

O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): Aspectos Conjunturais

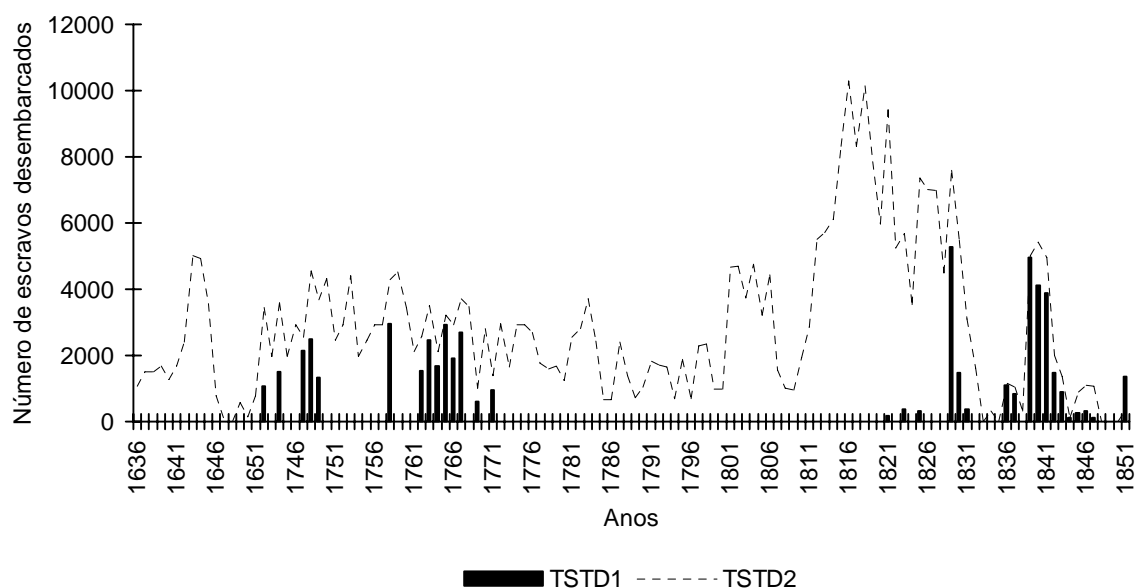
Daniel B. Domingues da Silva

Doutorando pela Emory University

Esforços recentes para reconstruir uma história do tráfico transatlântico de escravos têm oferecido à história da escravidão no Brasil dados importantes relativos a Pernambuco. Até o momento, análises em longa-série do tráfico de escravos brasileiro tem sido possíveis somente para a Bahia e para o Rio de Janeiro. Embora a literatura histórica reconheça Pernambuco como a terceira maior porta de entrada de escravos africanos, pouco tem sido feito para analisar tal atividade comercial da capitania, depois província, pernambucana. Os dados geralmente se encontram esparços e isolados, mas há cerca de quatro anos um novo banco de dados organizado por um grupo de historiadores da UFRJ em conjunto com historiadores de diversos países pode oferecer o material necessário para uma possível análise, como o gráfico 1 abaixo demonstra.

O gráfico 1 trata-se de uma série anual de desembarques de africanos em Pernambuco gerada a partir da futura segunda edição do *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database*. A primeira versão desse banco de dados, que pretende rastrear toda e qualquer viagem negreira que tenha cruzado o Atlântico, veio ao público em 1999 pela Cambridge University Press sob o mesmo nome e organizado pelos historiadores David Eltis, David Richardson, Stephen D. Behrendt e Herbert S. Klein.¹ A futura edição contou com o apoio de historiadores brasileiros para suprimir a carência de dados a respeito da participação luso-brasileira nos negócios negreiros.

Gráfico 1: Número estimado de desembarque de escravos em Pernambuco, 1636-1651 e 1742-1851



Fonte: TSTD2

Obs.: Note-se que há uma quebra no eixo temporal do gráfico entre os anos 1651 e 1742.

A primeira entrada no banco de dados (TSTD2) consta para o ano de 1576. Tratava-se de um desembarque de 80 escravos vindos em um navio da ilha de São Tomé. Porém, não será exagerado supor que esses escravos tenham sido em verdade congos, pois diante da demanda por mão-de-obra africana, em 1559, a rainha regente de Portugal assinara um decreto real autorizando o governador da ilha a vender até 120 negros do Congo para cada senhor de engenho.² Assim, a Coroa atendia os rogos dos colonos do Brasil; em particular aos de Duarte Coelho, primeiro donatário de Pernambuco, que pelo menos desde 1542 reclamava à Coroa por escravos negros.³

Esse registro deve ter sido antecedido por pelos menos mais dois. O primeiro em 1574 e o segundo em 1575.⁴ Ambos fazem referência a São Tomé como porto exportador de escravos. Naquele tempo, a ilha era o maior traficante de escravos e produtor de açúcar do império português, oferecendo condições excelentes de prover escravos aos engenhos que floresciam no Brasil. Ao cabo do século XVI, Pernambuco,

assim como a Bahia,⁵ contavam com negros junto a indígenas nas suas plantações de cana-de-açúcar. Em 1577, por exemplo, o engenho *São Pantaleão do Monteiro*, em Olinda, possuía 15 escravos da África em seu plantel de 40 cativos.⁶

À lenta transição do tipo de mão-de-obra seguiu-se o rápido desenvolvimento da produção açucareira, e em consequência o do tráfico de africanos. Os números que podem dar uma noção desse movimento são bem conhecidos. A primeira notícia de açúcar pernambucano entrando em Lisboa data entre 1516 e 1526, produzido aparentemente de modo artesanal por um certo capitão Pero Capico.⁷ Em 1542, surge o primeiro engenho-de-açúcar próximo a Olinda de nome engenho *Nossa Senhora da Ajuda*.⁸ No entanto, ao findar esse ano, Duarte Coelho informou ao rei que Pernambuco já possuía dois engenhos.⁹ Em cerca de 1570, Pero de Magalhães Gândavo informava que na capitania havia “vinte e três engenhos-de-açúcar, dos quais três ou quatro ainda não estão completos”.¹⁰ Por volta de 1587, de acordo com Gabriel Soares de Souza, o número de engenhos subiu para 50, os quais rendiam uma dízima de “dezenove mil cruzados todo ano”.¹¹ Finalmente, no ocaso do século XVI, Domingos de Abreu de Brito declarava ter Pernambuco 63 engenhos.¹²

O aumento da produção açucareira demandava cada vez mais braços africanos. Estima-se que no início dos Seiscentos Pernambuco já possuía 120 engenhos,¹³ e ao tempo que os holandeses chegaram, em 1630, tinha mais de 160, dos quais 60 foram logo queimados durante a guerra de ocupação (1630-7).¹⁴ A esse ponto, dados com relação ao número de escravos importados são escassos. Todavia, o desenvolvimento da indústria açucareira sugere que o tráfico de cativos deva tê-la acompanhado. Desse modo, podemos imaginar que a introdução acelerada de africanos iniciada no século passado foi temporariamente interrompida com a chegada dos holandeses.

A partir de 1637 tudo parece se normalizar novamente, mas dessa vez sob a direção de João Maurício de Nassau (1637-1644). A produção açucareira voltou a

prosperar e mais escravos eram necessários para levar a cabo a empresa holandesa. Nesse tempo, a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais inspirava confiança aos seus acionistas, uma vez que além de Pernambuco as praças de El Mina e Luanda, principais portos fornecedores de escravos na África, foram igualmente subtraídas aos portugueses (em 1637 e 1641 respectivamente).¹⁵ Contudo, o tráfico só veio a dar uma reposta efetiva a partir de 1642, com a introdução de 2.400 escravos na capitania. No ano seguinte, a importação de africanos atingiu o ápice durante o período de ocupação holandesa: em 1643, Pernambuco recebia cerca de 5 mil escravos. Porém, a relativa prosperidade dos holandeses não durou muito tempo. Em 1645, os luso-brasileiros que habitavam a capitania antes da ocupação holandesa e de seus arredores reagiram à presença dos invasores expulsando-os de vez do nordeste brasileiro em 1654. No total, de acordo com as nossas estimativas, o Brasil holandês recebeu cerca de 26.929 escravos entre 1636 e 1651, isto é, uma média de 1.795 cativos por ano.

A restauração de Pernambuco à Coroa portuguesa afetou a organização sócio-econômica da capitania, que dará sinais de instabilidade em fins do século XVII e início do XVIII, retratada no conflito da “guerra dos mascates”.¹⁶ Contudo, num contexto mais amplo, Pernambuco conseguiu se recuperar economicamente, embora nunca mais tenha alcançado a sua posição anterior, a não ser eventualmente.¹⁷ Ao visitar a capitania naquela época, o padre João Antônio Andreoni - o Antonil - registrou no seu tratado sobre a *Cultura e Opulência do Brasil*,¹⁸ que Pernambuco ainda detinha forte presença econômica na América portuguesa. Era o segundo maior exportador de açúcar e principal fornecedor de pau-brasil, além de deter grande participação no comércio dos meios-de-sola e do tabaco, que igualmente entravam no seu cômputo.

Entretanto, o ouro descoberto por paulistas no sertão das Minas Gerais em algum momento entre 1693 e 1695 alteraria essa situação.¹⁹ Então, Salvador Correia de Sá já havia restaurado Angola ao império lusitano (1641) com uma esquadra do Rio

de Janeiro,²⁰ que passou a entreter relações comerciais com Luanda fortalecidas pela abertura do Caminho Novo um pouco antes de 1711, que ligava o Rio diretamente às Minas.²¹ Mesmo assim, o tráfico pernambucano operava em níveis elevados. Apesar de não podermos gerar uma série que percorra esse período, sabemos que nos últimos quatro anos dos Seiscentos pelo menos 29 viagens foram feitas entre Pernambuco e Luanda.²² Nos próximos anos, essa tendência deve ter continuado, pois temos notícia de que somente em 1724, 15 negreiros entraram em Pernambuco.²³

Apesar da ascensão do Rio de Janeiro como principal fornecedor de escravos para Minas, o ouro permaneceu como um forte atrativo para os traficantes do nordeste. A simples certeza do pagamento em moeda sonante era mais desejável que as promessas de pagamento em açúcar. Por isso, o tráfico pernambucano aparece firme no gráfico 1 logo em 1742, quando entraram cerca de 3.455 escravos em Recife. Nos 18 anos anteriores ao estabelecimento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1742-59), 57.941 escravos entraram no nordeste pela capitania, ou seja, uma média anual de 3.219 cativos. Esse ritmo caiu quando a Companhia foi instalada em 1760, pois entre 1760 e 1780, ano em que o monopólio da empresa expirou, apenas 51.806 escravos foram importados, uma média anual de 2.467 escravos.

Em suma, o tráfico de africanos pernambucano operava em níveis elevados muito antes da instalação da Companhia. Porém, com o fim do estaque da Companhia, o cenário mundial apresentou novas oportunidades para a economia colonial brasileira se desenvolver. A crise dos concorrentes antilhanos iniciada em 1780 somada ao declínio do ouro brasileiro e aos eventos ocorridos nas Américas e na Europa – leia-se a independência dos Estados Unidos em 1776, a revolta dos escravos de São Domingos em 1791, a independência do Haiti em 1804, a Revolução Francesa em 1789 e, finalmente, as Guerras Napoleônicas - deu chances para que o se açúcar recuperasse e impulsionasse igualmente o tráfico de escravos.

Destarte, apesar da nossa série se apresentar um tanto questionável para as últimas duas décadas do século XVIII, vemos que o início da década de 1780 acena para um crescimento no tráfico negreiro pernambucano que se consolidará numa tendência bem visível quando levado em consideração o que se apresenta na alvorada dos Oitocentos (cf. gráfico 1). Nesse sentido, a economia pernambucana rejeita o postulado defendido por historiadores clássicos acerca da “falsa euforia”, isto é, um intervalo positivo na economia colonial que surgia em fins dos Setecentos em meio a uma suposta recessão generalizada.²⁴

No entanto, a passagem do século XVIII para o XIX ofereceu a Pernambuco a oportunidade de se especializar no cultivo do algodão, um artigo até então estranho à capitania. Nos primeiros anos dos Oitocentos, o algodão ocupava sempre algo em torno de 55 a 70% dos produtos exportados pela capitania, enquanto o açúcar confinava-se a algo entre 20 e 40%.²⁵ Essa mudança já foi constatada por outros historiadores, como Jobson de Arruda, a quem Pernambuco passava “a impressão de uma economia mais dinâmica” quando comparada às demais capitanias.²⁶ Contudo, o açúcar voltou a ocupar topo da pauta de exportações pernambucana no início da segunda década, quando os Estados Unidos se tornaram os grandes produtores mundiais de algodão.²⁷

Além das forças internas de interação, a vinda da família real portuguesa ao Brasil em 1808, a abertura dos portos da colônia para o comércio com as nações amigas no mesmo ano, e a retirada da Inglaterra do tráfico atlântico de escravos em 1807, adicionaram elementos que condicionariam essas mudanças. Após a sua retirada do negócio negreiro, a Inglaterra passou a fomentar uma política para encerrar o comércio de africanos de vez. Primeiramente ela tentou suprimir o tráfico acima do Equador (1815). Depois tentou colocá-lo a termo no Atlântico sul, junto com a decisão, proferida um pouco sem vontade pelo Império do Brasil, de abolir o tráfico em 1830.

Mas o esforço para suprimir o tráfico correu sem êxito. Os portos brasileiros que se encontravam ao sul do Equador persistiram no negócio concentrando-se nos portos africanos que estivessem no mesmo hemisfério. Evidentemente que ainda havia alguns que tentavam comerciar nos portos do norte, a exemplo do capitão Joaquim Pedro Sá de Faria que, deixando Pernambuco em 1837, insistiu em levar seu brigue de nome *Veloz* para comerciar nos Rios do Benin, onde acabou capturado pela escuna de Sua Majestade Britânica *Fair Rosamond*, comandada pelo tenente William Brown Oliver, e remetido para Serra Leoa onde foi declarado culpado por ter infringido os tratados para a abolição do tráfico de africanos.²⁸

Houve muitos casos similares ao do capitão Faria. Algo em torno de 100, que é o número de navios que traficaram durante o período ilegal (após 1830) e deixaram registros na documentação produzida pelo aparelho britânico de supressão ao comércio negreiro (que basicamente dá forma a esse período indicado no gráfico 1). Porém, os maiores picos do tráfico pernambucano ocorreram antes disso. Diferentemente do resto do Brasil, foi na segunda década dos Oitocentos que os maiores desembarques de africanos ocorreram em Pernambuco.²⁹ Nesse período, foram desembarcados 71.064 africanos, sendo os anos de 1816 e 1818 os maiores picos (respectivamente, 10.291 e 10.155). Já na primeira década foram introduzidos na capitania apenas 31.010 negros. Portanto, entre um período e outro, o número de africanos desembarcados mais que dobrou. A última década do período legal trouxe 62.823 escravos para Pernambuco. Finalmente, o período ilegal (1831-51) encerra o tráfico pernambucano desembarcando na capitania cerca de 29.851 escravos (uma média anual de 1.422).

Enfim, o presente artigo consistiu-se em apenas de uma tentativa preliminar de análise em longa-série do comércio de africanos para Pernambuco. Sua intenção foi estimular o estudo dessa atividade comercial pernambucana com o fim de colocá-la em perspectiva comparada com as de outras regiões do Brasil e do Atlântico, além de

estimular novas idéias e fôlego para retomar antigas questões, como a da difusão do trabalho escravo africano no Brasil e a formação da sociedade brasileira.

¹ A segunda edição desse banco de dados será doravante denominada TSTD2, em contraposição à primeira (TSTD1).

² Gerald Cardoso, *Negro Slavery in the Sugar Plantations of Veracruz and Pernambuco, 1550-1680* (Washington D.C., 1983), p. 76; Maurício Goulart, *Escavidão Africana no Brasil* (São Paulo: 1975) p. 174. Aparentemente os autores não concordam exatamente quanto a data do decreto. Goulart acredita que o decreto foi publicado em 29 de Maio, enquanto Cardoso sustenta a data de 9 de Março.

³ Duarte Coelho, *Cartas de Duarte Coelho a El-Rei* (Recife, 1967), pp. 31-3.

⁴ Cardoso, p. 77.

⁵ Stuart Schwartz, *Segredos Internos* (São Paulo, 1995), caps. 1 e 2.

⁶ Francisco A. Pereira da Costa, *Arredores do Recife* (Recife, 2001), p. 126.

⁷ Goulart, p. 95.

⁸ Cardoso, p. 90 e Manuel C. de Andrade, *Economia Pernambucana no século XVI* (Recife, 2003), p. 38.

⁹ Cardoso, p. 91.

¹⁰ Pero de Magalhães Gândavo, "Treatise on the land of Brazil", in John B. Stetson Junior *The Histories of Brazil* (New York, 1922), p. 132.

¹¹ Gabriel Soares de Souza, *Tratado descritivo do Brasil em 1587* (São Paulo, 1938), p. 29.

¹² Domingos de Abreu de Brito, *Um inquérito à vida administrativa e econômica de Angola e do Brasil em fins do século XVI* (Coimbra, 1931), p. 57.

¹³ Hermann Waijjen, *O domínio colonial holandês no Brasil* (São Paulo, 1938), p. 417.

¹⁴ Stuart Schwartz, "A commonwealth within itself: the early Brazilian sugar industry, 1550-1670" in Stuart Schwartz (ed.). *Tropical Babylons* (Londres, 2004), p. 166. Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada* (São Paulo, 1975), p. 13.

¹⁵ Ernst van den Boogaart e Pieter Emmer, "The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650", in: Henry A. Gemery e Jan S. Hogendorn *The Uncommon Market* (New York, 1979), p. 358.

¹⁶ Com relação à guerra dos mascates cf. Evaldo Cabral de Mello, *A Fronha dos Mazombos* (São Paulo, 1995).

¹⁷ Como, por exemplo, em 1804, quando superou economicamente a Bahia, de acordo com as Balanças Comerciais de Maurício José Teixeira de Moraes. Cf. José Jobson de Arruda *O Brasil no Comércio Colonial* (São Paulo, 1980), p. 210.

¹⁸ André João Antonil *Cultura e Opulência do Brasil* (Lisboa, 1711), disponível em: <http://www.bn.br/fbn/bibsemfronteiras/>, pp. 96-101.

¹⁹ Charles Boxer, *The Golden Age of Brazil, 1695-1750* (Los Angeles, 1973), p. 35.

²⁰ Charles Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1686* (Londres, 1952).

²¹ Sobre o Caminho Novo cf.: Antonil, pp. 164-6 e Guillaume François Parscau, "A invasão francesa de 1711" in Jean Marcel de Carvalho e França, *Outras Visões do Rio de Janeiro Colonial* (Rio de Janeiro, 2000), p. 135. Sobre a concorrência para o fornecimento de escravos entre o Rio de Janeiro e a Bahia às Minas Gerais cf.: Manolo Florentino, Alexandre V. Ribeiro e Daniel B. Domingues da Silva "Aspectos Comparativos do Tráfico de Africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)". In: *Revista Afro-Ásia*, vol. 31, 2004, pp. 83-126.

²² Essas informações foram extraídas sobretudo de cartas de comerciantes de Luanda e inseridas no TSTD2. A fonte consultada encontra-se no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), DL 78, 8.

²³ TSTD2. Fontes originais: AHU, Pernambuco, cx. 31 doc. 2865 e Paraíba, cx. 5 doc. 410; e Klein, Angola, data-set, 1723-1771.

²⁴ Veja por exemplo: Roberto Simonsen, *História Econômica do Brasil 1500-1820* (São Paulo, 1978) e Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil* (São Paulo, 2000).

²⁵ Esses dados foram calculados a partir dos Rendimentos da alfândega de Pernambuco para os seguintes anos: 1801: AHU, Pernambuco, cx. 232, doc. 15638; 1802: AHU, Pernambuco, cx. 241, doc. 16193; 1804: AHU, Pernambuco, cx. 257, doc. 17628; 1805: AHU, Pernambuco, cx. 259, doc. 17380; 1806: AHU, Pernambuco, cx. 267, doc. 17828.

²⁶ Arruda, p. 210.

²⁷ Robert W. Fogel, *Without Consent or Contract* (New York, 1989), p. 30.

²⁸ Confira o caso completo em: Great Britain, *Irish University Press Series of British Parliamentary Papers: Slave Trade*, vol. 16, classe A, pp. 43-67.

²⁹ Para o tráfico do Rio e da Bahia em perspectiva comparada cf. Florentino *et alli.*, p. 85 (citado na nota 21).