



Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

revista.afroasia@gmail.com

Universidade Federal da Bahia

Brasil

Eltis, David; Behrendt, Stephen D.; Richardson, David

A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências

Afro-Ásia, núm. 24, 2000, pp. 9-50

Universidade Federal da Bahia

Bahía, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77002401>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

**A PARTICIPAÇÃO DOS PAÍSES DA EUROPA
E DAS AMÉRICAS NO TRÁFICO TRANSATLÂNTICO
DE ESCRAVOS:
NOVAS EVIDÊNCIAS***

*David Eltis***

*Stephen D. Behrendt****

*David Richardson*****

Os navios portugueses – aqui definidos como de proprietários portugueses que viviam principalmente no Brasil – foram os primeiros a transportar escravos da África para as Américas, provavelmente em 1519, assim como estiveram entre os últimos a fazê-lo, aproximadamente três séculos e meio mais tarde, quando vasos de guerra britânicos e americanos passaram a patrulhar as costas africana, brasileira e cubana. Além disso, enquanto nos anos de pico do tráfico africano – o “longo” século XVIII – constata-se que três quintos dos escravos foram transportados por embarcações inglesas, francesas, holandesas e dinamarquesas, ainda assim verifica-se que o tráfico de escravos para o Brasil expandiu-se enormemente depois de 1695. Apesar disso, a importância portuguesa não se reflete nas fontes disponíveis sobre o tráfico, resultando que a participação de Portugal – na verdade a participação ibérica – não se encontra tão bem representada como a de outros países no recentemente criado Banco de Dados Sobre o Tráfico Transatlântico de Escravos, do

* Traduzido do inglês por Isabel Cristina Ferreira dos Reis e João José Reis.

** Professor da Universidade de Queens, Canada.

*** Professor da Universidade de Victoria/Wellington, Nova Zelândia.

**** Professor da Universidade de Hull, Inglaterra.

Instituto W. E. B. Du Bois (W. E. B. Du Bois Transatlantic Slave Trade Data Set), da Universidade de Harvard, Estados Unidos.¹ Embora não possamos contar com dados originais novos para o conjunto da contribuição de espanhóis, portugueses e brasileiros, por meio de comparações e analogias com os dados relativamente completos para o comércio de outras nações – especialmente Inglaterra e Holanda –, conseguimos fazer novo balanço do tráfico ibérico.² Conseguimos também detalhar, mais do que fora possível até agora, a maioria de outras questões relativas ao tráfico, como suas redes transatlânticas, flutuações ao longo do tempo, a faixa etária e o sexo daqueles que vieram a bordo das embarcações – escravos e tripulação –, para mencionar apenas algumas.

O que trataremos a seguir se baseia, parcialmente, em novos dados de arquivos portugueses, espanhóis e brasileiros, mas principalmente em dados sobre exportação de mercadorias e demografia escrava nas Américas, e inferências a partir do melhor conhecido tráfico no Atlântico Norte. Primeiro discutimos o consenso existente na bibliografia sobre o volume do tráfico transatlântico de escravos, com particular atenção para sua fragilidade potencial; em seguida, examinamos as implicações para este consenso provocadas pelos novos dados, particularmente no que se refere ao comércio realizado sob as bandeiras portuguesa, espanhola e brasileira. Os leitores devem observar que 90 % ou mais deste comércio se estabeleceu nas Américas, não na Europa.

Segundo balanço da literatura pertinente feito por Paul Lovejoy em 1989, o consenso é que 11.863.000 africanos foram embarcados no tráfico atlântico e que entre 9.600.000 e 10.800.000 teriam chegado às Américas. Tais números dependem da taxa de mortalidade escolhida para converter os embarques na África em desembarques nas Américas. Em

¹ David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson and Herbert S. Klein, *The Transatlantic Slave Trade, 1527-1867: A Database on CD-ROM*, New York, Cambridge University Press, 1999. Os leitores devem observar que os cálculos nos quais este artigo se baseia foram feitos a partir de uma versão um pouco mais desenvolvida do banco de dados publicado, à qual aqui nos referimos como “banco de dados”.

² Johannes Postma, *The Dutch and the Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990; David Eltis, “The British Transatlantic Slave Trade Before 1714: Annual Estimates of Volume and Direction,” in Robert L. Paquette e Stanley L. Engerman (orgs.), *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion* (Gainesville, Florida University Press, 1996), pp. 182-205.

outro trabalho Lovejoy escolhe uma estimativa de 15% de mortalidade no Atlântico, de maneira que podemos dizer que considera 10.200.000 como sua melhor estimativa dos traficados que sobreviveram à travessia. Uma reavaliação recente aumenta as estimativas de Lovejoy em cerca de 5%.³ O resultado é comparável com a estimativa estabelecida em 1969 por Philip Curtin, de 9.566.000 africanos chegados às Américas e ao Velho Mundo, com uma margem de erro de 20% para cima ou para baixo. Esta estimativa pressupõe embarques na África da ordem de 11.200.000 africanos.⁴ Embora as revisões ao trabalho de Curtin não pareçam grandes em termos do volume total, houve algumas mudanças importantes em como este total esteve distribuído em ambos os lados do Atlântico, e particularmente nas Américas. Num novo exame dessas estimativas, avaliaremos tanto os desembarques, nos quais Curtin se concentrou, como os embarques na África, os quais chamou mais atenção daqueles que revisaram os números de Curtin. Baseamo-nos nos registros de navios entre 1660 e 1811 – um período que abarca 60% do tráfico transatlântico – e, onde aqueles registros são inadequados, baseamo-nos em analogias feitas a partir dos que não o são. Quanto ao período anterior a 1660 e após 1811, retornamos aos números consensuais acima referidos, com algumas pequenas mudanças.

Iniciamos com uma avaliação preliminar das viagens segundo a nacionalidade dos navios. O banco de dados identifica a filiação nacional de 23.302 (86%) das viagens ali incluídas, observando que cada navio podia ter feito, e em geral fazia, mais de uma viagem. Para outros 2.450 casos, o contexto da viagem e o nome do navio, do proprietário ou do capitão possibilitam que se infira sobre o possível local de registro, e

³ Per O. Hernaes, *Slaves, Danes, and African Coast Society: The Danish Slave Trade from West Africa and Afro-Danish Relations on the Eighteenth Century Gold Coast*, Trondheim, Department of History/University of Trondheim, 1995, pp. 140-171, fornece nova estimativa global de *importados* de 10.869.594 para a qual ele adiciona 55.889 libertos levados para São Tomé e Príncipe entre 1876 e 1900. Ele então converte para *exportados*, adicionando 15% de mortalidade e obtém 12.787.758.

⁴ A estimativa global é realmente para desembarques nas Américas e no Velho Mundo. Para estas estimativas, ver Philip D. Curtin, *Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, Wisconsin University Press, 1969, p. 268; Paul Lovejoy, "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis," *Journal of African History*, 23 (1982), pp. 473-501; idem, "The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa: A Review of the Literature," *Ibid*, 30 (1989), pp. 365-394. A citação é da p. 373.

assim criamos uma variável estatística chamada Bandeira Nacional Atribuída (*Imputed National Flag*), contendo 25.767 viagens (ou 24.823 daqueles navios que fizeram viagens para a África e aí embarcaram escravos). Para alguns navios, este procedimento não foi possível. A partir de 1839, a Inglaterra autorizou seus cruzadores a deter tumbeiros navegando com a bandeira portuguesa e a conduzi-los aos tribunais do Vice-Almirantado Britânico para julgamento sob leis britânicas. Em resposta a esta determinação (e a uma legislação similar de 1845 que estendeu tal política aos navios com bandeira brasileira), muitos traficantes deixaram simplesmente de fazer o registro dos seus navios. Além disso, houve sem dúvida alguns navios registrados como sendo de um país, mas que eram de outras nacionalidades, e outros que navegaram com documentos falsos. Alguns navios ingleses com bandeira francesa, no final do século XVIII, exemplificam os primeiros, e exemplificam os segundos tanto navios de ingleses como de norte-americanos navegando depois de 1807 com documentos portugueses e espanhóis – algumas vezes fraudulentamente, outras vezes não. De um modo geral, estes casos provavelmente contabilizam menos de 1% dos tumbeiros do banco de dados. É igualmente difícil separar as viagens realizadas por navios pertencentes à Inglaterra daqueles cujos proprietários viviam na América inglesa e mais tarde nos Estados Unidos. Alguns navios identificados como britânicos foram provavelmente registrados nas colônias inglesas, e um problema semelhante ocorre com navios portugueses e brasileiros no século XIX. Para algumas poucas viagens, mesmo anteriores a 1839, não há indicação de qualquer tipo sobre a bandeira da embarcação. Devido ao fato de que a maioria dos proprietários de tumbeiros no Brasil do século XIX era na realidade portuguesa – pelo menos até a independência do país em 1822 –, para facilitar a análise consideramos que os navios brasileiros e portugueses podiam ser tratados como de uma só nação, embora com isso perdêssemos as nuances da participação metropolitana e colonial no tráfico de escravos. Além disso, os 663 navios de bandeira desconhecida navegando depois de 1807 deveriam ser mais provavelmente portugueses. Enquanto a bandeira portuguesa foi comum no trajeto para Cuba, a bandeira espanhola quase nunca era usada no intenso tráfico para o Brasil. Por isso, pressupusemos que todas as viagens feitas após 1807 foram

portuguesas. Antes de 1808, o problema da falta de informação é muito menor. Devido à existência de fontes sólidas sobre os navios franceses e holandeses antes de 1800, quase todas as 372 viagens foram igualmente consideradas britânicas, norte-americanas ou de colônias britânicas. Porque as informações disponíveis dos registros ingleses são muito mais completas na metrópole do que nas colônias e nos Estados Unidos, consideramos que todas as viagens, anteriores a 1808 e de bandeiras desconhecidas, foram empreendimento de coloniais ingleses, se navegando antes de 1776, e de norte-americanos, se depois de 1775, ou melhor, depois de 1782, porque quase não aconteceram viagens negreiras desde a América do Norte entre 1776 e 1782.

Estas suposições resultam na distribuição apresentada na Tabela 1. Os ingleses e os portugueses, sobretudo os primeiros, dominam nesta primeira aproximação dos dados, responsabilizando-se por sete entre cada dez viagens negreiras através do Atlântico.

Tabela 1
Nacionalidades atribuídas a viagens negreiras deixando a África,
1527-1867

	Frequência	Percentual
Portugal/Brasil	7310	26,8
Espanha	1116	4,1
França	4035	14,8
Estados Unidos	1711	6,3
Holanda	1219	4,5
Escandinávia (principalmente Dinamarca)	228	0,8
Inglaterra	11632	42,7
Total	27251	100

Fonte: Calculado a partir do W.E.B. Du Bois Institute Transatlantic Slave Trade Data Base.

O tráfico inglês

Dadas as bases nacionais sobre as quais os registros foram feitos, faz sentido examinar mais de perto cada um dos tráficos europeus e americanos, considerando desde já que 40% de todas as viagens negreiras se iniciaram nas Américas. Começamos com a Inglaterra, que se iniciou tarde no tráfico de escravos – um século depois que este começou, exceto por viagens esporádicas – e o deixou cedo, mas que mesmo assim transportou mais escravos através do Atlântico do que qualquer outra nação, com exceção de Portugal/Brasil. Tumbeiros ingleses forneceram escravos principalmente para as colônias inglesas, sobretudo antes de 1714. O grande número de escravos que os ingleses venderam ou transportaram para a América espanhola passaram primeiro pelo Caribe inglês. Uma estimativa do número de escravos desembarcados na América inglesa resulta, deste modo, na dimensão mesma do tráfico britânico de escravos. Antes de 1662, os traficantes ingleses venderam não mais de 40.000 escravos nas Américas, quase todos em Barbados. Entre 1661 e 1713, o número foi 399.500. As saídas de África são estimadas em 50.000 antes de 1661, e 500.500 entre 1661 e 1713.⁵ Para os últimos 28 anos do tráfico inglês, um banco de dados exclusivo criado por Stephen D. Behrendt e posteriormente integrado ao banco de dados do Instituto W. E. B. Du Bois, permite uma estimativa de 901.900 escravos deixando a África em 3.087 viagens. A Tabela 2 (b) resume esta informação e, onde necessário, deduz desta o número de escravos chegados nas Américas com base em estimativas da mortalidade escrava durante a viagem.

Estes três conjuntos de estimativas – dois antes de 1714 e um após 1779 – deixam o período de 1714-1779 em aberto. O tráfico britânico para estes anos teve sua origem preponderantemente em três portos, Londres, Liverpool e Bristol. É provável que quase todos os tumbeiros que deixaram Bristol estejam incluídos no banco de dados do Instituto W. E. B. Du Bois. Estamos apenas ligeiramente pouco confiantes sobre

⁵ A estimativa de 1661-1713 difere ligeiramente da derivada de David Eltis, "Volume and African Origins of the Seventeenth-Century English Transatlantic Slave Trade", *Cahiers d'Etudes Africaines*, 138 (1996), 620, em função de uma estimativa da mortalidade a bordo mais refinada. A distribuição temporal utilizada aqui é 2.000 antes de 1601, 23.000 entre 1601 e 1650 e 25.000 entre 1651 e 1660.

quão completos são nossos dados para as viagens partindo de Liverpool. Para Londres e os portos costeiros a proporção de viagens incluídas no banco de dados é ligeiramente inferior à daquelas iniciadas em Bristol e Liverpool, mas ainda assim menos que 90%.⁶ A base para estas avaliações é, simplesmente, nossa contínua pesquisa em jornais setecentistas em ambos os lados do Atlântico e, neste momento, a probabilidade muito forte de qualquer viagem detectada nestas fontes já aparecer no banco de dados. De um modo geral, o banco de dados contém algum registro sobre 95% das viagens que partiram da Grã-Bretanha entre 1714 e 1779. As estimativas dos embarques e desembarques de portos específicos, mostrados na Tabela 2 (a), derivam diretamente do banco de dados e estão ajustadas para acomodar embarcações ausentes. Os embarques de escravos em navios de Liverpool cresceram 1% e aqueles que operavam em Londres e outros portos, em 10%. As embarcações de Bristol permaneceram no mesmo. A soma dos valores corrigidos está registrada na linha 3 da Tabela 2 (b). Permanece o problema de obter informações sobre os resultados das viagens. O principal fundamento para a recente redução da estimativa do tráfico britânico após 1779, feita por Stephen Behrendt, foi sua descoberta de que um número relativamente alto de embarcações saiu para expedições negreiras que não se concluíram. Para o período 1714-79, é mais difícil descobrir o resultado das viagens do que para período posterior. A estratégia aqui adotada é considerar que todas as viagens sem resultados conhecidos de fato transportaram escravos para as Américas. Pressupondo a estabilidade de outras variáveis, esta estratégia produz um aumento das estimativas para o tráfico inglês.⁷ A Tabela 2 (b) mostra que navios ingleses transportaram pouco mais de 3.100.000 escravos da África e desembarcaram nas Américas um pouco menos de 2.700.000.

⁶ A tabela 2(a) mostra 234 mil escravos transportados em embarcações vindas de portos britânicos desconhecidos. A maioria delas saiu de Bristol, Londres ou Liverpool. Assim, quando dizemos que estamos confiantes em que o banco de dados inclui quase todos os navios que deixaram estes portos, não queremos dizer que estamos aptos a atribuir portos de embarque para todos estes navios.

⁷ Para 10% destas viagens, foi-lhes atribuído um porto com base na história da viagem ou nos nomes dos capitães.

Tabela 2 (a)
Escravos transportados através do Atlântico em navios britânicos,
1714-79, por porto de origem do navio (em milhares)

	Embarques (África)
Liverpool	609.1
Londres	358.0
Bristol	467.6
Lancaster	23.1
Whitehaven	15.1
Todos outros portos	12.3
Portos ultramarinos de embarque	45.1
Portos desconhecidos	107,0
Total	1637.3

Fonte: Calculado do W. E. B. Du Bois Institute Transatlantic Slave Trade Data Base.

Tabela 2 (b)
Escravos transportados no tráfico transatlântico por navios britânicos
1569-1807 (em milhares).

	Embarques	Desembarques
1569-1660	50.0*	40.0
1661-1713	500.5	399.8
1714-1779	1637.3	1364.0
1780-1807	924.5	862.6
1569-1807	3112.3	2667.2

Nota: *Estimativa baseada na taxa de 0,2 de mortalidade a bordo.

Fontes: Linha 1: ver texto; Linha 2: Eltis, "Volume and African Origin", com ajustes para mortalidade a bordo; Linha 3: total da linha 6 da Tabela 2 (a), com ajustes;

Linha 4: calculado do banco de dados, e para mais detalhes ver Behrendt, "Annual Volume".

O tráfico francês

O tráfico francês ocupou o mesmo espaço de tempo que o inglês, embora começasse e acabasse mais tarde. Depois de 1700, os catálogos de viagens de Mettas-Daget, juntamente com alguns pequenos acréscimos nossos, são quase completos. Existem dois testes empíricos que confirmam esta avaliação. Um envolve identificar “avistamentos” por outros navios em viagens negreiras, que são registrados no Mettas-Daget. Noventa por cento dos “avistamentos” nos quais os nomes dos navios ou seus capitães são registrados estão incluídos no catálogo como viagens negreiras bem sucedidas.⁸ O segundo teste foi desenvolvido durante a preparação do banco de dados do Instituto Du Bois. Nos últimos seis meses do projeto, seus organizadores acrescentaram ao banco o *Lloyd List*, uma gazeta marítima. Esta publicação é a mais completa fonte de informações sobre o movimento de navios no século XVIII, contendo algumas notícias sobre embarcações não-inglesas, além das inglesas. Duas únicas viagens foram registradas pelo *Lloyd* sem estarem também no Mettas-Daget (e apenas seis novas viagens de portos holandeses, examinadas abaixo). As poucas viagens francesas que não encontramos no Mettas-Daget acabaram prematuramente devido a apresamentos ou desastres naturais, e assim tiveram mais chances de escapar aos métodos de registro que todos os sistemas imperiais escravistas mantinham.

Considerando mais uma vez que todas as viagens empreendidas por tumbeiros, cujos resultados desconhecemos, chegaram de fato a transportar escravos, e de novo atribuindo um número médio de escravos transportados toda vez que esta cifra não foi encontrada, o banco de dados mostra que embarcações francesas conduziram 1.035.909 pessoas para as Américas, entre 1707 e 1793, o período coberto pelo Catálogo Mettas-Daget. É improvável que esta cifra englobe todos os tumbeiros franceses neste período, mas dadas as fontes não francesas que consultamos, e dada a discussão acima, é razoável concluir que o banco de dados contém 95% das embarcações francesas que fizeram a travessia. Divi-

⁸ Para uma descrição completa deste teste, ver David Eltis, “The Volume, Age/Sex Ratios and African Impact of the Slave Trade: Some Refinements of Paul Lovejoy’s Review of the Literature,” *Journal of African History*, 31 (1990), pp. 5505-67.

dindo 1.035.900 por 0,95, para refletir essas considerações, e admitindo um adicional de 54.400 escravos – considerando que as embarcações não noticiadas fossem do mesmo tamanho daquelas incluídas no banco –, resultam os números dispostos na Tabela 3.

O Catálogo Mettas-Daget cobre os anos entre 1707 e 1793. Em ambas as extremidades deste período, são menos completas as informações sobre carregamentos negreiros franceses. Para os primeiros anos do século XVIII, acrescentamos viagens encontradas em várias fontes documentais, especialmente relativas ao *asiento*, que começou a operar a partir da França depois de 1701, mas deste ano até 1707 não existe razão para se acreditar que os dados sejam tão completos como para os anos cobertos pelo Mettas-Daget. Para 1706 e 1707, usamos uma média anual de 2.000 escravos transportados, que é a média encontrada para 1708 e 1710, e para 1701 até 1705 contamos uma média anual de 1.400, que representa o ponto intermediário entre a média de embarques para o século XVII e a média para 1708-1710. Isto resulta numa estimativa de 17.000 escravos embarcados entre 1701 e 1710, 6.300 dos quais já incluídos na estimativa de 1707-1793. Assim sendo, somente 10.700 foram acrescentados à Tabela 3.

Tabela 3
Escravos transportados no tráfico transatlântico por navios franceses,
1630 – 1833 (em milhares)

	Embarques	Desembarques
1669-1700	40.0 *	32.0
1701-1793	1035.9	908.7
Acréscimo para viagens desconhecidas, 1711-1793	54.5	47.8
Acréscimo para viagens desconhecidas, 1701-1710	10.7	8.4
1794-1810	13.9	13.6
1811-1833	301.3	262.2
1669-1833	1456.3	1263.7

Nota: * Estimativas baseadas em taxa de mortalidade de 0,2. A mortalidade em navios franceses não foi muito diferente daquela em navios ingleses. Uma amostra de nove viagens francesas resultou em uma mortalidade média de 0,193 (dp=.173).

Fonte: ver texto.

Para o século XVII propriamente dito, nosso banco de dados contém somente quarenta registros de viagens negreiras francesas, desembarcando 10.500 escravos, todos nas Antilhas francesas. O tráfico francês foi claramente maior do que esses números sugerem, mas quem lê a volumosa correspondência inglesa e holandesa da África Ocidental, referente às atividades de negreiros de todas as nacionalidades, sabe que ela cobre com maior detalhe as atividades dos ingleses e holandeses.⁹ Foram largamente mal sucedidas as tentativas do governo francês para estimular o tráfico, desde as reformas de Colbert até o início do *asiento* francês em 1701. A Compagnie du Sénégal conseguiu uma aparência de tráfico regular, mas as companhias das Índias Ocidentais, Costa da Guiné e África nunca conseguiram mais do que expedições irregulares, com intervalos de alguns anos entre uma e outra e navios formados em comboio, a começar por aquele comandado por Henrik Caroloff, em 1669. Não houve qualquer presença contínua da França na África ao sul da região de Senegâmbia. Mesmo o Senegal produziu apenas algumas centenas de escravos anualmente neste período, muitos dos quais para as galés francesas na Europa, e há pouca evidência de um importante setor privado francês dedicado ao tráfico anteriormente a 1700. Alguns dos primeiros carregamentos de navios franceses parecem ter resultado de saques a embarcações portuguesas e deveriam ser incluídos nas estimativas portuguesas. Além disso, a Holanda dominou o pequeno tráfico para a América francesa antes que Colbert proibisse, em 1664, que este comércio fosse feito em navios holandeses. Entre cerca de 1660 e 1700, a compilação de fontes feita por Clarence Munford sugere não mais de 1.000 escravos transportados anualmente para as Américas em navios franceses, não obstante ele evite qualquer estimativa global. A documentação inglesa e holandesa sobre a África sugeriria que esta é uma cifra máxima.¹⁰ Assim,

⁹ Para as vendas holandesas no Caribe francês, ver Postma, *The Dutch and the Atlantic Slave Trade*, p. 35; e Clarence J. Munford, *The Black Ordeal of Slavery and Slave Trading in the French West Indies, 1625-1715*, Lewiston, E. Mallen Press, 1991, p. 147. Os piratas tendiam a estar mais interessados em ouro do que em escravos (Rawlinson mss. Bodleian Library, Oxford, C 745, fls. 195, 198, 209-211, 216), porém, durante os anos de guerra, as *lettres de marques* francesas eram usadas para a compra de todo tipo de carga, inclusive escravos (Jonh Wortley to RAC, 23.9.1690, T70/11, fl. 104).

¹⁰ Munford, *Black Ordeal*, pp. 127-199. Munford afirma que “Entre 1671 e 1692, no mínimo 44 navios partiram de La Rochelle (o principal porto negreiro francês nesta época e a base das

o total de desembarques nas Américas em navios franceses antes de 1700 não parece ter sido mais do que 32.000, ou 800 ao ano, o que significaria cerca de 40.000 embarques na África.

Depois de 1792, houve um hiato até a Paz de Amiens, quando o tráfico francês revitalizou-se por algum tempo, desta vez centrado em Bordeaux em vez de Nantes. Para este intervalo nos baseamos no trabalho de Eric Saugera, suplementado pela *Lloyd's List*, uma gazeta marítima editada em Londres.¹¹ Saugera sugere 65 viagens de navios negreiros da metrópole francesa, porém cerca de um terço delas encabeçadas pelas ilhas Mascarenhas. Estas embarcações transportaram uma média de 321 escravos em cada viagem. Estima-se então que embarcações francesas, navegando para as Américas, entre 1800 e 1805, transportaram 13.910 escravos (dois terços de 65 multiplicados por 295). A mortalidade a bordo foi de aproximadamente 3% e isto sugere a chegada de 13.440 escravos, se pressupomos que todos estes navios desembarcaram escravos. Como sugere Saugera, esta é “uma ordem de grandeza” (*un ordre de grandeur*). O tráfico francês desapareceu mais uma vez quando as hostilidades intra-européias recomeçaram, e para o período pós-1810 o seu volume está calculado separadamente, embora tenha entrado na Tabela 3. Esta tabela reúne as várias estimativas, e as apresenta em termos de embarques e desembarques.

companhias francesas) para comprar cativos” (p.162). Alguns deles transportaram escravos para a França. Não havia grande atividade em outros portos franceses antes de 1690. Falando da perspectiva dos maiores envolvidos, o Capitão Philips, ao chegar em Ajuda em 1694, observou haver ali “um pobre agente francês e um segundo [que] mora numa pequena choupana de taipa perto da do rei. Lá não tinha estado sequer um navio francês em três ou quatro anos, de forma que eles se encontravam mui desanimados e pobres, sem nenhum sustento exceto a generosidade do rei [...]” (Awnsham Churchill e John Churchill, *A Collection of Voyages and Travels*, 6 vols, Londres, H. Lintot, 1744-46, vol. 6, p.238). Para outros comentários dos ingleses e holandeses sobre o tráfico francês e a habilidade deles para contê-lo (pelo menos antes de 1700), ver William Cross, Comenda, 3.3.1686, Rawlinson, C745, fls. 337, 338; Humphreys, Wright and Boylston, Cape Coast Castle to RAC, 5.1.1688, T70/11, fl. 31; Albert van Dantzig (org.), *The Dutch and the Guinea Coast, 1674-1742: A Collection of Documents at the General State Archive at The Hague*, Accra, GAAS, 1978, pp. 46, 49, 64.

¹¹ Eric Saugera, “Pour une histoire de la traite Française sous le Consulat et l’Empire,” *Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer*, 56 (1989), pp. 203-29.

O tráfico holandês

O tráfico holandês foi quase tão bem documentado quanto o francês. A Tabela 4 resume o que se sabe até agora e a maior parte das informações deriva do trabalho de Johannes Postma (cujos dados sobre o volume do tráfico holandês estão no banco aqui usado), Franz Binder, Pieter Emmer e Ernst van den Boogart. As estimativas destes estudiosos aparecem na Tabela 4, porém elas não cobrem de fato todo o universo, pelo menos para o período que antecede 1658.¹² O primeiro carregamento transatlântico de escravos em navio holandês foi para Trinidad, em 1606, e há o pequeno e famoso grupo que chegou à Virgínia em 1619, os primeiros escravos desembarcados numa colônia inglesa que futuramente formaria com outras os Estados Unidos. É quase certo, porém, que estes escla-

Tabela 4
Escravos transportados através do Atlântico por navios holandeses,
1630 – 1810 (em milhares)

	Embarques	Desembarques
Américas (exceto Brasil), 1606-50	17.0	13.6
Brasil Holandês, 1630-1650*	31.0**	26.3
Américas, 1651-74	61.2***	53.3
Américas, 1675-1810	418.5	358.8
Américas, 1606-1810	527.7	452.0

Notas: * Inclui uma embarcação negreira que chegou em 1651.

** Calculado de van den Boogart e Emmer, "Dutch Participation", p.369, com um desconto para mortalidade durante a viagem para os anos 1630, 1636 e 1646-5, apenas para os quais os dados sobre desembarques estão disponíveis. A mortalidade de 17,87% dos escravos embarcados é calculada da mesma fonte. Pode ser observado que a mortalidade inclui algumas mortes que ocorreram depois do desembarque e antes das vendas nas Américas.

*** Mortalidade calculada da mesma forma acima para estimar os desembarques

Fontes: Linha 1: ver texto; Linha 2: Ernst van den Boogart e Pieter Emmer, "The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650," in H. Gemery e J. Hogendorn (orgs.), *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York, Academic Press, 1979), pp. 353-75; Linha 3: Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, p. 35, com ajuste para mortalidade (ver nota acima); Linha 4: calculado do Banco de Dados.

¹² O resto desse parágrafo baseia-se substancialmente em Ernst van den Boogart e Pieter Emmer, "The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650", in Henry A. Gemery e Jan S. Hogendorn (orgs.), *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York, Academic Press, 1979), pp. 353-375.

vos virginianos foram tomados a um navio português com contrato de *asiento*. De fato, no início, muitos escravos chegados em navios holandeses haviam começado a viagem em embarcações portuguesas posteriormente capturadas pela Holanda, na época em que as coroas portuguesa e espanhola estavam unidas. Para o comércio holandês com o Brasil utilizamos as séries levantadas por van den Boogart e Emmer, totalizando 31 mil embarques, ajustando esta estimativa com base nas taxas de mortalidade sempre que conseguíamos apenas informações sobre o número de desembarques. Quanto às demais regiões das Américas na primeira metade do século XVII, a Holanda vendeu escravos em Barbados e possessões francesas a partir do momento em que estas ilhas começaram a usar mão-de-obra africana, mas não há indícios de um tráfico regular para colônias espanholas no continente neste período inicial. O tráfico para as colônias francesas e inglesas antes de 1650 foi muito menor do que para o Brasil, e está claro que os holandeses foram muito menos importantes do que os ingleses no suprimento de Barbados, o mais importante – embora ainda pequeno – mercado caribenho da década de 1640. Acrescentamos, especulativamente, 17.000 embarques na África em navios holandeses antes de 1651, para daí chegarmos a um total de 48 mil escravos embarcados em navios holandeses até cerca de 1650.

Desde o início da década de 1650, Curaçao, em mãos holandesas desde 1634, começou seu histórico papel como entreposto para a América espanhola e as ilhas francesas, mas parece improvável que tivessem passado pela ilha mais de mil escravos anualmente, entre 1651 e 1657.¹³ Não contamos com cálculos precisos sobre o suprimento holandês de escravos para Barbados e as colônias francesas e espanholas antes de 1658, mas a literatura recente se inclina a ver estas lacunas do tráfico de escravos como sendo menores do que os estudiosos acreditavam até poucos anos atrás.¹⁴ Se considerarmos mil embarques anualmente da África para Curaçao, entre 1651 e 1657, e adicionarmos o cálculo de Postma de

¹³ Postma, *Dutch Slave Trade*, pp. 27-29.

¹⁴ Pieter Emmer, “‘Jesus Christ Was Good, but Trade Was Better’: An Overview of the Transit Trade of the Dutch Antilles, 1634-1795”, in Paquette e Engerman (orgs.), *Lesser Antilles in the Age of European expansion*, p. 216; Wim Klooster, “Dutch Trade, Capital and Technology in the Atlantic World, 1595-1667”, (Comunicação inédita apresentada na reunião anual da American Historical Association, 1998.)

44.500 escravos desembarcados (supondo embarques de 54.200), então o tráfico holandês entre 1651 e 1674 totalizaria 61.200 escravos.

A partir de 1675, confiamos muito nos dados de Postma. Corrigimo-los levemente, entretanto, acrescentando umas poucas viagens e, sempre que necessário, usando nossas próprias estimativas do volume provável de escravos (preenchendo assim lacunas nos dados). Os procedimentos metodológicos para atribuir estimativas são listados na Introdução ao banco de dados publicado em CD-ROM, mas para os mais familiarizados com o próprio banco é preciso dizer que usamos uma versão mais apurada das variáveis SLAXIMP, para computar o embarque de escravos, e SLAMIMP, para computar os desembarques. Estas estimativas incluem um lugar para navios holandeses que desapareceram dos registros históricos no curso de suas viagens, de maneira que de fato supomos que essas viagens resultaram na venda de escravos. Elas não incluem alguns poucos navios que navegavam sob bandeira holandesa durante a fase ilegal do tráfico de escravos, depois do tratado anglo-holandês de 1818, embora nenhum dos navios envolvidos pareçam ter sido de traficantes holandeses.

Mas quão completos são estes dados? Como foi observado acima, a *Lloyd's List* pouco acrescentou aos dados de Postma, porém esta fonte é disponível somente a partir de 1741, e assim mesmo faltam-lhe alguns anos. As fontes de Postma para a década de 1730 – período em que a companhia de comércio começou a declinar e antes das companhias de livre comércio tornarem-se plenamente operacionais – provavelmente contêm lacunas. Além disso, durante a era da Companhia das Índias Ocidentais, 1674-1738, os contrabandistas (viagens privadas ilegais) não foram tão bem documentados como as viagens da Companhia, especialmente nas décadas de 1670 e 1680. A maioria dessas embarcações buscava mais ouro do que escravos, e Postma acredita ter incluído a maioria dos escravos contrabandeados em seus dados, mas a possibilidade de viagens não detectadas permanece. Parece pertinente, então, uma pequena concessão para tais viagens, e a linha 5 da Tabela 4 faz isto, adicionando 1% de nossas estimativas para o período 1676-1803 ao total. De 1606 a 1829, estimamos que os 452.000 escravos desembarcados nas Américas sob a bandeira holandesa seriam os sobreviventes dos 527.700 que deixaram a costa da África.

O tráfico dinamarquês

O pequeno tráfico dinamarquês, discutido agora, é bem documentado e recentemente recebeu considerável atenção. Svend Holsoe e Per Hernaes, trabalhando independentemente um do outro, levantaram o que eles consideraram próximo do total de escravos apanhados por este setor do tráfico. Anima-nos que suas estimativas sejam semelhantes.¹⁵ Per Hernaes calculou 97.850 escravos partindo da África, mas aí incluiu 8.700 partindo de Christiansborg em navios não dinamarqueses, quase todos provavelmente contados sob as bandeiras de outras nações no presente trabalho. Deduzindo estes, restam 89.150 escravos embarcados, que provavelmente respondem pelo conjunto das viagens transatlânticas de navios negreiros dinamarqueses realizadas no período 1660-1806. A taxa de mortalidade parece ter sido relativamente alta nas embarcações dinamarquesas, em torno de 16,2% (nc = 86, dp = 13.9), e isto implica desembarques da ordem de 74.700 escravos.

As outras pequenas potências vizinhas envolvidas desempenharam um papel muito menor. Brandenburgo e depois as cidades hanseáticas empreenderam algumas viagens. Há registro de dezesseis sob estas bandeiras, principalmente durante a era em que os Eleitores de Brandenburgo controlavam Gross-Friedrichsburg, logo a oeste do Cabo das Três Pontas, na Costa do Ouro, entre 1683 e 1721.¹⁶ Os suecos podem ter enviado um pouco mais. Consideramos 5.000 escravos embarcados conjuntamente por Brandenburgo e pela Suíça, e 4.000 desembarcados. A linha 8 da Tabela 6 apresenta estes cálculos.

O tráfico português e o espanhol

O tráfico português e o espanhol, diferentemente do dos britânicos e holandeses, era em grande parte sinônimo de desembarques de escravos em áreas específicas das Américas. O sistema de ventos do Atlântico Sul assegurou que o tráfico para o Brasil fosse privilégio de traficantes esta-

¹⁵ Hernaes, *Slaves, Danes, and African Coast Society*, pp. 170-133; Svend Holsoe, comunicação pessoal.

¹⁶ Adam Jones, *Brandenbourg Sources for West African History, 1680-1700*, Stuttgart, F. Steiner, Verlag & Wiesbaden, 1985, pp. 1-11. O forte encontrava-se virtualmente moribundo nas primeiras décadas do século XVIII, antes dos holandeses o ocuparem.

belecidos nos principais portos brasileiros. Estes traficantes eram principalmente portugueses, mesmo após a independência do Brasil. Os traficantes espanhóis negociavam somente para a América espanhola, mas exceto nos primeiros momentos do tráfico, eles contribuíram com uma proporção pequena para este tipo de comércio. Desde o início do século XVI até a segunda metade do século XVIII, mais do que fazerem seu próprio tráfico, os espanhóis escolheram emitir licenças ou *asientos* que permitiam, sobretudo a estrangeiros trazerem escravos para seus territórios. Os *asientos* mudavam frequentemente de mãos antes de chegar às de seus verdadeiros detentores. No início estes podiam ser espanhóis, genoveses ou portugueses, porém, a partir do final do século XVI, eram normalmente portugueses. Como é difícil separar estes diferentes grupos, todos os negreiros ibéricos antes de 1700 são aqui rotulados de portugueses, mas dada a pequena escala do tráfico no início, a superestimativa do tráfico português é mínima.

Os espanhóis – principalmente os estabelecidos em Cuba – entraram amplamente no tráfico depois de 1807, mas existe uma certa confusão derivada do fato de que frequentemente usavam a bandeira portuguesa, especialmente depois do tratado anglo-espanhol de 1835, que concedeu aos cruzadores britânicos amplos poderes contra os traficantes espanhóis. Em suma, a partir de 1640, o comércio português de escravos é virtualmente sinônimo de tráfico para o Brasil, até o século XIX, quando a bandeira portuguesa apareceria mais uma vez em Cuba e, menos intensamente, no tráfico para o Rio da Prata. De todos os principais grupos nacionais, os portugueses foram os menos afetados por guerras. O regime de ventos do Atlântico Sul manteve seus potenciais rivais à distância.

Entre 1640 e 1807, os traficantes ingleses, dinamarqueses, holandeses, estadunidenses e franceses suprimiram a América espanhola, frequentemente a partir de entrepostos na América, em vez de diretamente da África. Isto significa que, embora o número de escravos chegados na América espanhola seja de grande interesse, se nossa preocupação é simplesmente calcular o tamanho total do tráfico transatlântico, então seguramente poderíamos ignorar os contratos de *asiento* feitos depois de 1640 – contanto que tenhamos confiança em nossas estimativas sobre o tama-

nho do tráfico de outros importantes traficantes, a maioria dos quais tiveram contratos de *asiento* numa ou noutra época.¹⁷ O problema espinhoso do número de escravos desembarcados na América espanhola, uma preocupação de trabalhos anteriores sobre o volume do tráfico, é assim em grande parte aqui superado.

Embora o tráfico português seja o mais sub-representado no banco de dados, ele mesmo assim constitui mais de um quarto das viagens ali incluídas, e se as estimativas do tráfico luso apresentadas adiante são corretas, então bem mais da metade das viagens negreiras portuguesas estariam contabilizadas. Todos os navios transatlânticos, exceto muito poucos identificados sob outras bandeiras, foram considerados portugueses até 1640. Para os primórdios do tráfico – antes de 1600 – a estimativa de Curtin de 50.000 desembarques no Brasil ainda se sustenta. Para a América espanhola do mesmo período, no entanto, um significativo ajuste é necessário em relação à sua estimativa de 75.000 escravos desembarcados. A exportação de minério, sobretudo a prata, das colônias para a Espanha se expandiu rapidamente no final do século XVI e alcançou o máximo logo após 1600. A melhor estimativa recente de desembarques de escravos na América espanhola entre 1595 e 1640 é 268.200, e não menos de 30% destes chegaram no intervalo de seis anos entre 1595-1600.¹⁸ Esse inchaço de final de século, que trouxe para a América espanhola 80.500 africanos – facilmente a mais alta média anual de qualquer grande região da América antes do crescimento explosivo do setor açucareiro britânico – é a razão para dobrar a estimativa para a América espanhola de 75 para 150 mil escravos. Isso implica num total de 200 mil escravos desembarcados nas Américas no século XVI. A mortalidade média durante as viagens nos anos 1595 a 1640 em 66 navios portugueses foi 25,6% (20% calculados para a rota mais curta para o Brasil), e sustenta uma estimativa de partidas da África de 264.100 entre 1519 e 1600.

Durante o século XVII o controle do tráfico para a América espanhola se deslocou, em meados do século, dos portugueses para os

¹⁷ Georges Scelle, “The Slave Trade in the Spanish Colonies of America: The Asiento”, *American Journal of International Law*, 4 (1910), pp. 614-61.

¹⁸ Todas as informações no banco de dados, bem como as estimativas, são de Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamerica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977. O CD-ROM contém 83.200 desembarques, 29.800 em 1595-1600.

holandeses e ingleses, e depois disso o tráfico português se tornou virtualmente sinônimo de tráfico para o Brasil, exceto por uma curta renovação do *asiento* entre 1696 e 1701, desta feita envolvendo a Companhia de Cacheu.¹⁹ De 1601 a 1640, as chegadas em navios portugueses à América espanhola totalizaram 187.700, representando os sobreviventes de 252.000 escravos embarcados. Para o Brasil, estimativas mais antigas estabelecem 200.000 chegados ao Brasil entre 1600 e 1650 – ou 173.700 após deduzir os que vieram em tumbeiros holandeses – e 325.000 entre 1650 e 1700.²⁰ Analogias com os ramos mais bem documentados do tráfico sugerem que ambas as estimativas anteriores são muito altas. Os grandes compradores de escravos no Brasil, antes de 1700, eram os senhores de engenho. A expansão do setor açucareiro na segunda metade do século XVI foi provavelmente semelhante à expansão posterior do mesmo setor no Caribe inglês. Ambos os setores mudaram para uma fonte de mão-de-obra predominantemente africana e escrava, os portugueses substituindo os indígenas, os ingleses os servos por contrato (*indentured servants*). O crescimento do sistema inglês de *plantation* foi provavelmente mais explosivo, e sua concentração no trabalho africano provavelmente maior, ao completar-se a transição. Em algum momento em torno de 1675, as exportações de açúcar do Caribe inglês ultrapassaram o volume das exportações de açúcar brasileiro logo antes do ataque holandês de 1624. Os cem mil escravos chegados ao Brasil entre 1600 e

¹⁹ Sob o novo contrato, talvez 5.000 escravos tenham entrado na América espanhola. Ver Scelles, "The Slave Trade in the Spanish Colonies of America", pp. 614-661. Sobre as dificuldades em obter escravos de fornecedores que não fossem ingleses e holandeses, após 1660, ver Leslie B. Rout, *The African Experience in Spanish America, 1502 to the Present Day*, Cambridge, Cambridge University Press, 1976, p. 44-48.

²⁰ O balanço das evidências feito por Frédéric Mauro quarenta anos atrás continua básico, embora sua discussão sobre navegação e demografia não seja robusta. Ele estimou em 108.000 o número de escravos chegados em Pernambuco entre 1600 e 1652, 75.000 antes de 1630, todos em navios portugueses. Sua estimativa para o pós-1630 é basicamente consistente com os dados holandeses para Pernambuco. Ele calculou para a Bahia e o Rio de Janeiro – os outros únicos portos significativos – 200.000 escravos desembarcados entre 1600 e 1650. Para o pós-1650, Mauro retorna à estimativa agregada de Maurício Goulart, 20.000 escravos chegando anualmente nas Américas, dos quais ele achava que 6 a 7 mil podiam ter desembarcado no Brasil. Isso implica numa estimativa de 325.000 escravos entre 1650 e 1700. Ver Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960, pp. 174-180 e Maurício Goulart, *Escravidão africana no Brasil (das origens à extinção do tráfico)*, São Paulo, Martins, 1950, p. 116. Schwartz aceita a cifra de Goulart de 2.000 escravos anualmente só para a Bahia, o que é em geral consistente com a perspectiva de Mauro. Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantation in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 342.

1625 (metade dos 200.000 atualmente aceitos para 1601-50) se sobressaem diante dos melhor documentados 140.000 que chegaram ao Caribe inglês entre 1640 e 1675, mesmo depois de considerar a força de trabalho indígena, também usada pelos lavradores. Após 1625, entretanto, a destruição causada pela invasão holandesa e a estagnação do setor açucareiro baiano sugerem que parece improvável 100.000 escravos desembarcados no segundo quartel do século XVII, mesmo contabilizando escravos chegados em navios holandeses. Pernambuco era responsável por bem mais da metade da produção de açúcar antes de sua ocupação pelos holandeses. O total dos escravos desembarcados de tumbeiros portugueses no segundo quartel do século XVII deve provavelmente ser reduzido pela metade, para 50.000. Assim, 150.000 escravos foram contados no tráfico português para o Brasil entre 1600 e 1650 – o que significa 187.500 embarcados na África, considerando uma mortalidade de 20% para a rota mais curta do Atlântico Sul. A soma de 252.000 escravos embarcados para a América espanhola e 187.500 para o Brasil resulta em 439.500 escravos transportados para as Américas em navios portugueses, entre 1601 e 1650.

Para o período seguinte, 1650-1700, a estimativa de 325.000 desembarques no Brasil, sugerida por Mauro e Goulart, também parece precisar de uma correção para baixo.²¹ O setor açucareiro inglês absorveu 177.000 escravos, e ainda assim Barbados e as ilhas Leewards bri-

²¹ Estimativas mais recentes indicam um volume ainda maior, perto de meio milhão de escravos entrando no Brasil a bordo de negreiros portugueses neste meio século. Patrick Manning (usando dados de Pierre Verger de navios de fumo para a África Ocidental) sugeriu 2.300 anualmente da Costa dos Escravos para o Brasil (Manning, “The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890”, in Gemery e Hogendorn (orgs.), *The Uncommon Market*, pp. 107-141). Joseph Miller estimou o volume global de escravos embarcados na África Centro-Occidental (região banto) em 11.800 ao ano (Miller, “The Number, Origins, and Destinations of Slaves in Eighteenth-Century Angolan Slave Trade”, in Joseph Inikori e Stanley Engerman (orgs.), *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies and Peoples in Africa, the Americas, and Europe* (Durham, NC, Duke University Press, 1992), p. 109; ver também Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, Wisconsin University Press, 1988, p. 233. Os cálculos de Miller alcançam 110.000 para a década de 1660, 130.000 para a de 1670, 125.000 para a de 1680, e 105.000 para a de 1690. Subtraindo destas cifras para a África Centro-Occidental os embarques comprovados de 2.300 escravos/ano de Angola em navios holandeses e ingleses (Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, pp. 110, 112-113; e Eltis, “The African Origins and Value of the English Slave Trade”, Table 4), resulta um tráfico para o Brasil de mais de 11.000 escravos (Manning, 2.300 e Miller 9.000 para cima) anualmente ou cerca de 10.000/ano desembarcados ao longo de meio século.

tânicas (St. Kitts, Antigua, Nevis, Montserrat) juntos provavelmente produziram mais bens agrícolas de exportação do que todo o Brasil, em 1700. No final de cem anos de desembarques de escravos e de uma economia de *plantation* que cresceu muito lentamente entre 1650 e 1700, por que o Brasil receberia mais escravos do que o Caribe inglês? É claramente possível que o Brasil estivesse utilizando, mais extensamente do que o Caribe, mão-de-obra escrava em setores não-exportadores, mas os escravos africanos eram comprados, de uma forma ou de outra, com o produto das exportações brasileiras, e as tendências do setor exportador nos dão alguma direção sobre o potencial para a obtenção de escravos. Uma estimativa de 177.000 para o Brasil é adotada para este meio século (1650-1700). Considerando 12,4% de mortalidade na viagem, temos 203.300 escravos embarcados na África.²² Incluindo o tráfico português ilegal para a América espanhola e as atividades da Companhia de Cacheu (10.000 desembarques), então o tráfico global dos portugueses para 1651-1700 fica em 187.000 escravos desembarcados nas Américas, o que implica em 214.800 embarcados na África. Na medida em que o setor açucareiro brasileiro retomou sua expansão no quartel final do século XVIII, ocasião em que a rota do tráfico Bahia-Golfo do Benin teve início, três quartos desses embarcados (161.100 escravos) foram atribuídos ao período 1676-1700 e os demais a 1651-1675.

Para o longo século XVIII, o tráfico português é, como já dissemos, sinônimo de tráfico para o Brasil, e felizmente as fontes aqui são melhores do que para o século anterior. As séries baianas de licenças para negociar fumo na Costa da África adentram muitos anos do século XIX, mas, além disso, há resumos de embarques de escravos em portos angolanos para a maioria dos anos, feitos por funcionários do governo – em alguns anos, vários feitos por diferentes funcionários –, bem como os

²² A mortalidade a bordo de navios navegando o trajeto mais curto entre a Costa dos Escravos e a Bahia era menor do que na rota entre África Ocidental e Caribe. Uma proposta de estabelecer uma companhia portuguesa na Ilha Corisco em torno de 1724, com o objetivo de deslocar ou reduzir o tráfico português na Costa dos Escravos, reconheceu mortalidade da ordem de 10% como “étant la computation ordinaire” (sendo a computação ordinária) (Huntington Library, California, Stowe mss., ST 28, fl. 7). Quando dados para o tráfico da Bahia se tornam disponíveis no início do século XIX, a mortalidade se estabelece em metade do que era em outras rotas. A mortalidade em navios chegados à Bahia, provenientes do Golfo de Benin, em particular entre 1810 e 1814, era de 4,6% (nc=101, dp=7,5).

registros de viagens, os quais estão incluídos em nosso banco de dados. Os navios navegavam de Angola para todas as regiões importadoras no Brasil, sendo a mais movimentada rota transatlântica de escravos aquela que ligava Luanda ao Rio de Janeiro.²³ Também há alguns dados disponíveis para o pequeno, porém duradouro, tráfico entre a Guiné Portuguesa, de um lado, e Pará e Maranhão do outro. Levamos em conta cada uma dessas rotas na discussão que se segue.

Em 1968, Pierre Verger publicou uma contagem das embarcações baianas que obtiveram licença para negociar fumo na costa africana.²⁴ Como é provável que todos esses navios pretendessem adquirir escravos, e que poucos deixaram a Bahia sem fumo com destino à África neste período, o banco de dados incluiu todas essas embarcações sobre as quais obtivemos dados até 1994. As listas de navios comerciando entre a Bahia e a África, encontradas em nosso banco de dados, diferem da contabilidade de Verger por três razões. Primeiro, as pesquisas de Verger em arquivos datam, provavelmente, da década de 1950 e início da seguinte, desde quando a documentação parece ter deteriorado. Isto torna talvez impossível recuperar todas as informações de que Verger dispôs.²⁵ Segundo, nossa documentação inclui alguns anos que Verger aparentemente negligenciou e, para algumas embarcações, presentes tanto na obra de Verger como no nosso banco de dados, foi possível acrescentar dados de outras fontes. Terceiro, foi possível preencher com outras fontes algumas das lacunas existentes nas coleções documentais baianas. Para 1715 e os primeiros três meses de 1716, as licenças para navios carregados de fumo que partiam da Bahia foram publicadas pela Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, pouco antes dos originais se perderem.²⁶ Além disso, como o próprio Verger indicou, enquanto os arquivos baianos não contêm registros para os anos 1734 a 1737, o Rijksarchief, em Haia, contém registros de navios portugueses transportando fumo

²³ Sobre as rotas do tráfico, ver Miller, "The Numbers, Destinations and Origins of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave Trade," pp. 78-89.

²⁴ Pierre Verger, "Mouvement des navires entre Bahia et le Golfe du Bénin (XVIIe-XIXe siècles)," *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 55 (1968), pp. 10-12.

²⁵ Arquivo Público da Bahia, série Passaportes de Embarcações, nºs 439, 440, 443, 447, 449, 456 da antiga catalogação.

²⁶ Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, 110 vols., Rio de Janeiro, BNRJ, 1929-55, vols. 61, 62.

para a costa ocidental africana nestes anos. Como resultado de tratados luso-holandeses em 1641 e 1661, os navios de fumo eram obrigados a deixar 10% de sua carga em Elmina antes de prosseguirem para a Costa dos Escravos.²⁷ Combinando o material do banco de dados, as críticas contas anuais de Verger, os *Documentos Históricos* da BNRJ e a documentação arquivística holandesa, ficamos com apenas doze anos, entre 1678 e 1810, sem qualquer informação sobre o movimento de navios do porto da Bahia. Nove destes anos se encontram entre 1717 e 1725, e parece razoavelmente claro que o motivo para as lacunas foi a destruição da documentação histórica e não porque não houve atividade dos traficantes para documentar.

Para converter em escravos saindo da África o que, na maioria dos casos, são registros de possíveis saídas de navios, são necessários dois passos. O primeiro é computar uma média para escravos carregados em cada navio, a partir de dados de navios deixando a Costa dos Escravos com números conhecidos de escravos a bordo. Tais informações estão prontamente disponíveis no banco de dados.²⁸ O segundo é fazer um ajuste para os anos sobre os quais não se têm dados. Para três dos doze anos perdidos, foram atribuídas médias quinquenais, e para o bloco de nove anos as cifras são estimadas na base de uma interpolação linear simples entre médias de cinco anos de um lado e outro da lacuna. Este procedimento gera uma estimativa de 656.000 escravos embarcados entre 1701 e 1810. Como foi observado, os dados sobre mortalidade a bordo para esta rota são escassos antes de 1810, porém se usássemos a taxa da rota Angola/Brasil entre 1701 e 1810 (8.81%, número de casos (nc)=326, desvio padrão (dp)=0,072), então 598.200 escravos teriam chegado.

Estaria assim completa a contabilidade resultante? Há dois controles independentes, um para os anos 1726 a 1733 e outro para depois de 1790. O primeiro é o cálculo anual, acima mencionado, de navios

²⁷ Verger, "Mouvement des navires," p.12; Verger, *Trade Relations Between the Bight of Benin and Bahia, 17th to 19th Century*, trans. Evelyn Crawford, Ibadan, Ibadan University Press, 1976, pp. 24-26.

²⁸ O número médio de escravos transportados do Golfo de Benin por navios de todas as nações, entre 1701 e 1810, foi 329.5 (nc=2323, dp=104,8), porém as estimativas utilizadas aqui são para um período de 25 anos e excluem as pequenas embarcações baseadas na América do Norte.

baianos desembarcando fumo em Elmina, cujos registros estão em Haia. Nestes anos, 129 embarcações receberam licenças na Bahia e 107 alcançaram Elmina. Dado que algumas embarcações licenciadas não tivessem navegado ou então tivessem sucumbido aos perigos normais do Atlântico, e um número muito pequeno de outras embarcações tivessem ido para Angola, então, em geral, poderíamos considerar estas duas séries documentais confirmadas uma pela outra. Navios não licenciados podem ter navegado da Bahia para a Costa dos Escravos, mas lá as chances de escapar das autoridades holandesas não devem ter sido muito grandes, e assim seu número seria provavelmente insignificante. Uma segunda checagem envolve os arquivos britânicos. Entre 1793 e 1807, existem séries descontínuas de diários de bordo de navios que passaram pelo Castelo da Costa do Cabo. Não era incomum a navios de todas as nações rumando à Costa dos Escravos passarem ou aportarem na Costa do Castelo em busca de suprimentos, informação ou, no caso de embarcações baianas, vendendo fumo. Extraímos desta fonte 71 embarcações navegando da Bahia.²⁹ Cinquenta e quatro destas também serão encontradas nos documentos sobre fumo do Arquivo da Bahia. Assim, pouco mais de três em cada quatro das embarcações baianas mencionadas em fontes não portuguesas também aparecem nas séries da Bahia. Algumas das embarcações portuguesas mencionadas nos documentos do Cabo da Costa do Castelo estariam fazendo o comércio intra-africano, e assim baseadas em São Tomé ou Ilha do Príncipe, e algumas outras podiam estar envolvidas com o pequeno comércio entre a África Ocidental e Pernambuco, o que será discutido adiante. Desta forma, uma vez mais, as licenças para negociar fumo ganham força como documentação.

Para o comércio dos portos portugueses em Angola, temos dados sobre a saída de escravos ao invés de dados sobre navios que partiam de um determinado porto com a intenção de comerciar escravos. Para Luanda, David Birmingham, Herbert Klein e Maurício Goulart e recentemente José Curto, que fez uma útil síntese de todas as pesquisas anteriores em arquivos, os quatro somados criaram uma série anual quase

²⁹ Os diários de bordo se encontram no PRO: T70/1565, pt. 2, 1566, 1568, 1569, 1570, 1571, 1572, 1573, 1574, 1579, 1580, 1581, e 1578, pt. 2. Duas referências a navios portugueses no *Lloyd's List* e no catálogo Mettas-Daget são também incluídas.

completa das saídas de Luanda de 1710 a 1810.³⁰ Os dados estão faltando apenas para quatro anos — 1715-17 e 1732 — e interpolamos nossas estimativas a partir do que se encontra disponível para os anos vizinhos. Além disto, fizemos acréscimos às séries disponíveis para o período 1701-1709, considerando que as saídas nestes anos foram iguais à média anual para o período 1710-1714. O principal problema com estes resultados é a óbvia sub-representação das crianças escravizadas. De acordo com estes dados, entre 5% e 6% dos embarcados em Luanda e entre 2% e 3% dos embarcados em Benguela eram de crianças. Tanto Klein como Curto sugerem que impostos de exportação baixos, ou às vezes até inexistentes, para crianças nos pontos de embarque seriam a razão para essa distorção.³¹ Classificariam os funcionários alfandegários portugueses algumas crianças como adultos para maximizar a tributação, ou os traficantes faziam adultos passarem por crianças para evitar o imposto? Como a classificação baseava-se na altura e não na idade, a última hipótese parece mais provável. Contudo, independente da explicação, não parece ter havido uma distorção sistemática da proporção de crianças que deixavam Luanda e Benguela. Acrescente-se que a proporção de crianças registradas para estes portos é menor do que a mui bem documentada proporção de crianças embarcadas em portos no interior ou pouco ao norte do Rio Congo em navios ingleses, franceses e holandeses. Estes navios utilizaram, em parte, as mesmas rotas de suprimento de escravos que supriram Luanda. Fizemos algum ajuste para as crianças que faltam em nossas estimativas do tráfico português de Angola, tomando o total de embarques naqueles anos em que apenas adultos são mencionados entre os deportados, e dividindo este total pela proporção média de adultos transportados em todos os anos para os quais há informações disponíveis tanto sobre crianças como sobre adultos. Para os

³⁰ David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola: The Mbundu and Their Neighbours Under the Influence of the Portuguese, 1483-1790*, Oxford, Clarendon Press, 1966, pp. 137, 141, 154-155; Herbert S. Klein, "The Portuguese Slave Trade from Angola in the Eighteenth Century," *Journal of Economic History*, 32 (1972), pp. 898, 917; Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, Princeton University Press, 1978, pp. 254-255; Goulart, *A Escravidão*, pp.203-205; José C. Curto, "A Quantitative Reassessment of the Legal Portuguese Slave Trade from Luanda, Angola," *African Economic History*, 20 (1992), pp. 1-25; Curto, "The Legal Portuguese Slave Trade from Benguela: A Quantitative Re-appraisal," *Africa*, 16-17 (1993-94), pp. 101-116.

³¹ Klein, *Middle Passage*, p. 35; Curto, "Slave Trade from Luanda," pp. 2-3.

anos 1733-38, 1770, 1772-75, 1777-83 e 1800-10, no entanto, Curto apresenta cifras brutas de embarques sem qualquer indicação de classificação etária. Não fizemos qualquer ajuste adicional para estas cifras, supondo que elas incluem todas as faixas etárias.³² Este procedimento resultou num total de embarques da ordem de 959.300 para 1701-1810. A média de mortalidade durante a viagem (porcentagem dos embarcados) foi de 8,81% entre Angola e Rio entre 1701 e 1810 (nc = 326, dp = .072). Os desembarcados, por sua vez, podem ser estimados em 874.800 cativos.

Para Benguela, o outro grande porto português da região, existem totais anuais para todos os anos exceto para dez entre 1730 e 1810.³³ Todos os anos para os quais nos faltam dados recaem entre os quinze anos que se seguem ao início da série anual e é possível que a falta de dados simplesmente reflita a falta de comercialização de escravos. Não há nenhuma evidência de atividades dos traficantes antes de 1730, e antes de 1745 apenas pouco mais de mil escravos são registrados anualmente como tendo partido para as Américas. Nós presumimos, contudo, que alguma atividade realmente aconteceu e atribuímos 5.000 embarques de Benguela para cada quinquênio (1725-30 e 1731-35). Embarques de escravos para os quinquênios 1736-40 e 1741-45 foram inferidos dos dados (que sobreviveram) para 1738, 1740-42 e 1744. Em outras palavras, supomos que o comércio de escravos foi contínuo a partir de 1725. Para os anos entre 1754 e 1762, os dados registrados incluem somente adultos, mas como as crianças compreendem somente 3,1% dos deportados de Benguela ao longo dos sete anos situados em ambos os extremos desta lacuna, dividimos o total de adultos por 0,969 para os nove anos em que crianças não foram mencionadas. Para muitos dos anos há, aqui tam-

³² Para alguns anos (1734-38), há tanto especificação adulto/criança como uma série separada de números agregados de embarques sem classificação etária, e esta última série termina sendo maior. Isso sugere que os números brutos também incluem crianças. Ver Klein, *Middle Passage*, pp. 254-255 e Curto, "Slave Trade from Luanda", pp. 16 e 21.

³³ As fontes são Klein, "Portuguese Slave Trade," p. 918, para 1738-1741, 1747-1800, e José Curto, "Slave Trade from Benguela", para 1730, 1742 e 1801-10. Ver também Joseph C. Miller, "Legal Portuguese Slave Trading from Angola: Some Preliminary Indications of Volume and Direction," *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 62 (1975), pp. 135-176, e Miller, "The Number, Origins, and Destinations of Slaves," para 1780-1783 e 1785-1810. Este último trabalho apresenta uma contabilidade dos embarques em Benguela diferente daquele trabalho publicado em 1975, citado logo acima, embora ele cite este como a fonte da nova estimativa. Decidimos usar a última fonte.

bém, uma série separada que registra apenas os totais de embarques escravos sem referência a idades. Toda vez que isso resultou em um maior número do que a série adultos-crianças (1759, 1779, 1783, 1778-98) incorporamos esta cifra maior sem ajuste adicional. Este procedimento levou a embarques de 362.700 e desembarques de 333.300 cativos, cálculos que aplicam a taxa de mortalidade de 8,81% da rota Rio/Angola.

Duas questões naturalmente emergem. Primeira, quantos escravos foram contrabandeados fora desses portos e assim escaparam das estimativas dos funcionários, baseadas nas quais os resultados acima foram alcançados? Segunda, quantos escravos partiram de outros portos de Angola, além de Luanda e Benguela? Aqui nos preocupa somente o comércio português. Navios franceses, britânicos e holandeses estiveram, todos, em atividade em Angola da década de 1670 até 1807, e dadas restrições mercantilistas, os funcionários portugueses não informariam a respeito dos escravos embarcados em tais navios, caso viessem ao conhecimento deles. Porém, a contabilidade das viagens já discutida, que constitui a base para as estimativas do tráfico de cada nação, já inclui escravos obtidos em território português. Quanto às embarcações portuguesas, nossos dados permitem algum controle do contrabando, no sentido de que inclui alguns navios chegados ao Rio de Janeiro que declararam ter navegado de Luanda e Benguela. Entre 1796 e 1810, é possível relacionar dois conjuntos de estimativas anuais de escravos saindo de Luanda e Benguela em navios portugueses, um feito do lado africano, outro do lado brasileiro.³⁴ Em suma, dados sobre o Rio de Janeiro registram 81.200 escravos deixando os dois portos africanos, enquanto os registros angolanos relatam o embarque de 87.500. Visto que, nesse período, Pernambuco e Bahia também recebiam escravos de Angola – aproximadamente um quinto das embarcações que chegaram a Luanda entre 1796 e 1810 tinham vindo de Pernambuco e Bahia³⁵ – estes totais são bastante

³⁴ Os dados angolanos foram registrados por Miller em "The Number, Origins, and Destinations of Slaves," pp. 92, 100-101, e os dados do Rio, do banco, foram coletados por Herbert S. Klein.

³⁵ Ver Gráfico 3 em Miller, "The Number, Origins, and Destinations of Slaves", p. 150. É difícil interpretar o gráfico porque o quinhão dos navios brasileiros que chegaram a Luanda em 1796-1810 do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (os únicos portos incluídos no gráfico) não totalizam um, e para alguns anos somam menos de 0,667. Não parece provável que se tenha verificado em qualquer momento que um terço dos navios que chegavam do Brasil tivessem vindo de portos brasileiros menores. Deve também ser observado que Benguela não foi incluída no gráfico, mas

semelhantes. Pelo menos nesses anos avançados do tráfico, o contrabando em larga escala, se é que existiu, deve ter escapado às autoridades de ambos os lados do Atlântico.³⁶ A evidência aqui apresentada é assim consistente com um modesto acréscimo de 10% para cobrir os escravos ilegalmente transportados pelo tráfico português ou transportados em navios portugueses clandestinos. O ajuste de 10%, que totaliza 95.900 para Luanda e 33.100 para Benguela estão incluídos na linha 8 da Tabela 5.

A segunda questão é a extensão do tráfico português em outros portos além de Luanda e Benguela. Mais uma vez o banco de dados pode ser convocado. A costa norte de Angola – ou seja, pontos no e ao norte do Rio Congo – foi dominada por países do norte da Europa Ocidental. Conhecemos os destinos de 356 tumbeiros que chegaram ao Rio de Janeiro entre 1795 e 1810. Destes, 21 vieram da África ao norte de Luanda, onze do Rio Congo e da costa de Loango. O ponto chave, porém, é que todos, com exceção de um deles, empreenderam viagens após 1807 — em outras palavras, depois que ingleses, holandeses e franceses já haviam se retirado do tráfico.³⁷ Os navios portugueses começaram a obter escravos alhures, no sudeste da África, a partir de meados da década de 1790. A documentação do Rio de Janeiro indica 14 navios que transportaram 5.300 escravos de Moçambique entre 1796 e 1809, com 4.100 desembarques.³⁸ Mas aqui, novamente, os portugueses só penetraram depois que os escravos de São Domingos (futuro Haiti) e a guerra européia desviaram a atenção dos franceses. Além disso, a Compa-

Miller anota que a maior parte do tráfico de Benguela nesta época era para o Rio de Janeiro. O quinhão carioca do tráfico angolano seria assim maior do que o tráfico apenas com Luanda.

³⁶ O contrabando nunca é isento de custos. Os portos existem porque oferecem facilidades para importar e exportar bens. Evitar essas facilidades é sempre caro. Se os portos estabelecidos são usados, então os seus funcionários precisam ser corrompidos. Ver essa discussão em John McCusker, *Rum and the American Revolution: The Rum Trade and the Balance of Payment of the Thirteen Continental Colonies, 1650-1775*, New York, Arno Press, 1989, que conclui que os estudiosos geralmente exageram o problema do contrabando nos portos atlânticos no século XVIII.

³⁷ Navios de Lisboa tentaram ali traficar na década de 1790, mas conseguiram poucos escravos e tiveram de complementar suas cargas em Luanda (Miller, *Way of Death*, p. 623). Ver também a discussão em “The Number, Origins, and Destinations of Slaves”, p. 92.

³⁸ Sobre o terminal carioca deste tráfico, ver Klein, *Middle Passage*, p. 56, e Manolo Florentino, *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico de Escravos Entre a África e o Rio de Janeiro*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 78-84, 234. Para os registros dessa atividade em Moçambique, ver Edward A. Alpers, *Ivory & Slaves in East-Central Africa*, Londres, Butler and Tanner, 1975, pp. 185-193.

nhia Geral de Pernambuco e Paraíba transportou 9.500 escravos da Costa dos Escravos, principalmente para Pernambuco, entre 1760 e 1782, dos quais estima-se que 8.600 desembarcaram.³⁹ A próxima questão é a extensão da atividade de livre comércio nessas regiões entre 1770 e 1810, sobre o que pouco se conhece. Fizemos uma estimativa de 30.000 embarques e 27.000 desembarques para este ramo secundário do tráfico durante estes anos. Reunindo essas redes discrepantes de comércio e admitindo uma atividade comercial portuguesa modesta na costa norte de Angola antes da saída dos ingleses, franceses e holandeses, resulta um total de 44.700 embarques de escravos e 39.700 desembarques, que incluímos na linha 8 da Tabela 5.

Finalmente, na Alta Guiné os portugueses obtiveram escravos em Cacheu e Bissau, desde o século XV até o século XIX, usando pequenas embarcações. Boa parte deste comércio inicial era para ilhas ao largo da costa, que às vezes funcionavam como entrepostos para o comércio transatlântico, e os escravos que por ali passaram estão incluídos nas estimativas do tráfico nos séculos XVI e XVII discutidas acima. Na verdade, os portugueses estabeleceram uma tal presença nesta área que conseguiram assegurar o português como a língua franca local até bastante tempo depois dos ingleses se tornarem os traficantes hegemônicos na Alta Guiné. Várias décadas depois de afastados do tráfico para a América espanhola, os portugueses tinham se estabelecido principalmente como intermediários para traficantes de outras nações. Porém, um pequeno comércio para a Amazônia (Belém do Pará e São Luís do Maranhão) desenvolveu-se na região no começo do século XVIII, o qual, até 1750, “não podia exceder alguns milhares” de escravos.⁴⁰ A crescente demanda de cacau e arroz do Pará, e de algodão e arroz do Maranhão, levou a um forte crescimento do comércio. Entre 1756 e 1778, a Companhia Pombalina do Grão-Pará e Maranhão, e depois os comerciantes livres entre 1778-1788, embarcaram 21.000 adultos (talvez 22.000 escravos

³⁹ Antonio Carreira, *As Companhias Pombalinas*, 2a ed., Lisboa, Editorial Presença, 1983, pp. 247-249.

⁴⁰ Colin M. MacLachlan, “African Slave Trade and Economic Development in Amazonia, 1700-1800,” in Robert B. Toplin (org.), *Slavery and Race Relations in Latin America*, (Westport, Greenwood Press, 1974), p. 118. Ver Jean Mettas, “La traite Portugaise en Haute-Guinée, 1758-1797: problèmes et méthodes,” *Journal of African History*, 16 (1975), pp. 343-363.

ao todo) de Cacheu e Bissau, com desembarques estimados em 20.500. Os pesquisadores que reuniram essas estimativas fazem a advertência de praxe sobre o uso delas, mas é surpreendente como os dados sobre desembarques coletados no Brasil correspondem tão bem aos dados sobre embarques coletados independentemente na África.⁴¹ De 1789 a 1801, há registros de mais 22.127 escravos desembarcados no Pará e Maranhão, com talvez 16.600 deles vindos da Alta Guiné. Não há qualquer confirmação do lado africano para estes anos, mas supondo um índice de 7% de mortalidade a bordo (esta que era a mais curta de todas as travessias transatlânticas), estimamos os embarques em 17.800. Entre 1802 e 1810 temos poucos dados, porém na altura das décadas de 1810 e 1820 o comércio era bastante menor, provavelmente refletindo a capacidade do Sul dos Estados Unidos – que já não contava com o tráfico transatlântico – para estrangular outras áreas produtoras de algodão e assim reduzir a demanda destas por mão-de-obra escrava africana.⁴² É altamente improvável que mais de 1.500 escravos em média fossem anualmente transportados da Alta Guiné para a Amazônia entre 1802 e 1810. Se aceitarmos 4.000 embarques antes de 1756, 22.000 de 1756 a 1778, 17.500 para 1778-1801 e 13.500 entre 1802 e 1810, então teremos um total de 57.000 escravos embarcados e 53.000 desembarcados na linha 11 da Tabela 5.

Para o século XIX, a nacionalidade dos tumbeiros constitui um tema complicado. Os navios mudavam de bandeira freqüentemente em resposta a uma longa série de tratados de iniciativa dos ingleses, que proibiam o tráfico e que com o tempo incluiu quase toda nação marítima. Os navios passariam a içar bandeiras e carregar documentos que eram freqüentemente falsos, e às vezes até embarcavam coleções de bandeiras e documentos. Assim, o banco de dados contém registros de 259 navios dos Estados Unidos registrados entre 1811 e 1861, mas em quase todos os casos tratava-se de navios de comerciantes cubanos ou portu-

⁴¹ Carreira, *Companhias Pombalinas*, p. 89. Comparem-se os dados de Carreira às séries sobre chegadas no Pará e Maranhão em MacLachlan, "African Slave Trade", pp. 137, 139. Note que alguns dos totais de MacLachlan incluem peças da Índia em vez de escravos, e que aproximadamente um quarto dos desembarques na Amazônia vieram de Angola.

⁴² Edmundo Armenio Correia Lopes, *A escravidão (subsídios para a sua história)*, Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1944), pp. 139-142; David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1989, pp. 241-247.

Tabela 5
Africanos transportados pelo tráfico transatlântico em navios
portugueses (em milhares)

	Embarques	Desembarques
	(África)	(Américas)
1519-1600	264.1	200.0
1601-1650 (para a América espanhola)	252.0	187.7
1601-1650 (para o Brasil)	187.5	150.0
1651-1700	214.8	187.0
1701-1810 (Bahia/Costa dos Escravos)	656.0	598.2
1701-1810 (de Luanda)	959.3	—
1701-1810 (de Luanda; adicional)	95.9	—
1701-1810 (de Benguela)	362.7	1.362.5
1701-1810 (de Benguela; adicional)	36.3	—
1701-1810 (MG-PE, Moçambique-Rio)	44.7	—
1701-1810 (Alta-Guiné para a Amazônia)	57.0	53.0
1811-1855	1944.6	1692.5
Total (1519-1855)	5074.9	4.430.9

Fontes: Linha 1 Curtin, *The Atlantic Slave Trade*; Linha 5: calculado do Banco de Dados; para todas as outras linhas, ver texto.

Tabela 6
Africanos transportados no tráfico transatlântico
segundo a nacionalidade dos navios

Nacionalidade dos navios	Embarques	Desembarques
	(África)	(Américas)
Grã-Bretanha	3.112.300	2.667.200
Pós-1713 América Continental Inglesa/EUA	220.600	205.500
Pós-1713 Caribe inglês	59.400	51.300
Portugal	5.074.900	4.430.900
França	1.456.400	1.263.700
Holanda	527.700	452.000
Espanha	517.000	449.800
Dinamarca	89.200	74.700
Todas as demais	5.000	4.000
Total	11.062.000	9.599.000

Fontes: Tabelas 2 a 5 e texto.

gueses que navegavam sob a bandeira estadunidense no momento em que embarcaram escravos, depois revertendo para uma outra bandeira, ou navegando sem nacionalidade declarada. Este grupo foi distribuído proporcionalmente entre portugueses e espanhóis. A execução de Nathaniel Gordon, em Nova York, em 1862, pôs um fim a esta prática. É certo que, entre 1811 e 1867, os donos do tráfico negreiro eram portugueses, espanhóis, franceses, e em menor proporção brasileiros, e que depois de 1832, com exceção para alguns expatriados como a firma Gantois & Martin da Bahia, os franceses já não participavam. Uma classificação das nacionalidades por nós atribuídas aos tumbeiros sugere que 11% dos que se encontram no banco de dados eram franceses e, após a transferência para seus devidos países dos navios registrados como dos Estados Unidos, conclui-se que 18% tinham registro espanhol e 71% português ou eram propriedades de portugueses. Os brasileiros estão incluídos entre estes últimos, baseado no fato de que a maioria dos navios negreiros brasileiros registrados era de proprietários com nacionalidade portuguesa.

Estimativas do volume do tráfico de escravos já existentes para 1811-1867 não são muito afetadas pelo novo banco de dados. Elas incluem embarques na África de 2.738.900 cativos e desembarques nas Américas de 2.383.800.⁴³ Aplicando para estas estimativas de embarques e desembarques as proporções dos grupos nacionais calculados a partir do banco de dados, resulta, para navios franceses 301.300 escravos embarcados na África e 262.000 desembarcados nas Américas (incluídos na Tabela 3); para portugueses 1.944.600 embarques e 1.692.500 desembarques (incluídos na linha 12 da Tabela 5); e para os espanhóis 493.000 embarques e 429.100 desembarques.

Agora podemos completar nossas estimativas do tráfico espanhol. Como foi observado acima, navios espanhóis traficavam bem antes de 1811. Até 1640, adicionamos esses navios ao tráfico português. Houve pouca atividade negreira espanhola no Atlântico ao longo do sé-

⁴³ Idem, pp. 205-254. Observe que excluímos da presente estimativa os *engagés* franceses levados durante as décadas de 1850 e 1860, daí a ligeira discrepância entre estas e as estimativas de meados da década de 1980. Observe também que a diferença entre o total de embarques na África e o total de desembarques nas Américas não é somente por conta da mortalidade durante a viagem, mas inclui aproximadamente 200.000 escravos desviados para colônias européias na África por vários esquadrões navais encarregados de suprimir o tráfico.

culo seguinte. Na segunda metade do século XVIII, ocorreram viagens espanholas ocasionais, já que a Espanha tentou penetrar no negócio do tráfico. Realmente, sob o Tratado do Prado, em 1778, a Espanha adquiriu de Portugal a ilha de Annabon, localizada no Golfo de Biafra, com o expresse propósito de estabelecer uma base negreira. Mas a atividade posterior do tráfico espanhol representou um grande fracasso, e um tráfico espanhol transatlântico substancial não se desenvolveu até quando britânicos e americanos abandonaram o negócio em 1807.⁴⁴ Assim, embora o banco de dados contenha registros de navios espanhóis que poderiam ter transportado 16.000 escravos antes de 1811, dois terços destes eram de embarcações que navegaram para Cuba entre 1800 e 1810. Só alguns navios espanhóis pareciam ativos antes de 1790. Aumentamos este pequeno número pela metade para compensar a falta de informações sobre tumbeiros espanhóis antes de 1811, e assim projetar um tráfico espanhol de 24.000 escravos para 1700-1810. Uma pequena amostra da mortalidade escrava a bordo de navios espanhóis, antes de 1811, sugere que 13,7% dos escravos transportados não alcançaram a América. Se esse número é típico, então 24.000 escravos embarcados corresponderam a 20.700 escravos desembarcados ($nc=11$, $dp=0,166$). Assim, nosso total para os traficantes espanhóis entre 1641 e 1867 é 517.000 escravos transportados de África e 449.800 desembarcados nas Américas, totais que se encontram na linha 7 da Tabela 6.

O tráfico norte-americano no continente e ilhas do Caribe

Nosso balanço do tráfico baseado na América do Norte – o caribenho tanto quanto o continental – remete a uma discussão do ramo menos conhecido do comércio transatlântico de escravos. Boston bem que pode ter enviado, em 1644, a primeira expedição negreira organizada na América do Norte, porém, entre a década de 1640 e aproximadamente 1730, os portos caribenhos realizariam muito mais viagens negreiras do que o continente. Principalmente depois de 1680, quando os negreiros descobriram como era bem vendido o rum em alguns lugares da África Oci-

⁴⁴ Ver o memorando de 26 de fevereiro de 1841 em PRO/FO84/383, fl. 262, e os documentos em PRO/FO84/299, fls. 19-25, carta retirada de arquivos franceses, para um resumo dessas atividades.

dental, centenas de pequenas chalupas deixaram as ilhas para a Costa do Ouro.⁴⁵ Mais tarde os traficantes de Rhode Island simplesmente seguiram os padrões já estabelecidos. Todas as viagens originadas na América do Norte antes de 1714, estão incluídas nas estimativas para o tráfico inglês de escravos apresentadas nas Tabelas 1 e 2. Isto significa que, embora tenhamos o registro de todas as viagens negreiras norte-americanas desta época, nossas estimativas todavia levam em consideração as lacunas nos registros. Nós presumimos que, antes de 1714, não ocorreram viagens francesas, holandesas ou dinamarquesas saídas da América.

De 1714 até 1811, nosso banco de dados reúne registros de 1.500 viagens partindo da América do Norte, ou que pelo menos poderiam ter começado lá, no sentido de que sabemos que chegaram à África ou à América, assim como estamos razoavelmente certos sobre o porto de embarque. Para aproximadamente 150 destas, não sabemos se começaram na Inglaterra ou na América anglófona, mas já que os registros britânicos são razoavelmente completos (e assim se esses navios fossem ingleses teriam sido identificados como tal), todos os 150 foram considerados como norte-americanos. Nossos dados incluem as 921 viagens ligadas ao tráfico de Rhode Island listadas por Coughtry. De fato, por conta do trabalho de Coughtry, o comércio escravo de Rhode Island é bem melhor documentado do que o de quaisquer outros portos nas Américas.⁴⁶ Há duas questões centrais para os interessados no volume total do tráfico. A primeira é até que ponto os dados de Coughtry são completos, e a segunda é qual o tamanho do resto do tráfico norte-americano em comparação com aquele ancorado nos portos de Rhode Island.

Respostas para ambas questões são possíveis. O banco de dados do Instituto W. E. B. Du Bois incorpora algumas fontes pouco usadas

⁴⁵ O primeiro "navio de rum" que aparece nos documentos como propriedade de um negociante privado (e sem licença para negociar) viajou de Barbados em 1683. Seu sucesso foi imediatamente reconhecido pelo agente da Royal African Company (RAC), que rapidamente conseguiu permissão da companhia para enviar navios desta diretamente para a África. Os negociantes de Antígua seguiram na trilha a partir de 1698, ocasião em que o monopólio da RAC já estava efetivamente rompido. PRO/T70/16, f. 49.

⁴⁶ Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Philadelphia, Temple University Press, 1981, pp. 241-284, lista 930 viagens. Usando fontes não disponíveis para Coughtry, nós revisamos a lista dele eliminando no processo algumas viagens contadas duas vezes e acrescentando outras. No conjunto, reduzimos sua lista a 922 viagens negreiras.

que não são específicas de nenhum porto em particular e que não parece favorecer nenhum porto em detrimento de outros nas regiões de língua inglesa na América. A maior presença européia na África durante a maior parte do século XVIII estava no Castelo do Cabo da Costa (Cape Coast Castle) no Cabo Corso. Provavelmente, mais de 80% dos tumbeiros originário da América inglesa e da Bahia aportaram ou passaram ao largo deste porto da Costa do Ouro, e os jornais de bordo que registraram o movimento desses navios sobreviveram, para alguns anos, na série T70 do Public Record Office (PRO) inglês. A gazeta marítima *Lloyd's List* tem características e preocupações semelhantes em relação aos traficantes norte-americanos, embora as informações sobre estes últimos não sejam tão completas quanto são para os ingleses. Finalmente, na coleção CO28 do PRO há uma série contínua de relatórios do Tesouro de Barbados relativos ao imposto pago sobre escravos desembarcados na ilha nas décadas de 1740 e de 1760. Criamos uma subamostra de 598 viagens a partir dessas três fontes, viagens que haviam começado ou foram registradas em portos norte-americanos no período 1730-1807. Conhecemos o lugar de registro de apenas 407 dessas embarcações, mas é possível identificar a provável nacionalidade ou região de origem das demais a partir dos comentários de observadores contemporâneos ou a história do navio ou do seu capitão. Os navios ingleses que retornaram à África da América foram excluídos da amostragem, assim como o foram várias centenas de navios que eram obviamente originários de regiões de língua inglesa, mas para os quais nenhuma informação sobre registro pôde ser inferida.

O que estas novas fontes nos dizem? Inicialmente, devemos observar que elas acrescentaram pouco à compilação de Coughtry sobre Rhode Island. Exceto as correções anotadas anteriormente (ver nota 46), somente mais 28 viagens de Rhode Island aparecem nestas e outras fontes em que se baseia o novo banco de dados. Estas somam aproximadamente 3% do total de Coughtry. Não afirmamos que todas as viagens de Rhode Island estejam incluídas no banco de dados, porém devido ao *Lloyd's List* e especialmente aos novos volumes do PRO/T70, parecemos altamente improvável que o verdadeiro total de Rhode Island excedesse os dados revistos de Coughtry mais 5% – em outras palavras 921

mais as 28 viagens adicionais, multiplicado por 1,05, ou aproximadamente 1.000 viagens entre 1714 e 1807. Um número desproporcional destas viagens desconhecidas recairia no período 1714-30, anos que precedem a disponibilidade das novas fontes. Um outro conjunto de resultados, com implicações para nossas estimativas, emergem do desdobramento da amostra T70-*Lloyd's List*-CO28. Primeiro, numa situação quase inversa ao período pré-1730, viagens associadas à América do Norte continental são cinco vezes mais numerosas do que viagens organizadas no Caribe, ou sejam 497 e 101 respectivamente. Segundo, deve ser registrado que viagens iniciadas em Rhode Island perfazem metade (49,3%) do sub-grupo associado com a América do Norte continental.⁴⁷ Desta forma, Rhode Island claramente não seria “sinônimo do tráfico de escravos na América do Norte continental”, como Coughtry sugeriu. Terceiro, a maioria das viagens que não começaram em Rhode Island são identificadas apenas como feitas em navios pertencentes aos Estados Unidos ou às colônias britânicas do continente, mas para aquelas embarcações com especificação dos lugares de registro, existe uma distribuição regular entre os portos de registro, com os portos de Massachusetts figurando maior número, seguido pelos de Nova York, Charleston, Chesapeake e Filadélfia. Rhode Island foi sem dúvida o maior centro do tráfico de escravos na América do Norte, mas todo porto aberto ao comércio transoceânico provavelmente esteve envolvido neste comércio.⁴⁸

Podemos agora propor nossas estimativas para o comércio negreiro norte-americano. Se os portos de Rhode Island foram responsáveis por, aproximadamente, 1.000 viagens entre 1714 e 1807, e os demais portos continentais norte-americanos organizaram aproximadamente

⁴⁷ Essa proporção é quase idêntica àquela estimada por David Richardson a partir dos documentos do Senado para os anos 1804-1807. Ver Richardson, “Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution”, *Journal of African History*, 30 (1989), pp. 8-9.

⁴⁸ Uma distribuição dos registros norte-americanos a partir do conjunto dos dados do banco, em vez de apenas o que contém a subamostra baseada no *Lloyd's List* e no T70, resulta no seguinte: portos de Massachusetts, 69 viagens; Chesapeake, 34, Nova Iorque, 49, Filadélfia, 16, Charleston, 85. Assim, os portos que serviam a áreas de *plantation*, como Charleston e Chesapeake, abrigaram tantas viagens como Boston, Nova Iorque e Filadélfia, uma característica do tráfico que não recebeu muita atenção na literatura especializada. Se incluirmos as 130 viagens também registradas no Caribe, e excluirmos Rhode Island, então as regiões de *plantation* despacharam muito mais tumbeiros do que o “norte” mercantil.

o mesmo número, então nem todas estas viagens transportaram escravos para a América. Em 86% destas expedições compraram-se escravos na África e, na maioria das demais, poder-se-ia tê-lo feito, no sentido de que o navio desaparece da documentação histórica antes de chegar à África. Geralmente, a proporção das perdas de navios que partiam da América parece ter sido menor do que entre navios saídos da Europa, de maneira que, enquanto entre 5% e 10% das viagens inglesas deixaram de entregar escravos nas Américas, a proporção de navios norte-americanos perdidos foi mais perto de 3%.⁴⁹ Esses navios de Rhode Island que realmente alcançaram a América desembarcaram cada um, em média, 103 escravos (nc = 323; dp = 49,7). Dados esparsos para outros portos sugerem números médios semelhantes, com exceção das embarcações de Charleston, que descarregaram em média um terço a mais de escravos do que o fizeram as de Rhode Island (média = 135; nc = 34; dp = 99,7). Com as embarcações de Charleston contabilizando talvez 10% das viagens continentais, os norte-americanos do continente podem ter trazido um número estimado em 205.500 africanos para a América (deduzidos 3% relativos às viagens que ficaram sem retorno), e ter embarcado na África 220.600 africanos.⁵⁰ Essas estimativas estão na linha 2 da Tabela 6.

Com base nas proporções acima, também é possível calcular, grosseiramente, o tráfico baseado no Caribe inglês após 1713 (viagens anteriores estão incluídas na estimativa do comércio inglês de escravos). O *Lloyd's List* e a subamostra T70 sugerem que, entre 1730 e 1807, uma viagem transatlântica de navio negreiro fosse organizada no Caribe inglês para cada quatro organizadas no sub-contidente norte-americano.

⁴⁹ Nossa hipótese para isso é que os riscos de navegar da e para a América eram menores do que aqueles da viagem triangular. Velejar para dentro e para fora dos portos do canal da Mancha, do mar Irlandês ou do Báltico, por exemplo, e costeando orlas hostis durante longos anos de guerra, representava risco muito maior do que viagens de Charleston, Newport ou Nova Iorque rumo à África. A navegação norte-americana deve ter pago custos de seguro menores durante a era do tráfico de escravos, embora ainda tenhamos de examinar este assunto sistematicamente.

⁵⁰ Os navios de Rhode Island deixaram a África com em média 112,7 escravos (nc = 566; dp = 50,4). Os de Charleston embarcaram uma média de 148,8 (com base na mortalidade a bordo de 8,5%, estimada de uma amostra de navios baseados em portos na América do Norte continental, exclusive Charleston, porque o tamanho da amostra para este porto é inadequada). A estimativa de 220.600 escravos transportados em navios estadunidenses é 6% maior do que a calculada por David Richardson a partir de fontes independentes (embora iniciando com os dados de Coughtry) numa publicação anterior. Ver Richardson, "Slave Export from West and West-Central Africa", pp. 7-9.

Conclusão

As estimativas agregadas do volume do tráfico transatlântico de escravos representam, simplesmente, a soma dos grupos nacionais individuais listados nas tabelas de 2 a 5, em torno dos quais este artigo está organizado. Em geral, nossas estimativas têm mais evidências e equilíbrio, e menos conjecturas do que as tentativas anteriores de se chegar a cifras agregadas do tráfico de escravos. Alcançando pouco mais de onze milhões de escravos embarcados na África, nosso resultado final é cerca de 8% abaixo do atual consenso entre os pesquisadores, ao qual nos referimos no início do artigo. Após levar em conta o tráfico para a Europa, as Ilhas Mascarenhas e as Ilhas Atlânticas, áreas não incluídas neste balanço, nossas estimativas são muito semelhantes às cifras de Philip Curtin. De fato este é o primeiro balanço a concordar com essas cifras desde que elas foram publicadas no final da década de 1960, embora, como fica claro, nossa distribuição regional do tráfico é bem diferente da de Curtin. Ademais, acreditamos que podemos oferecer um pouco mais de certeza do que as estimativas anteriores. Especificamente, estamos aptos a reduzir a margem de erro de Curtin, de mais ou menos 20%, para talvez metade disso. Dadas as fontes sobre o comércio de escravos por nós investigadas nestes últimos cinco anos, acreditamos ser altamente provável que outro milhão ou mais escravos possam ter sido arrancados da África, além daqueles que contamos aqui, inclusive pelo pobremente documentado tráfico português. Temos uma idéia aproximada sobre quanto estava sendo produzido nas principais áreas de *plantation* nas Américas, incluindo o Brasil, e temos uma boa idéia de quantos escravos foram transportados para algumas regiões, como as ilhas britânicas e francesas do Caribe. Pesquisar sobre os ramos e períodos mais obscuros do tráfico português não significa, provavelmente, admitir aumentos no volume das estimativas apresentadas aqui, embora algumas lacunas por nós observadas serão certamente preenchidas. Na verdade, como sugerimos acima, um trabalho maior e mais detalhado implicará mais provavelmente na redução e não no aumento das estimativas do volume do tráfico. Mas se, como certamente será o caso, mudanças forem exigidas, a concepção estatística das viagens que formam a base de nosso próprio trabalho permitirá testar e corrigir os totais de maneira relativamente fácil.

Finalmente, organizamos as estimativas do tráfico acima discutidas agrupando os países traficantes em intervalos temporais mais convenientes. Muito da discussão precedente é necessariamente moldada pelo capricho dos dados disponíveis e pelas jurisdições dos arquivos. Ela usa intervalos que têm pouca relação com as questões de interesse para os estudiosos. A Tabela 7 usa grandes amostras do banco de dados para retrabalhar as estimativas da participação nacional, dividindo-as em: a) intervalos de um quarto de século, para o período pós-1650; b) meio século para 1601-1650; e um século para antes de 1601. Apresentando os dados deste modo, destaca-se o domínio dos ingleses nos 150 anos anteriores a 1807 e a maciça importância do tráfico português. Em vários momentos do desenvolvimento de nosso trabalho tínhamos a opinião de que os ingleses operaram a maior parte dos negócios negreiros. Está claro que tal visão é errônea, mesmo se todas as nossas inferências para a parte desconhecida do tráfico português vierem a parecer muito altas.

Porém, duas advertências devem aqui ser feitas. Primeiro, os maiores avanços na revelação de informações sobre o tráfico nos últimos dez anos foram em relação ao comércio inglês de escravos. Há poucas dúvidas de que o efeito do maior conhecimento foi a redução de nossas estimativas dos escravos transportados da África em navios britânicos.⁵² Agora sabemos mais sobre navios com destino a África que não estavam em busca de escravos, assim como sobre navios que foram traficar, mas não completaram a viagem. É razoável esperar que, na medida em que aumentar o conhecimento do comércio português, o seu volume também venha a ser reduzido. Segundo, está claro que no século XVII, mesmo depois de nosso ajuste para baixo do tráfico português entre 1650 e 1700, mais escravos chegaram ao Brasil do que pode ser estritamente contabilizado a partir das exportações agrícolas – pelo menos em comparação com o Caribe inglês. Uma comparação entre Brasil e São Domingos em 1701-92 indica que o diferencial entre escravos e produtos de exportação foi ainda mais pronunciado. O Brasil figura como tendo consumido 50% a mais do que a colônia francesa, ainda que os

⁵² Compare-se, por exemplo, as estimativas de David Richardson em “The Eighteenth-Century British Slave Trade: Estimates of its Volume and Coastal Distribution in Africa,” *Research in Economic History*, 12 (1989), pp. 170, 185-195, com as estimativas da Tabela 2 deste artigo.

Tabela 7
Volume do tráfico transatlântico de escravos da África
segundo a nacionalidade do navio, 1519-1867

	Portugal	Inglaterra	França	Holanda	Espanha	EUA/ Caribe inglês	Dina- marca*	Todos os países
1519-1600	264.1	2.0						266.1
1601-1650	439.5	23.0		41				503.5
1651-1675	53.7	115.2	5.9	64.8			0.2	239.8
1676-1700	161.1	243.3	34.1	56.1			15.4	510.0
1701-1725	378.3	380.9	106.3	65.5		11.0	16.7	958.6
1726-1750	405.6	490.5	253.9	109.2		44.5	7.6	1311.3
1751-1775	472.9	859.1	321.5	148.0	1.0	89.1	13.4	1905.2
1776-1800	626.2	741.3	419.5	40.8	8.6	54.3	30.4	1921.1
1801-1825	871.6	257.0	217.9	2.3	204.8	81.1	10.5	1645.1
1826-1850	1247.7		94.1		279.2	0	0	1621.0
1851-1867	154.2		3.2		23.4	0	0	180.7
Todos								
os anos	5074.9	3112.3	1456.4	527.7	517.0	280.0	94.2	11062.0
% do tráfico	45.9	28.3	13.2	4.8	4.7	2.5	0.9	100.0

Fonte: Calculado do *CD-ROM* e revisto de acordo com o texto.

Notes: * Dinamarca inclui alguns poucos navios escandinavos e germânicos

valores dos produtos exportados, incluindo o ouro, não devam sequer aproximar-se dos valores para aquela ilha. Como observamos acima, esta circunstância ecoa o recente debate sobre Minas Gerais do século XIX, que teria empregado um número enorme de escravos no setor não exportador. Em suma, talvez a proximidade entre Brasil e África, e o baixo preço dos escravos, significaram que a utilização da mão-de-obra africana era muito mais extensa no Brasil do que se tem admitido, ou, ao contrário, que as estimativas reduzidas do comércio português apresentado aqui são ainda muito altas.

O tráfico português estava organizado em dois continentes e se fundiu efetivamente com o do Brasil. Uma comparação estreita com o britânico envolveria somar a América inglesa ao total inglês, mas mesmo se isto fosse feito uma grande lacuna ainda permaneceria. O bem maior comércio

português, a maior importância relativa do traficante português no ambiente comercial do Atlântico Sul e o lento crescimento econômico do mundo atlântico português sugerem que o tráfico de escravos não foi um elemento crítico para o processo de industrialização. Porém, a principal conclusão é clara. Foi esmagadora a hegemonia de ingleses e portugueses reunidos. Mais de sete dentre dez escravos transportados através do Atlântico o foram em navios britânicos ou portugueses.