

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

Débora de Souza Leão Albuquerque

Graduada em Economia pela Universidade de Brasília (UnB), Brasil

Flávio Rabelo Versiani

Professor do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB), Brasil

José Raimundo Oliveira Vergolino

Professor da Universidade Federal de Pernambuco, da Faculdade Boa Viagem, e Pesquisador do PNPD na Astep do Ipea, Brasil

Resumo

Dados apurados na última década mostram que Recife foi o quinto maior centro mundial de tráfico escravista.¹ 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. Porém, não se sabe quem foram tais agentes. O presente trabalho traz esclarecimentos acerca desse ponto, a partir de dados primários da pesquisa e outras fontes.

Palavras-chave: Tráfico, Escravidão, Recife, Pernambuco, Brasil

Classificação JEL: F16, J47, N36

Abstract

Data made available in the last decade show that Recife was the fifth largest global center for slave trade. However, slave trade to Recife is poorly researched. It is known that most of the more than 1,350 trips to Recife, in the nearly three centuries of trans-atlantic slave trade, originated in that port, and were therefore of local initiative. However, it is not known who were the agents of those ventures. This article, based on research into primary data and other sources, brings clarification to this point.

¹ No *ranking*, ficaria atrás de Rio de Janeiro, Liverpool, Bahia e Londres, conforme Silva e Eltis (2008, p. 122).

* Recebido em julho de 2011, aprovado em setembro de 2012. O artigo se baseia em sua monografia de graduação, sob orientação do Prof. F. R. Versiani.

E-mail addresses: de.albuquerque@yahoo.com.br, frversiani@gmail.com, jose.vergolino@globo.com

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, 5,5 milhões destes com destino ao Brasil.² Este tráfico movimentava, entre outras atividades, a indústria naval, 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 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), apenas grandes epidemias e prolongados períodos de preços baixos eram capazes de ameaçar os financiadores do tráfico quanto aos empréstimos concedidos.

A investigação das origens do capital empregado nesta atividade, no período entre 1801 e 1851, como continuidade ao trabalho dos autores apresentado em Pernambuco (Albuquerque et alii 2012), é o foco deste estudo. Conforme exposto, era necessário um capital inicial para ingressar nesta atividade. Como o Rio de Janeiro, 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 porque esta investigação pode oferecer padrões acerca das características dos agentes financiadores do tráfico transatlântico de escravos para outras regiões do globo terrestre.

A 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 1851.³

² Estimativa em Richardson, Eltis & Florentino. Trata-se de uma nova base de dados sobre o tráfico transatlântico de escravos, disponibilizada em 2007, complementando levantamento anterior de 1999. Citada no restante do artigo como *Voyages Database*.

³ 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.

Neste primeiro levantamento utilizam-se os dados de Voyages Database.

Posteriormente, iniciou-se uma coleta de informações acerca de características de tais agentes do tráfico. Para tal, informações da literatura, de projetos e de sítios da internet, 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 de pesquisa conduzida pelos Profs. Flávio R. Versiani e José R. O. Vergolino.

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. Logo depois será estudado quem eram os agentes financiadores do tráfico para Pernambuco no século XIX, para enfim chegar-se às conclusões da pesquisa.

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), Recife foi o quinto maior centro organizado de tráfico transatlântico de escravos do mundo. Os novos dados disponíveis em 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 4.864.400 africanos no país, 853.800 deles em Pernambuco. No Brasil, 2.054.700, ou 42%, desembarcaram no período de 1801 a 1850. Em Pernambuco, 259.100, 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.⁴

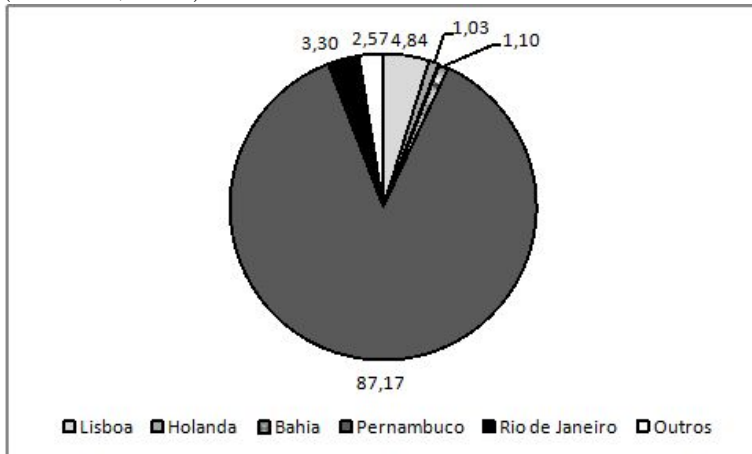
Os números de Voyages Database atualizam um levantamento anterior, promovido pela Universidade de Harvard, fruto do trabalho de pesquisadores de várias partes do mundo (Eltis et alii 1999). Essa base de dados anterior continha dados para apenas 183 viagens para Pernambuco, com um total estimado de 61.800 escravos desembarcados; em contraste, na nova base esses totais são 1.376 e 853.800, respectivamente. Percebe-se que a atualização – patrocinada pela Universidade Emory, nos Estados Unidos – proporcionou um incremento da ordem de 1.280% no número de desembarques estimados e de 650% no número de viagens, o que

⁴ Estimativas em Voyages Database.

evidencia sua enorme importância para o estudo do tráfico de escravos para Pernambuco. Esta análise é um dos objetivos deste trabalho.

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 (Figura 1). Isto sugere que quem organizava e financiava o desembarque de negros em Pernambuco eram pessoas que ali residiam.

Fig. 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 | 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 | | 3 | 100 | 0 | 0 | 3 |
| 1601-1610 | 0 | | 1 | 100 | 0 | 0 | 1 |
| 1621-1630 | 0 | | 4 | 100 | 0 | 0 | 4 |
| 1631-1640 | 0 | | 32 | 91 | 0 | 0 | 35 |
| 1641-1650 | 0 | | 57 | 70 | 0 | 0 | 81 |
| 1651-1660 | 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 | | 3 | 100 | 0 | 0 | 3 |
| 1711-1720 | 1 | 3 | 23 | 79 | 0 | 0 | 29 |
| 1721-1730 | 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 | | 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 |
| 1831-1840 | 3 | 5 | 53 | 90 | 2 | 3 | 59 |
| 1841-1850 | 0 | | 26 | 87 | 0 | 0 | 30 |
| 1851 | 0 | 0 | 2 | 67 | 0 | 0 | 3 |
| Total | 67 | 5 | 1.189 | 87 | 45 | 3 | 1.363 |

Fonte: Voyages Database. 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. Observa-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 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 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, França e 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):

Mais viagens tiveram origem no Recife que em Bordeaux, La Rochelle e até mesmo que em todos os restantes portos franceses 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 do importante porto do Recife.

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. 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 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 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 a 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 exposta 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 e José Raimundo Oliveira Vergolino, examinou 3.955 inventários registrados em cartórios pernambucanos ao longo do século XIX. A cobertura geográfica dos inventários abrange 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; ano e região em que este foi feito; 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 registrados no Recife; 3.617 no Agreste; e 1.918 no Sertão.

Os dados de tal estudo, juntamente com os de outras fontes – Barbosa et alii (2006); Barbosa (2008); Basile (2007); Bernardes (2006); Carvalho (2002, 2009); Ferraz (2006); Florentino (2005); Projeto Resgate; ⁵ Diário de Pernambuco; Jornal

⁵ 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.

de Hoje;⁶ Angelfire;⁷ Fundação Joaquim Nabuco;⁸ Geneall;⁹ Wikipédia –,¹⁰ 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, 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 da pessoa indicada 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)

| Propriedade dos navios | Número 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 | | | | |
| Companhias de navegação | | | | |
| Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba | 147 | 24,8 | 51.796 | 27,3 |
| Companhia Geral de 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 |
| 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 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

⁶ Ver: <http://www.jornaldehoje.com.br/portal/noticia.php?id=20067>. Acesso em: set. 2010.

⁷ Ver: http://www.angelfire.com/linux/genealogiaceareense/index_povoadores.html. Acesso em: set. 2010.

⁸ Ver: <http://www.fundaj.gov.br>. Acesso em: set. 2010.

⁹ Ver: http://geneall.net/P/per_page.php?id=4167. Acesso em: set. 2010.

¹⁰ Ver: http://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Ant%C3%B4nio_de_Oliveira. Acesso em: set. 2010.

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 número de escravos transportados para Pernambuco (1801-1851)

| Propriedade dos navios | Número 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 |
| Particulares identificados | | | | |
| Com duas ou mais viagens | 279 | 69,2 | 90.084 | 71,4 |
| Com uma viagem apenas | 124 | 30,8 | 36.023 | 28,6 |
| T o t a l | 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 na distinção dos 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 dos 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 e 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. Assim, há indícios de que o capital aplicado nesta 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, 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 Escravos | | Período das viagens | Atividade | Local de nascimento | Local de residência |
|-------------------------------------|----------------------|---------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------------|
| | destino a Pernambuco | desembarcados | | | | |
| 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: Inventários registrados em cartórios pernambucanos ao longo do século XIX, Barbosa et alii (2006); Barbosa (2008), Basile (2007), Bernardes (2006), Carvalho (2002, 2009), Ferraz (2006), Florentino (2005), Projeto Resgate, pesquisas na internet e Voyages Database. 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 |

Fonte: Inventários registrados em cartórios pernambucanos ao longo do século XIX, Barbosa et alii (2006); Barbosa (2008), Basile (2007), Bernardes (2006), Carvalho (2002, 2009), Ferraz (2006), Florentino (2005), Projeto Resgate, pesquisas na internet e Voyages Database. 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.

Tais 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.¹¹ Nada menos que 206 pessoas deviam a Francisco Mamede de Almeida, o qual devia a uma pessoa (Inventário..., 1855). 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 (Inventário e Testamento..., 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 (Inventário e Testamento..., 1855).

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.¹² 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.

¹¹ Alguns dados de inventários, em análise no Projeto Estudo Comparado do Escravidismo Brasileiro no Século XIX, corroboram essa afirmativa.

¹² Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Ant%C3%B4nio_de_Oliveira.

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.

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. Esta 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 bibliográficas

- Albuquerque, D. S. L., Versiani, F. R., & Vergolino, J. R. O. (2012). Tráfico de escravos para Pernambuco, 1788-1851: Volume, rota e organização. In UFPE, editor, *I Encontro Pernambucano de Economia*, Recife, PE. Disponível em: <http://www.coreconpe.org.br/enpecon/>. Acesso em fev. 2013.
- Alencastro, L. F. (2000). *O Trato dos Videntes; Formação do Brasil no Atlântico Sul*. Companhia das Letras, São Paulo.
- Barbosa, M., Acioli, v. C., & Assis, V. M. A. (2006). *Fontes Repatriadas; Anotações de História Colonial*. Editora Universitária da UFPE, Recife.
- Barbosa, M. S. F. (2008). Liberais constitucionalistas entre dois centros de poder: Rio de Janeiro e Lisboa. *Tempo*, 12:111—114.
- Basile, M. (2007). Revolta e cidadania na corte regencial. *Tempo*, 11:40.
- Bernardes, A. M. (2006). *O patriotismo constitucional: Pernambuco, 1820-1822*. Editora Universitária da UFPE, Recife. Disponível em: <http://goo.gl/hYRfZ>.
- Carreira, A. (1982). *As Companhias Pombalinas*. Editorial Presença, Lisboa, 2a. edition.
- Carvalho, M. J. M. (2002). *Liberdade; Rotinas e Rupturas do Escravidismo, Recife, 1822-1850*. Editora Universitária da UFPE, Recife.
- Carvalho, M. J. M. (2009). 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*, 14:142.
- Cotrim, G. (2008). *História Global: Brasil e Geral*. Editora Saraiva.
- Diário de Pernambuco (2010). Escravo e bicho eram a mesma coisa. Disponível em: http://www.pernambuco.com/diario/2001/01/08/especial7_0.html. Acesso em: set. 2010.
- Eltis, D., Behrendt, S. D., Richardson, D., & Klein, H. S. (1999). *The Trans-Atlantic Slave Trade; a Database on CD-ROM*. Cambridge University Press.
- Ferraz, S. (2006). *Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania de Pernambuco*. Editora Universitária da UFPE.
- Florentino, M. (1997). *Em Costas Negras; Uma História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. Companhia das Letras, São Paulo.
- Florentino, M. (2005). *Tráfico, Cativo e Liberdade*. Editora Record.
- Goulart, M. (1950). *Escravidão Africana no Brasil: Das Origens à Extinção do Tráfico*. Livraria Martins Editora, São Paulo, 2a. edition.
- Inventário de Francisco Mamede de Almeida (1855). Do acervo do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.
- Inventário e Testamento de Antonio de Queiroz Monteiro Regadas (1831). Do acervo do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.
- Inventário e Testamento de Manoel Alves Guerra (1855). Do acervo do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.
- Klein, H. S. (1989). Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. *Revista de História*, 120:20.
- Klein, H. S. (1999). *Atlantic Slave Trade*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Miller, J. C. (1988). *Way of Death; Merchant Capitalism and The Angolan Slave Trade, 1730-1780*. University of Wisconsin Press, Madison.
- Richardson, D., Eltis, D., & Florentino, M. (2008). *Trans-Atlantic Slave Trade: A Revised and Enlarged Database, 1500-1867*. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org>.
- Rodrigues, J. (2005). *Escravos, Marinheiros e Intermediários do Tráfico Negro de*

- Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. Companhia das Letras, São Paulo.
- Silva, D. B. D. & Eltis, D. (2008). The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In Eltis, D. & Richardson, D., editors, *Extending the Frontiers; Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. Yale University Press, New Haven.
- Verger, P. (1968). *Flux et Reflux de la Traite des Nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe Siècle*. Mouton, Paris.
- Versiani, F. R. (2008). Rodeios e Artifícios: D. João VI e a (Não) Abolição do Tráfico de Escravos para o Brasil. In *XIII Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina.
- Williams, E. (1944). *Capitalism and Slavery*. Chapel Hill.