

Financiamento e Organização do Tráfico de Escravos para Pernambuco no Século XIX¹

Débora de Souza Leão Albuquerque **

Flávio Rabelo Versiani ***

José Raimundo Oliveira Vergolino ****

Resumo

Dados apurados na última década mostram que Recife foi o quinto maior centro mundial de tráfico escravista². No entanto, o tráfico para Recife é ainda pouco pesquisado. Sabe-se que as mais de 1.350 viagens para Recife, nos quase três séculos do tráfico, tiveram em geral origem nesse porto, e foram, portanto, de iniciativa de agentes locais e provavelmente financiadas localmente. Porém, não se sabe quem foram tais agentes. O presente trabalho busca trazer esclarecimentos quanto a esse ponto, a partir de dados primários da pesquisa envolvendo cerca de 4 mil inventários pernambucanos, e outras fontes. O período coberto, 1801-1851, abrange a fase de sua maior intensidade, 1801-1830, quando o número de escravos desembarcados foi maior que 1/3 do total para todo o período do tráfico pernambucano.

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

Abstract

Data compiled over the last decade show that Recife was the fifth largest world center of slave trade³. However, trafficking to Recife is poorly researched. It is known that more than 1,350 trips to Recife, in the almost three centuries of trafficking, were generally originated in that port, and were therefore of local initiative and probably financed locally. However, do not know who these financial agents were. The present study attempts to throw light on this point using the primary data and research involving

¹A pesquisa de que 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 PNPD na Astep do Ipea.

²No ranking, ficaria atrás de Rio de Janeiro, Liverpool, Bahia e Londres, conforme Silva & Eltis (2008:122).

³It would rank behind Rio de Janeiro, Liverpool, Bahia and London, according to Silva & Eltis (2008:122).

almost 4 thousands inventories in Pernambuco, and other sources. The period covered, 1801-1851, covers the period of greatest intensity, 1801-1830, when the number of slaves landed was more than 1/3 of the estimated total for the entire period of trafficking.

Keywords: trafficking, slavery, Recife, Pernambuco, Brazil.

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 milhões⁴ e meio de africanos e, com destino o Brasil, foram mais de 5 milhões e meio de embarcados. Esse tráfico movimentava, entre outras atividades, a indústria naval, o sistema financeiro e de crédito europeu além da indústria armamentista francesa que, segundo Williams (1994), fora completamente dependente do comércio africano durante épocas de paz na Europa.

Os custos para a entrada nesse negócio eram relativamente altos (Klein, 1999:121): os mercadores tinham que organizar mantimentos para a viagem, contar com uma tripulação, soldados ou seguidores armados para proteger suas compras dos outros e para se prevenir contra fuga de cativos e contar com capital para realizar transações de compra e venda de escravos que geralmente eram a prazo. Dessa forma, muitos traficantes vendiam ações de seu negócio e procuravam sócios para ratear os custos envolvidos nessa atividade (Klein, 1989:20). Nos séculos XVIII e XIX, em todas as operações de compra e venda relacionadas à operação do 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 com isso. Porém, segundo Miller, escrevendo sobre o tráfico de Angola (1988:481),

Only if disasters so wrecked a series of voyages that large numbers of Angolan slavers drew down their American accounts to the point of being unable to cover the bills they had given might such an investor find the value of his note threatened.

⁴Estimativa da Voyages Database, disponível no site www.slavevoyages.org.

Dessa forma, apenas grandes epidemias e prolongados períodos de preços baixos eram capazes de assustar os financiadores do tráfico. Estes percebiam seus empréstimos concedidos ameaçados em períodos como esses.

A investigação das origens do capital empregado nessa atividade, no período entre 1801 e 1851, como continuidade ao trabalho dos autores apresentado na Paraíba (2010), é o foco desse estudo. Como foi exposto acima, era necessário um capital inicial para ingressar nessa atividade. Como Rio de Janeiro, Bahia e Recife foram, respectivamente, o primeiro, terceiro e quinto maiores centros do comércio transatlântico de escravos do mundo (Silva & Eltis, 2008:122), é de grande valia a investigação das origens do dinheiro empregado nesse negócio, não apenas devido à importância dessas regiões no tráfico da época mas porque essa 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 no levantamento dos nomes dos donos de navios que cruzaram o atlântico levando africanos de suas terras a Pernambuco, desde o primeiro navio a desembarcar no Brasil, fruto de um pedido de Duarte Coelho, o primeiro donatário da capitania de Pernambuco ao Rei de Portugal, em 1560 até o último a trazer cativos para Pernambuco, em 1851. Nesse primeiro levantamento utilizamos a 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, iniciamos 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 (2009) e de sites como o do Diário de Pernambuco e da Fundação Joaquim Nabuco, por exemplo, foram bastante úteis. Porém, a maior parte das características foram obtidas através 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, visto que Silva & Eltis (2008:122) ressaltam que mais viagens de escravos tiveram origem em Recife (1.376 viagens) do que em todo o continente norte-americano e que 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. Logo depois estudaremos

quem eram os agentes financiadores do tráfico para Pernambuco no século XIX para enfim chegarmos às conclusões de nossa pesquisa.

Importância do estudo da organização do tráfico para Pernambuco

É evidente a importância de Recife como centro de tráfico de escravos. Como ressaltado por Silva & Eltis (2008:122) Recife foi o quinto maior centro organizado de tráfico transatlântico de escravos do mundo. Os novos dados disponíveis na nova base de dados, Voyages Database, proporcionaram uma reavaliação dessa 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 e 853.833 africanos em Pernambuco⁵. 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 no século XIX ser bem mais expressivo que o volume de importação de escravos nos séculos anteriores em Pernambuco, sugere que as atividades econômicas nessa região estavam aquecidas.

A base de dados mais atualizada e completa até 2007, The Trans-Atlantic Slave Trade Database, patrocinada pela Universidade de Harvard, coligiu grande volume de dados de diversas fontes sobre o tráfico total de africanos para as Américas, essa base de dados foi lançada em 1999 e trazia como informação que, para todo o período do tráfico de escravos para Pernambuco (de 1560 a 1851), desembarcaram nessa região 61.800 escravos em 183 viagens realizadas para tal capitania. Já a nova base de dados, Voyages Database⁶, disponibilizada em 2007, informa que, para todo o período do tráfico para Pernambuco, houve um desembarque de 853.833 africanos nessa região conduzidos em 1.376 viagens realizadas para tal capitania.

Dessa forma, percebemos um incremento de 1.282% no número de desembarcados em Pernambuco e de 651% no número de viagens, permitidos pelos dados da nova base de dados. Assim, não é difícil concluir que a nova base de dados

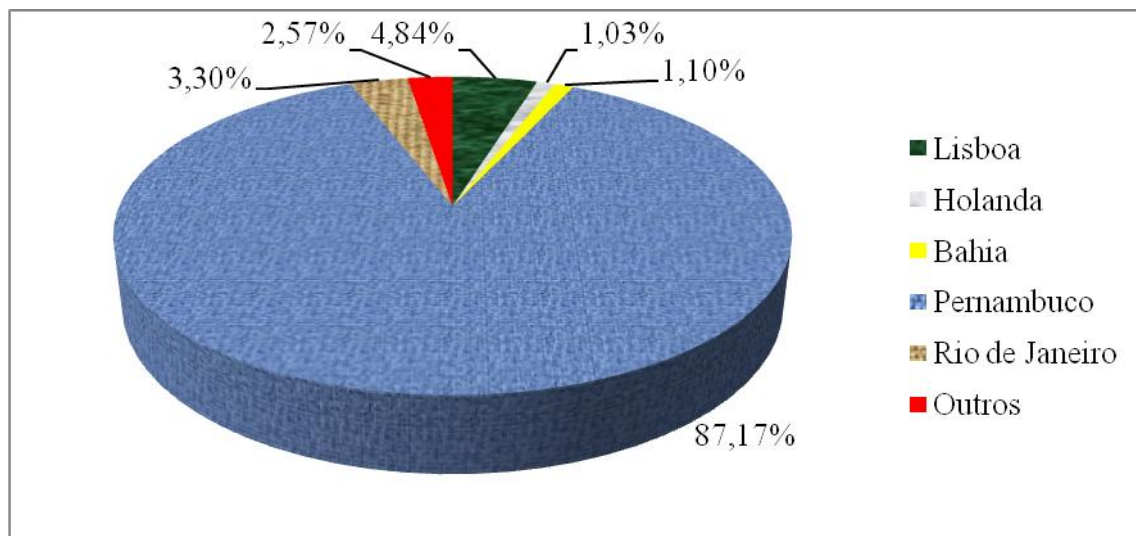
⁵ Estimativa da Voyages Database.

⁶ Patrocinada pela Universidade Emory, dos Estados Unidos, Instituto Du Bois e pela Fundação Nacional para as Humanidades (NEH) e disponível no site www.slavevoyages.org

bem como sua análise são de extrema importância no estudo recente do tráfico de escravos para Pernambuco. Essa análise é um dos objetivos desse trabalho.

Sabemos da 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 essa mesma região. Isso sugere que quem organizava e financiava o desembarque de negros em Pernambuco eram pessoas que ali residiam. Veja a figura abaixo.

Figura 1. Origem das viagens com destino Pernambuco para todo o período do tráfico de escravos (de 1560 a 1851, em porcentagem)



Fonte: Voyages Database. Elaboração própria.

A disposição de tais dados corrobora com a afirmação de Alencastro (2000:325): “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 enciumados com os baianos na medida em que esses financiavam seu próprio tráfico. De fato, das 7.174 viagens com destino Bahia entre os séculos XVI e XIX, 4.148 tiveram como origem essa mesma região, ou seja, 57,8%, enquanto que apenas 127 viagens tiveram origem em Portugal, o equivalente a 1,8%. Já no período do século XIX, das 3.284 viagens com destino Bahia, 1.248 se originaram nessa mesma capitania (38%) enquanto que apenas 52 se originaram em Portugal (1,6%). Isso sugere que quem comandava o tráfico nessa

região eram, realmente, os baianos e não os portugueses. Porém, é significativo que Goulart não mencione Pernambuco nesse contexto. Isso porque se na Bahia 38% do tráfico local era comandado pelos baianos no século XIX, em Pernambuco 85,8% do tráfico local era comandado 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. Nº de viagens com destino Pernambuco originadas em Portugal, Pernambuco e Rio de Janeiro, por decênio

Período	Portugal		Pernambuco		Rio de Janeiro		Nº de viagens cuja origem se tem registro
	Nº de viagens	% do total	Nº de viagens	% do total	Nº de viagens	% do total	
1574-1580			3	100%			3
1601-1610			1	100%			1
1621-1630			4	100%			4
1631-1640			32	91%			35
1641-1650			57	70%			81
1651-1660			4	100%			4
1681-1690	1	100%					1
1691-1700	3	10%	24	83%	1	3%	29
1701-1710			3	100%			3
1711-1720	1	3%	23	79%			29
1721-1730			113	99%			114
1731-1740	1	2%	55	98%			56
1741-1750	1	1%	79	94%	1	1%	84
1751-1760			103	99%			104
1761-1770	16	23%	55	77%			71
1771-1780	8	14%	50	86%			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
1831-1840	3	5%	53	90%	2	3%	59
1841-1850			26	87%			30
1851			2	67%			3
Totais	67	5%	1.189	87%	45	3%	1.364

Fonte: Voyages Database. Elaboração própria.

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 nessa mesma região para todos os sub períodos da tabela. O mesmo não ocorre com Portugal, que é a região de origem da maior parte das viagens depois de Pernambuco, porém apresenta

períodos de baixo número de viagens originadas ali como, por exemplo, de 1821 a 1830, quando apenas 2% do total das viagens de cuja origem se tem registro se originaram nessa região. Observe que, nesse mesmo período, o terceiro maior porto de origem para todo o período do tráfico, Rio de Janeiro, aparece com 8% do total do número de viagens de cuja origem se tem registro. Para isso pode ter contribuído o fato de que, a partir da supressão do tráfico britânico em 1807, os ingleses passaram a participar do tráfico Rio-Angola com crédito e mercadorias que alimentavam o comércio de escravos no Brasil (Miller, 1988).

Dado que a origem da maioria das viagens para Pernambuco era Pernambuco, em todos os períodos do tráfico, é evidente que esse era essencialmente um tráfico Recife — portos africanos — Recife durante toda a sua vigência. Contrariamente, é comum a idéia de um comércio triangular na literatura, livros didáticos, etc.: 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 (2000:116) “Wallerstein que, a exemplo de Braudel, considera o tráfico negreiro unicamente como um segmento do comércio triangular (...)”. Ademais, nas palavras de Cotrim (2008:245):

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 (1999:95) fala 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 muito portos europeus, da Inglaterra, França e Holanda especialmente, como origem das viagens (e do financiamento) do tráfico de escravos através do Atlântico. É com relação a essas origens que existe maior documentação e mais pesquisas foram feitas, como confirma Silva & Eltis (2008:122):

Recife generated more slaving voyages than Bordeaux, La Rochelle, or indeed all the rest of the French ports together. Its traffic was also greater than the voyages that originated on the North American mainland. It is therefore odd that tiny centers

such as Lancaster in England (122 voyages) and Saint-Malo in France (217 voyages) have received more scholarly attention than the slave trade of this important port.

Porém Klein ressalta a importância de cidades das Américas como centro de organização e financiamento de um comércio de escravos feito diretamente entre essas cidades e a África, menos pesquisado e, portanto, menos conhecido. Ele cita especificamente, nesse contexto, o Rio de Janeiro e a Bahia (Klein, 1999:101). Por outro lado, é significativo que Klein não mencione o Recife, o que põe em relevo a novidade da idéia de que essa 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 esse produto como principal moeda de troca por escravos, rompendo aquela tradicional estrutura triangular. Essa 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 a Inglaterra, proibição que atingia principalmente o tráfico baiano (Goulart, 1950; Versiani, 2008).

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

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

Agentes financiadores do tráfico para Pernambuco, 1801-1851

O estudo do Projeto Estudo Comparado do Escravismo Brasileiro no Século XIX, coordenado pelos Profs. F. R. Versiani e J. R. O. Vergolino da Universidade de Brasília–UnB e da Universidade Federal de Pernambuco–UFPE, respectivamente, 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. Através desse material temos informações sobre o RG do inventário, ano e região em que este foi feito, ocupação dos inventariados, quantidade de dinheiro, ouro, prata, cobre, quantidade de escravos e valor dos escravos, dívidas ativas e passivas e assim por diante. Ao todo encontram-se registros de 21.930 escravos: 11.005 registrados na Zona da Mata, 5.390 registrados em Recife, 3.617 no Agreste e 1.918 no Sertão.

Os dados de tal estudo, juntamente com os de outras fontes: jornal O Diário de Pernambuco⁷, Jornal de Hoje⁸, Google Books⁹, Wikipédia¹⁰, Angelfire¹¹, Fundação Joaquim Nabuco¹², Geneall¹³, Projeto Resgate¹⁴, Carvalho (2009), Barbosa (2008) e Carvalho (2002) trazem robustas informações sobre os donos dos navios apontados na nova base de dados Voyages Database. Tais dados pesquisados apontam que, em sua maioria, os traficantes de Pernambuco eram portugueses radicados no Recife. No geral, eles eram comerciantes, 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. Dessas, apenas 593 possuem o nome do dono de navio (classificado como

⁷http://www.pernambuco.com/diario/2001/01/08/especial7_0.html consultado em setembro de 2010.

⁸<http://www.jornaldehoje.com.br/portal/noticia.php?id=20067> consultado em setembro de 2010.

⁹http://books.google.com.br/books?id=AluwH7UZOKwC&pg=PA174&lpg=PA174&dq=Elias+Coelho+Cintra&source=bl&ots=lqaBs4klCk&sig=1JmIWbZa-K8DwXvL6IP-uPEtVHA&hl=pt-BR&ei=agKcS9muDo6suAexnsGPDg&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=5&ved=0CBYQ6AEwBA#v=onepage&q=Elias%20Coelho%20Cintra&f=false consultado em setembro de 2010.

¹⁰http://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Ant%C3%B4nio_de_Oliveira consultado em setembro de 2010.

¹¹http://www.angelfire.com/linux/genealogiacearenses/index_povoadores.html consultado em setembro de 2010.

¹²<http://www.fundaj.gov.br/notitia/servlet/newstorm.ns.presentation.NavigationServlet?publicationCode=16&pageCode=300&textCode=1133&date=currentDate> consultado em setembro de 2010.

¹³http://geneall.net/P/per_page.php?id=4167 consultado em setembro de 2010.

¹⁴O 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 tivemos uma história colonial imbricada. É desenvolvido em parceria com o Ministério da Cultura (MinC) e com a Petrobras. Site: http://www.cmd.unb.br/resgate_index.php.

primeiro dono de navio na nova base), ou seja, 43,1% do total sem excluir as 147 viagens cuja identificação do dono do navio era a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Sem excluir também as 2 viagens realizadas pela Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, as 3 viagens da Companhia das Índias Ocidentais (em neerlandês: West-Indische Compagnie ou WIC), 1 viagem patrocinada pelo Hospital Santa Casa da Misericórdia e outra pela Companhia de Cachéu e Cabo Verde, conforme tabela 2. Já especificamente no século XIX, tem-se registro de 594 viagens realizadas para Pernambuco. Dessas, 403 possuem o nome do dono do navio, ou seja, 67,8%, como se verifica na tabela 3.

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 Marques de Pombal logo após o grande terremoto de Lisboa que deixou a economia local muito prejudicada. O objetivo da criação dessa 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, essa, por sua vez, permitiu a alocação de recursos dos próprios pernambucanos nessa atividade.

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

Propriedade dos navios	Nº de viagens	%	Escravos desembarcados	%
Não identificada	783	56,9	239.770	56
Identificada	593	43,1	189.566	44
T o t a l	1.376	100,0	429.336	100
Com propriedade identificada				
Cias. de navegação				
PE-PB	147	24,8	51.796	27,3
PA-MA	2	0,3	959	0,5
WIC	3	0,5	792	0,4
Cachél e C.Verde	1	0,2	105	0,1
S u b t o t a l	153	25,8	53.652	28,3
Particulares				

Com 2 ou mais viagens	298	50,2	95.330	50,3
Com 1 viagem apenas	142	23,9	40.584	21,4
S u b t o t a l	440	74,1	135.914	71,7

Fonte: Voyages Database. Elaboração própria.

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

Propriedade dos navios	Nº de viagens	%	Escravos desembarcados	%
Não identificada	191	32,2	68.541	35,2
Identificada	403	67,8	126.107	64,8
T o t a l	594	100	194.648	100
Com propriedade identificada				
Com 2 ou mais viagens	279	69,2	90.084	71,4
Com 1 viagem apenas	124	30,7	36.023	28,5
T o t a l	403	100	126.107	100

Fonte: Voyages Database. Elaboração própria.

Como visto nas tabelas acima, os proprietários particulares, ou seja, indivíduos que realizaram as viagens, não as Companhias de Comércio, estão separados em dois grupos: com 2 ou mais viagens e com 1 viagem apenas. Há interesse em se distinguir os traficantes eventuais, com só uma viagem, dos que podem ser considerados habituais, com viagens múltiplas, porque os números mostram que esses 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 desse bem.

Dispomos de informações sobre sua atividade usual- o que ele fazia além de comerciar escravos- para 29 traficantes identificados na nova base de dados, responsáveis por 190 viagens e por 62.392 cativos desembarcados em Pernambuco, entre 1801 a 1851. Nesse período esses traficantes trouxeram 49,5% do total de cativos desembarcados na região em viagens cuja propriedade dos navios foi identificada. Dessa amostragem, 89,6% eram comerciantes. Dessa forma há indícios de que o capital

aplicado nessa atividade vinha não 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, açougue, casa de importação e exportação, emprestavam dinheiro através da emissão de letras, eram membros da Alfândega de Pernambuco, participavam de sociedades comerciais e, também, eram senhores de engenho, porém essa última atividade parece ter sido complementar e, portanto, não preponderante sobre as demais.

Na tabela abaixo, com dados retirados das fontes já citadas acima, é revelado um perfil do que seriam os financiadores do tráfico de escravos para Pernambuco.

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

Nome	Viagens com destino PE	Escravos desembarcados	Período das viagens	Atividade	Terra natal	Onde residiu
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
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	-	-	-	-

Fonte: ver o texto

Tabela 5. Traficantes: atividade, terra natal, residência e número de escravos conduzidos a Pernambuco (1801-1851)

	Nº de traficantes	%	Nº 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
T o t a l	29	100	62.392	100,0
Terra natal				
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
T o t a l	16	100	40.269	100,0
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
T o t a l	27	100,0	57.904	100,0

Fonte: ver o texto

Da tabela 4 percebemos que temos informações para traficantes que conduziram ao todo 62.256 escravos em 2 ou mais viagens realizadas entre 1801 e 1851. Dado que 90.084 é o número total de escravos conduzidos a Pernambuco por traficantes com viagens múltiplas no mesmo período, concluímos que foi possível obter informações para traficantes responsáveis por praticamente 70% do total de escravos desembarcados em Pernambuco, conduzidos por traficantes com viagens múltiplas no século XIX. Ou seja, é uma amostra bastante representativa desses traficantes habituais. Portanto, essas informações — que indicam, como se vê, a prevalência de comerciantes de origem portuguesa entre os agentes do tráfico no Recife — são uma indicação significativa da origem social desses agentes, e da fonte provável do capital aplicado nessa atividade.

Podemos conferir também, a partir da tabela 5, que os traficantes habituais identificados como negociantes trouxeram ao todo 57.943 escravos para Pernambuco, dessa forma, eles foram responsáveis por 64,3% do total de escravos desembarcados em Pernambuco cuja viagem foi patrocinada por indivíduos com mais de uma viagem, no século XIX.

Dispomos de informações também acerca da nacionalidade e residência desses traficantes. Para 16 e 27 dos traficantes identificados pela nova base de dados, temos informações de, respectivamente, sua terra natal e de onde residiam. Essas respectivas amostras apontam que 75% dos traficantes eram portugueses e 88,9% residentes no Recife, já para os habituais essa estatística é 73,3% e 87%, respectivamente.

Essas novas evidências contestam uma afirmativa de Miller (1988:636) que se refere aos comandantes do tráfico para Pernambuco como portugueses que não tinham vindo para o Brasil e que tinham permanecido 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 Marcus Carvalho (2009:142), 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 filho do Sr. Ramos, José Ramos de Oliveira, foi o vereador mais votado do Recife na eleição de 1829, foi também cônsul da Dinamarca no Recife em 1831 além de primeiro Presidente da Associação Comercial de Pernambuco entre 1839 e 1844 (Carvalho, 2002:158). Segundo o mesmo autor, José Ramos de Oliveira também participou da construção do Teatro Santa Isabel em Recife e era dono do engenho Salgado, às margens do rio Ipojuca, entre outros engenhos.

A análise desses diversos inventários leva à suposição do sistema financeiro pernambucano não ser desenvolvido ainda no século XIX, fato respaldado na constatação de que muitos senhores de engenho e negociantes eram credores e devedores de outros personagens da época¹⁵. Nada menos de 206 pessoas deviam a

¹⁵Alguns dados de inventários, em análise no Projeto Estudo Comparado do Escravismo Brasileiro no Século XIX, dão respaldo a essa afirmativa.

Francisco Mamede de Almeida, que, por sua vez, devia a uma pessoa¹⁶. Já Antônio de Queirós Monteiro Regadas¹⁷, 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 cujas dívidas julgou perdidas.

Ângelo Francisco Carneiro, negociante rico e português, era dono de casa de importação e exportação, também emprestava dinheiro através da emissão de letras. Ao menos duas vezes emprestou dinheiro ao consulado português em Pernambuco (Carvalho, 2002:106). Por último, 13 pessoas deviam ao negociante português Manoel Alves Guerra. Ele, por sua vez, devia a 5 pessoas¹⁸.

Francisco Antônio de Oliveira, apontado pela nova base de dados como o segundo traficante com maior número de viagens e escravos desembarcados na região, 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 do wikipédia¹⁹. Financiou construções na cidade como o Solar do Barão de Beberibe, o Teatro Santa Isabel (Carvalho, 2002:159) e o Museu do Estado e, segundo o site, também foi membro-fundador da Associação Comercial de Pernambuco e do Banco Comercial de Pernambuco, além de Barão de Beberibe.

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

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

¹⁶IAHGP, Arquivo Judicial, 1855, caixa 112, inventário de Francisco Mamede de Almeida.

¹⁷Arquivo do IAHGP, Fundo Inventários & Testamentos – FIT, 1831, inventário e testamento de Antonio de Queiroz Monteiro Regadas.

¹⁸Arquivo do IAHGP, Fundo Inventários & Testamentos – FIT, 1855, inventário e testamento de Manoel Alves Guerra.

¹⁹Site acessado em setembro de 2010. Link:

http://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Ant%C3%B4nio_de_Oliveira

realizou viagens de 1806 a 1829, trouxe 6.931 cativos a Pernambuco e pertenceu a outros proprietários além desses irmãos.

Outros exemplos podem ser citados, como José de Oliveira Ramos que realizou 14 viagens com destino PE e era pai de José Ramos de Oliveira, outro grande traficante dessa região. Já Francisco Mamede de Almeida, cujas 3 viagens realizadas trouxeram 277 escravos para Pernambuco, era sogro de Manoel Alves Guerra que, por sua vez, trouxe 2.630 africanos em 12 viagens para a mesma região.

Conclusão

Relativamente ao século XIX, obtivemos informações sobre os donos de navios responsáveis por 47,6% das viagens para Pernambuco com donos identificados em Voyages Database. Esses donos com informações coletadas transportaram 50,1% dos escravos transportados por navios com donos conhecidos, e 32,4% dos escravos totais. A atividade predominante dos donos de navios é o comércio em geral, pois 89,7% dos traficantes com atividade identificada são negociantes. Tipicamente, eles eram negociantes nascidos em Portugal mas estabelecidos em Recife.

O comércio era certamente uma fonte importante de acumulação no período e pareceria natural que capitais aí originados 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 que as recebem. Ter familiares na mesma atividade só fortalece os interesses de acumulação de capital, ainda mais 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 podiam executar atividades com seu patrimônio.

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, D. S. L.; VERSIANI, F. R.; VERGOLINO, J. R. O. Tráfico de escravos para Pernambuco, 1788-1851: volume rota e organização. In: **II Encontro de História do Império Brasileiro**, 2010, João Pessoa- PB. PDF 4.35, CD-ROM.

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

BARBOSA, Maria do Socorro Ferraz. “Liberais constitucionalistas entre dois centros de poder: Rio de Janeiro e Lisboa”. **Tempo** 12 (24), 2008.

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

CARVALHO, Marcus J. M. de. “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** 14 (27), 2009.

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

CURTIN, P.D. **The Atlantic Slave Trade; A Census**. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

COTRIM, Gilberto. **História Global: Brasil e Geral**. São Paulo: Editora Saraiva, 2008.

DIAS, Érica. “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**, 2005.

Florentino, Manolo. **Em Costas Negras; Um História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 14 ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1976 (first published 1959).

GOULART, M. **Escravidão Africana no Brasil; das Origens à Extinção do Tráfico**. 2ed. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

KLEIN, Herbert S., **Atlantic slave trade**. Cambridge: Cambridge Univ Press, 1999.

KLEIN, Herbert S. “Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico”. **Rev. História** (120), 1989.

MARQUES, Teresa C. “José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII”. **Textos de História** 15 (2), 2007.

MILLER, J.C. **Way of Death; Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1780**. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

Rodrigues, Jaime. **De Costa a Costa; Escravos, Marinheiros e Intermediários do Tráfico Negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SILVA, Daniel B. Domingues da & ELTIS, David. “The Slave Trade to Pernambuco, 1561- 1851”. In: ELTIS, David e RICHARDSON, David (Ed.). **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven: Yale University Press, 2008.

VERGER, Pierre. **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, Flávio Rabelo. “Rodeios e artificios: D. João VI e a (não) abolição do tráfico de escravos para o Brasil”. **XIII Seminário sobre a Economia Mineira**, 2008.

WILLIAMS, Eric. **Capitalism and Slavery**. Chapel Hill, 1944.