

## O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): Notas de Pesquisa

Daniel B. Domingues da Silva  
Doutorando pela Emory University

Há cerca de quatro anos, pesquisadores do Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (LIPHIS) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em conjunto com historiadores de diversos países, ingressaram em um projeto audacioso, quando não ambicioso. O projeto consistia em rastrear todo e qualquer navio que tenha singrado o Oceano Atlântico com o fim de comerciar escravos na costa africana e registrá-lo em um banco de dados. Em 1999, esse banco de dados veio ao público pela primeira vez em suporte digital através da Cambridge University Press e ficou conhecido como *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database on CD-ROM*,<sup>1</sup> sendo os principais responsáveis por ele os historiadores David Eltis, David Richardson, Stephen D. Behrendt e Herbert S. Klein.

O problema da primeira edição do banco de dados, que acabou trazendo os pesquisadores brasileiros para o projeto, era o fato de que os dados para o tráfico de escravos para o Brasil estavam demasiadamente subestimados. Malgrado os trabalhos de Pierre Verger, Luís Viana Filho, Maurício Goulart e outros, faltava ao projeto dados que pudessem ser sistematizados em um banco de dados que pretendia manter registro de toda viagem negreira que tivesse cruzado o Atlântico para o Brasil.<sup>2</sup> No entanto, graças a esses historiadores e aos que os seguiram, além evidentemente de novas incursões em vários arquivos brasileiros, foi possível alimentar esse banco de dados e recuperar em grande parte informações a respeito do comércio de africanos para o Brasil. Neste sentido, os tráficos da Bahia e do Rio de Janeiro foram muito beneficiados nessa empreitada, uma vez que já se disponibilizavam de boas referências, como eram os

---

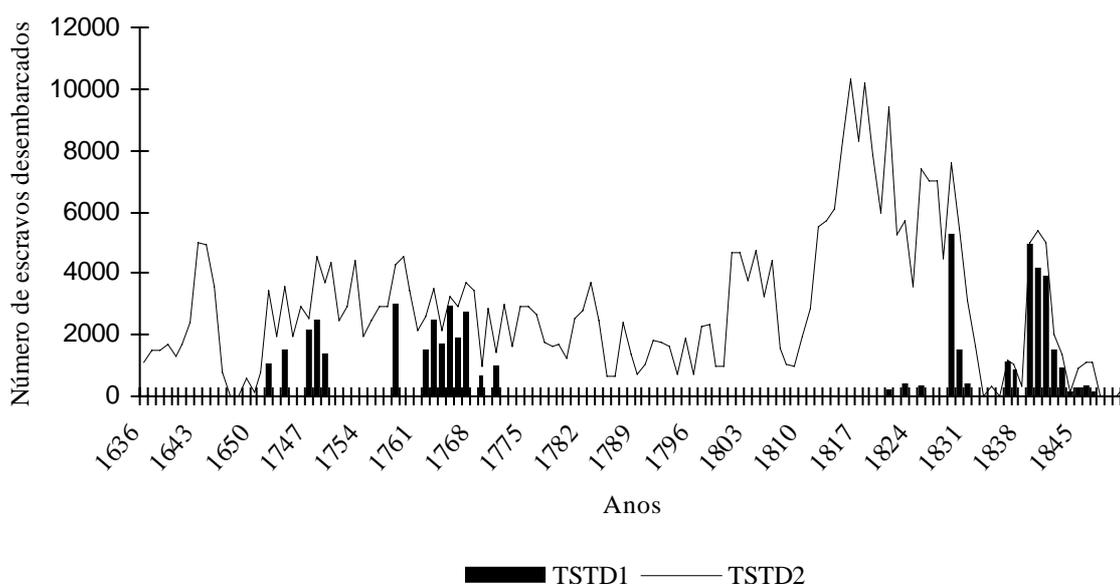
<sup>1</sup> Essa edição do banco de dados será denominada doravante de TSTD 1.

<sup>2</sup> VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987. VIANA FILHO, Luís. *O Negro na Bahia: um ensaio clássico sobre a escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988. GOULART, Maurício. *Escravidão Africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975

trabalhos de Verger para o caso da Bahia,<sup>3</sup> e de Manolo Florentino e de Herbert Klein para o caso do Rio.<sup>4</sup>

Entretanto, nos últimos meses de pesquisa, novos dados foram inseridos a respeito do comércio atlântico de africanos para Pernambuco, conhecido pela literatura historiográfica como o terceiro maior porto de desembarque de escravos do Brasil. O gráfico 1 demonstra os avanços realizados pelo projeto comparando o que se podia extrair do banco de dados editado em 1999, com relação ao desembarque de escravos em Pernambuco, com o que será possível estimar a partir dos novos dados inseridos nele (e que será futuramente disponibilizado ao público pela internet<sup>5</sup>).

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



Fonte: Anexo 1.

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

O gráfico 1, demonstra que a equipe brasileira adicionou muito ao que se tinha anteriormente. No entanto, outros historiadores também colaboraram. Por exemplo,

<sup>3</sup> VERGER, P. *Op. Cit., passim*.

<sup>4</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997, e KLEIN, Herbert S. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic slave trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978.

<sup>5</sup> Essa versão futura do banco de dados será doravante denominada de TSTD2.

durante o período de ocupação holandesa, 1630 a 1654, informações sobre desembarque de africanos em Pernambuco provêm basicamente dos arquivos da *West-Indische Compagnie* (WIC), ou Companhia holandesa das Índias Ocidentais. A obtenção desses dados deve-se principalmente a historiadores holandeses como Pieter Emmer, Ernst van den Boogaart e Franz Binder.<sup>6</sup> O período entre 1760 e 1780, em que o porto de Recife vivia sob o monopólio do comércio marítimo da companhia pombalina de Pernambuco e Paraíba, beneficiou-se sobretudo do trabalho de António Carreira.<sup>7</sup> Para fins do século XVIII até 1830, Herbert S. Klein forneceu alguns dados mediante a sua pesquisa sobre o comércio transatlântico de escravos.<sup>8</sup>

Outros historiadores brasileiros igualmente tornaram possível o gráfico 1. Para o período da companhia pombalina é também digno de nota o trabalho de José Ribeiro Júnior, onde ele faz referência ao relatório do governador José César de Menezes, que comparou o comércio de Pernambuco nos 18 anos antes do estabelecimento da companhia e nos 18 anos posteriores, incluindo o tráfico de escravos.<sup>9</sup> Estudos relacionados ao comércio entre Angola e o Rio de Janeiro também foram úteis. Neste sentido, para reconstruir o tráfico de escravos pernambucano foi valiosa a contribuição de Corcino Medeiros dos Santos, que em seu trabalho se valeu, dentre outros documentos, dos registros de entrada de navios no porto de São Paulo da Assunção de Luanda, em Angola.<sup>10</sup>

Certamente, a pesquisa não pôde se basear apenas nos trabalhos desses historiadores. Revelou-se necessário realizar novas incursões em vários arquivos para buscar não somente informações esparsas a miúdo, mas igualmente fontes seriadas. Para

---

<sup>6</sup> Para um foco exclusivo no tráfico de escravos de Pernambuco operado pela Cia. Holandesa da Índias Ocidentais cf. BOOGAART, Ernst van den & EMMER, Pieter. "The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650". In: GEMERY, Henry A. & HOGENDORN, Jan S. *The Uncommon Market: essays in the economic history of the Atlantic slave trade*. New York. Academic Press, 1979, pp. 353-375.

<sup>7</sup> CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas de Navegação, Comércio e Tráfico de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.

<sup>8</sup> Esses dados estão alojados em banco de dados mantidos pelos arquivos da Universidade de Wisconsin em Madison, EUA, e foram descritos em KLEIN, Herbert S. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic slave trade*. New Jersey: Princeton University Press, 1978.

<sup>9</sup> RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 1976. O relatório original do governador José César de Menezes encontra-se no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Pernambuco, caixa 130, documento 9823 (vide seus anexos).

<sup>10</sup> SANTOS, Corcino Medeiros dos. "Relações de Angola com o Rio de Janeiro (1736-1808)". In: *Estudos Históricos*, 1973, no. 12, pp. 7-68.

o caso de Pernambuco em particular, citamos a Biblioteca Municipal de Luanda, que contou com pesquisadores residentes em Angola e forneceu novos dados para o século XVIII, o Arquivo Público Estadual João Emerenciano, em Recife, principal responsável pela quantidade massiva de dados adicionados com respeito ao século XIX, e finalmente o Projeto Resgate, dentre outros arquivos e bibliotecas.

Portanto, as estimativas ora presentes são em muitos aspectos mais completas que as geradas anteriormente. Enquanto o TSTD1 baseava-se apenas nos trabalhos de António Carreira e nos documentos contidos no British Foreign Office (série FO84), atualmente, além dessas fontes, todas as demais acima mencionadas fazem parte da nova versão do banco de dados. No entanto, o método empregado para gerá-las foi similar ao utilizado pela edição anterior e por vários artigos que se basearam nela.

Basicamente, o método consistia em determinar médias de escravos embarcados, desembarcados, mortos durante a passagem transoceânica e a duração da viagem em dias. Essas médias foram em seguida adicionadas às viagens que não possuíam tais dados. O método parece adequado o suficiente para reconstruir o que deveria ter sido o tráfico pernambucano durante o período de ocupação holandesa e após 1742, mas para o período entre 1652 a 1741 o número de viagens presentes no banco de dados é insuficiente para sustentar uma estimativa segura. Para gerar o gráfico 1, porém, valemo-nos de um recurso adicional. Em seu relatório de 1778, o governador José César de Menezes informa à Coroa que 38.787 escravos vieram de Angola entre os anos 1742 e 1760, enquanto 16.626 desembarcaram em Pernambuco provenientes da Costa da Mina; e para o ano de 1744, o governador informa que nenhum navio adentrou o porto do Recife vindo da Costa da Mina.<sup>11</sup> Para esses anos, o TSTD2 registra a chegada de apenas 46.394 escravos (44.767 de Angola e 1.627 da Costa da Mina). Portanto, é claro que os dados do governador se demonstram mais completos que os nossos, e por isso optamos por distribuir os totais do governador em proporção às entradas anuais que temos, substituindo assim os números que o TSTD2 fornecia pelos do governador. Para o período após 1760, começando com a companhia pombalina, as informações foram retiradas diretamente do banco de dados. A cobertura das fontes dos dois lados do

---

<sup>11</sup> AHU, Pernambuco, cx. 130, doc. 9823.

Atlântico é de tal ordem que certamente inclui quase todo desembarque de escravos em Pernambuco para o período assinalado.

Contudo, a primeira entrada no TSTD2 consta para o ano de 1576. Tratava-se de um desembarque de 80 escravos vindos em um navio despachado da ilha de São Tomé. No entanto, não será exagerado supor que esses escravos tenham sido em verdade congos. Basta apenas atentar para o que a Coroa portuguesa determinara ao permitir que os colonos do Brasil importassem escravos africanos. Diante da demanda por mão-de-obra africana dos colonos do Brasil, em 1559, a rainha regente de Portugal assinou um decreto real autorizando o governador de São Tomé a vender até 120 escravos do Congo para cada senhor de engenho que apresentasse um alvará emitido no Brasil.<sup>12</sup> Dessa forma, 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.<sup>13</sup>

Esse registro deve ter sido antecedido por, pelos menos, mais dois, pois em 1575 Pedro de Noronha era ressarcido em 284 mil-réis erroneamente ou ilegalmente cobrados ao introduzir 142 escravos de São Tomé na alfândega da vila de Olinda.<sup>14</sup> Aparentemente, sob a mesma circunstância, Francisco Mendes e Garcia Mendes, residentes no Porto, eram ressarcidos por dividendos cobrados erroneamente ou ilegalmente ao introduzirem na alfândega de Olinda 48 escravos despachados de São Tomé.

Já se assinalou que São Tomé serviu de base para muito do que se desenvolveu no Brasil,<sup>15</sup> por isso a constante referência à ilha como porto provedor de escravos para a colônia portuguesa na América não deve ser vista com desdém. Em verdade, a ilha havia criado intimidade com a costa africana desde de fins do século XV. Em 1499, por exemplo, os comerciantes de São Tomé já enviavam navios aos rios do Benim para

---

<sup>12</sup> CARDOSO, Gerald. *Negro Slavery in the Sugar Plantations of Veracruz and Pernambuco, 1550-1680*. Washington D.C.: University Press of America, 1983, p. 76; GOULART, M., *Op. Cit.*, 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.

<sup>13</sup> COELHO, Duarte. *Cartas de Duarte Coelho a El-Rei*. J. A. Gonsalves de Mello e C. X. de Albuquerque (eds.). Recife: Imprensa Universitária, 1967, pp. 31-3.

<sup>14</sup> CARDOSO, G. *Op. Cit.*, p. 77.

<sup>15</sup> SCHWARTZ, Stuart. B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, pp. 28-30.

comprar escravos com a finalidade de trocá-los por ouro na Costa da Mina.<sup>16</sup> Com o desenvolvimento da plantação e comércio do açúcar durante o século XVI, a ilha passou a concentrar ao seu redor não apenas os mercados negreiros do Benim, mas os do Congo também.<sup>17</sup> Em pouco tempo, São Tomé tornou-se o maior porto traficante de escravos e produtor de açúcar do império português. Deste modo, a ilha oferecia condições excelentes de fornecer escravos africanos para os engenhos que floresciam no Brasil. Ao cabo do século XVI, Pernambuco, assim como a Bahia,<sup>18</sup> contavam com escravos africanos junto a indígenas nas suas plantações de cana-de-açúcar. Em 1577, por exemplo, o *Engenho São Pantaleão do Monteiro*, situado na várzea do rio Capibaribe, em Olinda, possuía 15 escravos da África em seu plantel de 40 cativos.<sup>19</sup>

À lenta transição da mão-de-obra indígena para a africana seguiu o rápido desenvolvimento da produção açucareira, e em consequência o do tráfico de africanos. Os números que podem dar uma noção dessa produção para Pernambuco referentes ao século XVI 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.<sup>20</sup> Em 1542, surge o primeiro engenho-de-açúcar próximo a Olinda de nome *Engenho Nossa Senhora da Ajuda*, que pertencia a Jerônimo de Albuquerque, cunhado de Duarte Coelho.<sup>21</sup> No entanto, ao findar esse ano, Duarte Coelho informou ao rei que Pernambuco já possuía dois engenhos.<sup>22</sup> Oito anos depois, cinco engenhos operavam na capitania e, em cerca de 1570, Pero de Magalhães Gândavo informava que nela havia “vinte e três engenhos-de-açúcar, dos quais três ou quatro ainda não estão completos”.<sup>23</sup> 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

---

<sup>16</sup> VOGT, John L. “The Early São Tomé-Príncipe Slave Trade with Mina, 1500-1540”. In: *The International Journal of African Historical Studies*. Vol. 6, No. 3., 1973, pp. 453-467.

<sup>17</sup> SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Biblioteca Nacional, 2002, pp. 371-80. ALENCASTRO, L. F. de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 65.

<sup>18</sup> SCHWARTZ, S. *Op. Cit.*, cap. 1 e 2.

<sup>19</sup> PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. *Arredores do Recife*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2001, p. 126.

<sup>20</sup> GOULART, M. *Op. Cit.*, p. 95.

<sup>21</sup> CARDOSO, G. *Op. Cit.*, p. 90. ANDRADE, Manuel Correia de. *Economia Pernambucana no século XVI*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2003, p. 38.

<sup>22</sup> CARDOSO, G. *Op. Cit.*, p. 91.

cruzados todo ano”.<sup>24</sup> Finalmente, no ocaso do século XVI, Domingos de Abreu de Brito declarava ter Pernambuco 63 engenhos.<sup>25</sup>

O aumento da produção açucareira demandava cada vez mais braços africanos, que por sua vez expandiam as fronteiras dos engenhos de cana-de-açúcar. Estima-se que no início dos Seiscentos Pernambuco já possuía 120 engenhos,<sup>26</sup> 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 e 1637).<sup>27</sup> 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.

No entanto, 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 conseqüentemente mais escravos eram necessários para levar a cabo a empresa holandesa, que nesse tempo inspirava confiança aos agentes da WIC, 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.<sup>28</sup> Em 1641, Pernambuco exportava cerca de 448 mil arrobas de açúcar, contra 66 mil em 1637. Esse ânimo na exportação de açúcar estimulou o tráfico de escravos que só veio a dar uma reposta efetiva a partir de 1642 (cf. anexo 3) 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, ou seja, quase o triplo da média para os anos entre 1637 e 1642

---

<sup>23</sup> GÂNDAVO, Pero de Magalhães. “Treatise on the land of Brazil”. In: STETSON JUNIOR, John B. *The Histories of Brazil*. New York: The Cortes Society, 1922, p. 132.

<sup>24</sup> SOUZA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1578*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938, p. 29.

<sup>25</sup> BRITO, Domingos de Abreu de. *Um inquérito à vida administrativa e econômica de Angola e do Brasil em fins do século XVI*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1931, p. 57.

<sup>26</sup> WATJEN, H. *Op. Cit.*, p. 417.

<sup>27</sup> SCHWARTZ, Stuart. “A commonwealth within itself: the early Brazilian sugar industry, 1550-1670”. In: SCHWARTZ, Stuart (ed.). *Tropical Babels: sugar and the making of the Atlantic World, 1450-1680*. Londres: The University of North Carolina Press, 2004, p. 166. MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no nordeste, 1630-1654*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975, p. 13.

<sup>28</sup> BOOGAART, E. & EMMER, P. *Op. Cit.* p. 358.

(1.674 escravos; cf. anexo 1). 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.

Porém, a relativa prosperidade que os holandeses gozavam em Pernambuco não durou muito tempo. Em 1645, a população luso-brasileira que habitava a capitania antes da ocupação holandesa e de seus arredores reagiram à presença dos invasores expulsando-os de vez do nordeste brasileiro em 1654. Consequentemente, os números acerca da exportação de açúcar e da importação de escravos para o Brasil holandês caem simultaneamente (cf. anexo 3).

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 seguinte, retratada no conflito que ficou conhecido como a “guerra dos mascates”.<sup>29</sup> Com respeito especificamente ao tráfico de africanos, podemos observar que se durante o século XVI até a invasão holandesa Pernambuco recebia escravos, ou com navios remetidos de Portugal, ou com embarcações da própria capitania, conforme às referências acima, durante a era do Brasil holandês, Pernambuco passou a receber escravos somente com navios originariamente dos Países Baixos (cf. anexo 2). Em outras palavras, apesar de El Mina e Luanda terem sido capturadas com armadas enviadas de Recife, a direção da WIC parecia exercer grande controle sobre as atividades econômicas de Pernambuco. Contudo, a base do tráfico de escravos para a capitania mudou novamente após 1654, quando os batavos foram expulsos. A partir de então, a capitania não demorou em organizar o comércio e exercer definitivamente o papel de base do tráfico de africanos (cf. anexo 2). No entanto, com relação ao período anterior à ocupação batava, dessa vez há uma diferença na organização do tráfico. De acordo com Evaldo Cabral de Mello, após os holandeses terem deixado Pernambuco, os senhores de engenho e lavradores de cana-de-açúcar não retomaram as atividades comerciais da capitania. Ao invés, dedicaram-se exclusivamente à produção açucareira, deixando as atividades comerciais a cargo de imigrantes recém chegados de Portugal. Do conflito de interesses entre essas duas classes, os senhores de engenho e lavradores de um lado, respaldados pelos direitos

---

<sup>29</sup> Com relação à guerra dos mascates cf.: MELLO, Evaldo Cabral de. *A Fronda dos Mazombos: nobres contra mascates*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.