma amostra bastante representativa destes traficantes habituais, com informações sobre sua origem social e sobre a fonte provável do capital aplicado nesta atividade. Nota-se a prevalência de comerciantes de origem portuguesa entre os agentes do tráfico no Recife.

Pode-se observar, a partir da tabela 5, que os traficantes habituais identificados como negociantes trouxeram ao todo 57.943 escravos para Pernambuco. Dessa forma, foram responsáveis por 64,3% do total de escravos desembarcados em Pernambuco em viagens patrocinadas por traficantes habituais no século XIX.

Dispõe-se de informações também acerca da nacionalidade e da residência desses traficantes. Para 16 e 27 dos traficantes identificados pela nova base de dados, há informações sobre, respectivamente, seu local de nascimento e o de residência. Estas amostras apontam que 75% dos traficantes eram portugueses e 88,9%, residentes no Recife; para os traficantes habituais, esta estatística é de 73,3% e 87%, respectivamente.

Essas novas evidências contestam uma afirmativa de Miller (1988, p. 636), que se refere aos comandantes do tráfico para Pernambuco como portugueses residentes em Portugal. Porém, os números do parágrafo anterior mostram que os comandantes do tráfico eram, no geral, residentes do Recife.

Alguns dos traficantes eram figuras influentes na província. José de Oliveira Ramos, por exemplo, pai de José Ramos de Oliveira, teve uma vida política bastante ativa. Como nota Carvalho (2009, p. 142), ele era um dos homens mais ricos da província de Pernambuco, dono da praia de Porto de Galinhas e tão envolvido na política provincial que acabou sendo preso em 1817, por ser contrário à Insurreição Pernambucana. O seu filho, José Ramos de Oliveira, foi o vereador mais votado do Recife na eleição de 1829, cônsul da Dinamarca no Recife em 1831 e primeiro presidente da Associação Comercial de Pernambuco, entre 1839 e 1844 (Carvalho, 2002, p. 158). Segundo o mesmo autor, José Ramos de Oliveira também participou da construção do Teatro Santa Isabel no Recife e era dono do engenho Salgado, às margens do rio Ipojuca, entre outros engenhos.

A análise desses diversos inventários leva à suposição de que o sistema financeiro pernambucano não era desenvolvido ainda no século XIX, o que é respaldado na constatação de que muitos senhores de engenho e negociantes eram credores e devedores de outros personagens da época.⁷ Nada menos que 206 pessoas deviam a Francisco Mamede de Almeida, o qual devia a uma pessoa (IAHGP, 1855a). Antônio de Queirós Monteiro Regadas, nascido na cidade do Porto, casou-se com uma angolana e faleceu no Recife em 1831. Em seu inventário, declarou que em Angola muitos lhe deviam, e julgou tais dívidas perdidas (IAHGP, 1831).

Ângelo Francisco Carneiro, rico negociante português, dono de casa de importação e exportação, também emprestava dinheiro mediante a emissão de letras. Ao menos duas vezes, emprestou dinheiro ao consulado português em Pernambuco (Carvalho, 2002, p. 106). Treze pessoas deviam ao negociante português Manoel Alves Guerra. Ele, por sua vez, devia a cinco pessoas (IAHGP, 1855b).

Francisco Antônio de Oliveira, apontado pela nova base de dados como o segundo traficante em número de viagens realizadas e escravos desembarcados, foi um comerciante e empreendedor pernambucano, proprietário e capitalista na praça de Pernambuco, tendo participado da intensa urbanização que a capital pernambucana sofreu no início do século XIX, segundo informações da Wikipédia.⁸ Financiou construções na cidade como o Solar do Barão de Beberibe, o Teatro Santa Isabel (Carvalho, 2002, p. 159) e o Museu do Estado. Segundo a Wikipédia, também foi membro-fundador da Associação Comercial de Pernambuco e do Banco Comercial de Pernambuco, além de possuir o título de barão de Beberibe.

Para os traficantes que realizaram várias viagens, essa pode ter sido sua atividade principal ou a mais lucrativa, pelo menos durante certo período. Mas a maioria deles parece ter tido o tráfico de escravos como um negócio paralelo à sua atividade principal. A hipótese de que os financiadores do tráfico já eram do ramo do comércio é a que parece mais respaldada pelas evidências coletadas.

7. Alguns dados de inventários, em análise no Projeto Estudo Comparado do Escravismo Brasileiro no Século XIX, corroboram essa afirmativa.

8. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Ant%C3%B4nio_de_Oliveira>.

Por último, seria importante ressaltar que a atividade nessa região envolvia relações familiares. Há indícios de pessoas com grau de parentesco envolvidas no tráfico, como Bernardo José de Carneiro Monteiro e seu irmão João Francisco, proprietários do bergantim Trajano. Na nova base de dados, consta que este navio realizou viagens de 1806 a 1829, trouxe 6.931 cativos a Pernambuco e pertenceu a outros proprietários além destes irmãos. Francisco Mamede de Almeida, responsável por três viagens que trouxeram 277 escravos para Pernambuco, era sogro de Manoel Alves Guerra, que, por sua vez, trouxe 2.630 africanos em doze viagens para a região.

4 CONCLUSÃO

Relativamente ao século XIX, obtiveram-se informações sobre os donos de navios responsáveis por 47,6% das viagens para Pernambuco com donos identificados na Voyages Database. Estes donos com informações coletadas transportaram 50,1% dos escravos trazidos por navios com donos conhecidos, e 32,4% do total de escravos transportados. A atividade predominante dos donos de navios era o comércio em geral, pois 89,7% dos traficantes com atividade identificada eram negociantes. Tipicamente, eram negociantes nascidos em Portugal, mas estabelecidos no Recife.

Era natural que capitais originados no comércio, importante fonte de acumulação no período, se dirigissem para uma área lucrativa de negócios: o tráfico de escravos. Essa atividade, no século XIX em Pernambuco, tinha como característica a bilateralidade, a participação de negociantes portugueses radicados no Recife e de familiares no ramo. Que os negociantes fossem portugueses não é surpreendente: havia predominância deles no comércio, desde o período colonial; a Guerra dos Mascates foi essencialmente entre senhores de engenho de Olinda e comerciantes portugueses do Recife.

Também não seria surpreendente a ocorrência de familiares trabalhando no mesmo ramo, dado que o comércio de longa distância envolve confiança nas pessoas que colocam as mercadorias no navio e nas pessoas que as recebem. Ter familiares na mesma atividade só fortalece os interesses de acumulação de capital, ainda mais em se tratando de uma atividade em que os donos dos navios podiam não estar presentes em todas as transações e etapas do comércio, necessitando, assim, ter confiança nos que executavam atividades com seu patrimônio.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, D. S. L.; VERSIANI, F. R.; VERGOLINO, J. R. O. **Tráfico de escravos para Pernambuco, 1788-1851**: volume rota e organização. *In*: ENCONTRO DE HISTÓRIA DO IMPÉRIO BRASILEIRO, 2., João Pessoa, 2010.

ALENCASTRO, L. F. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BARBOSA, M. S. F. Liberais constitucionalistas entre dois centros de poder: Rio de Janeiro e Lisboa. **Tempo**, n. 12, v. 24, 2008.

BERNADES, A. M. **O patriotismo constitucional**: Pernambuco, 1820-1822. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2006. Disponível em: <<http://goo.gl/hYRfZ>>.

CARREIRA, A. **As Companhias Pombalinas**. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

CARVALHO, M. J. M. **Liberdade**: rotinas e rupturas do escravismo. Recife, 1822-1850. 1. ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2002.

_____. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. **Tempo**, n. 14, v. 27, 2009.

COTRIM, G. **História global**: Brasil e geral. São Paulo: Editora Saraiva, 2008.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. **Escravo e bicho eram a mesma coisa**. [s.d.]. Disponível em: <http://www.pernambuco.com/diario/2001/01/08/especial7_0.html>. Acesso em: set. 2010.

FLORENTINO, M. **Em costas negras**: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FUNDAÇÃO JOAQUIM NABUCO. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br>>. Acesso em: set. 2010.

GENEALL. [s. d.] Disponível em: <http://geneall.net/P/per_page.php?id=4167>. Acesso em: set. 2010.

GOULART, M. **Escravidão africana no Brasil**: das origens à extinção do tráfico. 2. ed. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

IAHGP – INSTITUTO ARQUEOLÓGICO, HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PERNAMBUCANO. **Inventário e testamento de Antonio de Queiroz Monteiro Regadas**. FIT, 1831.

_____. **Inventário de Francisco Mamede de Almeida**. Arquivo Judicial, caixa 112. 1855a.

_____. **Inventário e testamento de Manoel Alves Guerra**. FIT, 1855b.

KLEIN, H. S. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. **Revista História**, n. 120, 1989.

_____. **Atlantic slave trade**. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

MILLER, J. C. **Way of death**: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1780. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

RODRIGUES, J. **De costa a costa**: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SILVA, D. B. D.; ELTIS, D. The slave trade to Pernambuco, 1561- 1851. *In*: ELTIS, D.; RICHARDSON, D. (Ed.). **Extending the frontiers**: essays on the New Transatlantic Slave Trade Database. New Haven: Yale University Press, 2008.

VERGER, P. **Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVII e au XIX e siècle**. Paris: Mouton, 1968.

VERSIANI, F. R. **Rodeios e artificios**: D. João VI e a (não) abolição do tráfico de escravos para o Brasil. *In*: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 13., 2008.

WILLIAMS, E. **Capitalism and slavery**. Chapel Hill, 1944.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

CURTIN, P. D. **The Atlantic slave trade**: a census. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

DIAS, É. **A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio**. *In*: ACTAS DO CONGRESSO INTERNACIONAL ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME: PODERES E SOCIEDADES. Lisboa, 2005.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1976.

MARQUES, T. C. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. **Textos de História**, n. 15, v. 2, 2007.

EDITORIAL

Coordenação

Cláudio Passos de Oliveira

Supervisão

Everson da Silva Moura

Marco Aurélio Dias Pires

Revisão

Andressa Vieira Bueno

Clícia Silveira Rodrigues

Idalina Barbara de Castro

Laeticia Jensen Eble

Leonardo Moreira de Souza

Luciana Dias

Olavo Mesquita de Carvalho

Reginaldo da Silva Domingos

Celma Tavares de Oliveira (estagiária)

Patrícia Firmina de Oliveira Figueiredo (estagiária)

Editoração eletrônica

Aline Rodrigues Lima

Bernar José Vieira

Daniella Silva Nogueira

Danilo Leite de Macedo Tavares

Jeovah Herculano Szervinsk Junior

Leonardo Hideki Higa

Capa

Luís Cláudio Cardoso da Silva

Projeto Gráfico

Renato Rodrigues Bueno

Livraria do Ipea

SBS – Quadra 1 - Bloco J - Ed. BNDES, Térreo.

70076-900 – Brasília – DF

Fone: (61) 3315-5336

Correio eletrônico: livraria@ipea.gov.br

Composto em adobe garamond pro 12/16 (texto)
Frutiger 67 bold condensed (títulos, gráficos e tabelas)
Impresso em offset 90g/m²
Cartão supremo 250g/m² (capa)
Brasília-DF

Missão do Ipea

Produzir, articular e disseminar conhecimento para aperfeiçoar as políticas públicas e contribuir para o planejamento do desenvolvimento brasileiro.

