



Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

revista.afroasia@gmail.com

Universidade Federal da Bahia

Brasil

Florentino, Manolo; Vieira Ribeiro, Alexandre; Domingues da Silva, Daniel
Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos xviii e xix)
Afro-Ásia, núm. 31, 2004, pp. 83-126
Universidade Federal da Bahia
Bahía, Brasil

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77003103>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

ASPECTOS COMPARATIVOS DO TRÁFICO DE AFRICANOS PARA O BRASIL (SÉCULOS XVIII e XIX)

*Manolo Florentino**
Alexandre Vieira Ribeiro
Daniel Domingues da Silva

Conjunturas, volume, rotas (c.1700-c.1830)

A descoberta do ouro pelos paulistas, ocorrida em algum momento entre 1693 e 1695, desencadeou um aumento nunca antes visto da demanda por escravos no Brasil, propiciando o imediato incremento dos desembarques de africanos através do porto de Salvador.¹ Da Bahia eles eram redistribuídos para Minas Gerais, costeando os rios São Francisco e das Velhas, percorrendo ao final algo em torno de 1.200 km.² Até a segunda década do século XVIII os traficantes baianos eram os principais fornecedores de trabalhadores escravizados para as minas.

O ouro inflacionava o valor do escravo, cujo preço multiplicou-se por quatro em apenas três décadas – se antes do *boom* aurífero um cativo podia ser adquirido por algo entre 40 e 50 mil réis, em meados da década de 1730 era vendido por até 200 mil réis. Semelhante contexto permitia aos traficantes da Bahia obter grandes lucros, com muitos rece-

* Manolo Florentino é professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro; Alexandre Vieira Ribeiro é mestrande da mesma instituição; e Daniel Domingues da Silva é doutorando da University of Emory, EUA.

¹ Charles Boxer, *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000, p. 61.

² André João Antonil, *Cultura e opulência do Brasil*, São Paulo, Melhoramentos, 1976, pp. 186-187.

bendo dos mineradores ouro em pó, enquanto os senhores de engenho da Bahia pagavam-lhes com açúcar, quando não hipotecando as safras vindouras. Não surpreende, pois, que o Alvará de 1701, que vedou a ida de escravos da Bahia e Pernambuco para as Gerais, logo tenha se tornado letra morta.³

O tráfico de escravos entre a África e o porto de Salvador crescia, e a Costa da Mina era a principal região de origem dos que desembarcavam, especialmente os oriundos dos portos de Grande Popó, Ajudá, Jaquim e Apá. Durante todo o século XVIII e os primeiros anos do seguinte a comunidade mercantil baiana reforçou seus laços comerciais e mesmo políticos com a Costa da Mina, proximidade que por vezes gerou reações da parte de Lisboa, descontente com a liberdade de comércio dos traficantes de Salvador e de suas ligações com rivais de Portugal. Traram-se inúmeras disputas entre ambos, como no início do século XVIII, quando os traficantes de Salvador quiseram fundar uma companhia de comércio que detivesse o monopólio da compra de escravos na África e do abastecimento no Brasil. A Coroa negou-lhes autorização, alegando que o preço dos africanos aumentaria ainda mais, arruinando os proprietários de engenhos.⁴ Mas não se pôde impedir o estreitamento dos vínculos entre a Bahia e a África Ocidental, os quais perduraram mesmo depois da proibição do tráfico ao norte do Equador, em 1815.⁵

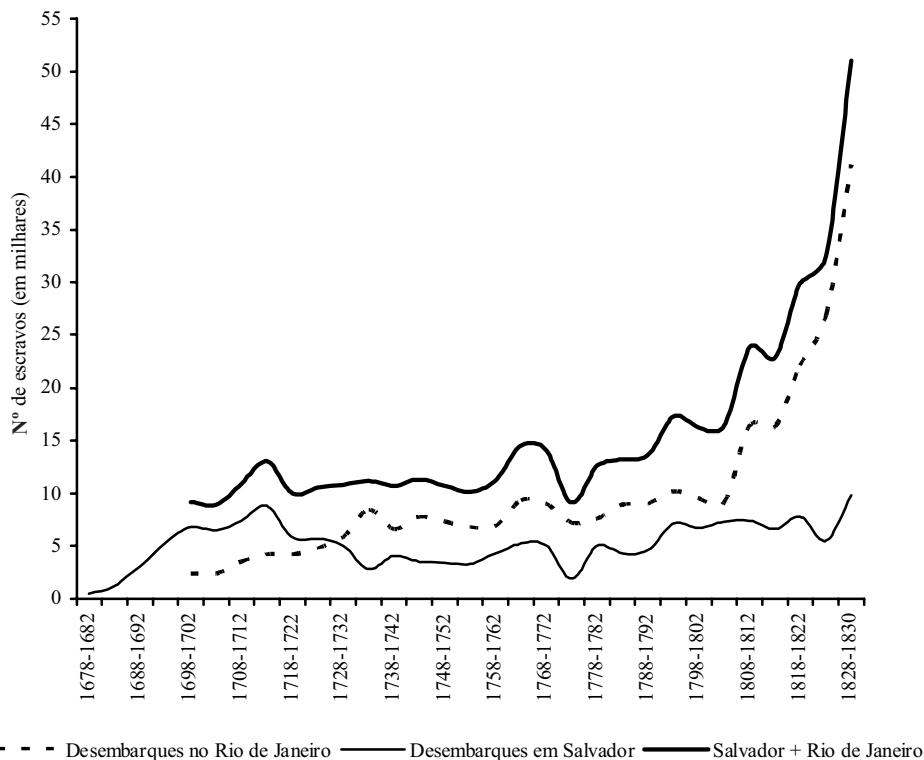
O tráfico atlântico para Salvador começou a enfrentar sérias dificuldades no final da década de 1710 (cf. gráfico 1). Os altos preços dos escravos no Brasil levaram muitos comerciantes baianos a dedicarem-se ao comércio negreiro, gerando uma enorme concorrência e inflacionando o valor dos cativos nos portos africanos. A demanda por escravos nas áreas de produção de açúcar do Caribe, reestruturadas após as guerras europeias, já havia contribuído para acentuar a valorização da mercadoria humana no mercado africano. Ademais, incidentes entre a companhia holandesa das Índias Ocidentais e os negociantes baianos prejudicavam

³ Arquivo Público do Estado da Bahia (doravante APEB), *Ordens Régias de 20-6-1703..*

⁴ Despacho do Governador baiano D. Rodrigo da Costa datado de 9 de outubro de 1702, *apud* Pierre Verger, *Fluxo e refluxo: o tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*, São Paulo, Corrupio, 1987, p. 61.

⁵ Cf. por exemplo o recente livro de Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Rio de Janeiro, Eduerj/Nova Fronteira, 2004.

Gráfico 1 – Médias quinquenais dos desembarques de escravos africanos nos portos de Salvador (1678-1830) e Rio de Janeiro (1700-1830)⁶



Fontes: Arquivo Nacional (RJ), *Códice 141, vols. 1, 2, 3, 7, 15, 16*; Biblioteca Nacional (RJ), *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional*; Arquivo Público do Estado da Bahia, *Códices 439, 440, 443, 449, 456 e 626-3*; Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 (1780-1798) e 182.1 (1803-10) e 56.3 (1822-24)*; F. M. G. Calmon, *Ensaios sobre o fabrico do açúcar*. Rio de Janeiro, 1834; *The Trans-Atlantic Slave Trade: a database on cd-rom*. Cambridge, Cambridge University Press, 1999; Nireu Cavalcanti, “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, in Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativeiro e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, no prelo, para o período 1789-1792; e Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, p. 51, para o período 1793-1830.

⁶ Com base nas saídas de negreiros estabeleceu-se a estimativa para o número de escravos desembarcados no porto de Salvador. Seguindo o estipulado por David Eltis et al. (*The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database on cd-rom*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999), que calcula em 230 o número médio de africanos transportados nos negreiros baianos, multiplicamos para cada ano entre 1678 e 1779 essa cifra pelo número de navios que obtinham licença para resgatar escravos em portos africanos. Com os códices encontrados no Arquivo Histórico Municipal de Salvador (doravante AHMS) — cod. 178.1 (1780-1798) e 182.1 (1803-1810) —, que registram as visitas de equipes de saúde em embarcações vindas da África, pôde-se levantar o total de africanos desembarcados em cada aportagem para os períodos de 1780-81, 1788-98 e 1803-10. As estimativas para os anos de 1782 a 1787 tiveram por base a média entre os anos de 1781 e 1788. Para os anos de 1799 a 1802, as estimativas foram obtidas a partir da média dos anos de 1798 e 1803. Para o período de 1812 a 1830 utilizou-se as estimativas anuais de Francisco M. de Goes Calmon, *Ensaios sobre o fabrico do açúcar*, Rio de Janeiro, s/e, 1834. Obteve-se então a estimativa para 1811 cruzando os dados de 1810 e 1812.

as relações comerciais entre Bahia e Costa da Mina – muitos navios brasileiros eram apreendidos e saqueados por galeras holandesas no litoral africano, tornando as expedições cada vez mais arriscadas e gerando uma expectativa de menor êxito por parte das empresas envolvidas. Resultado: se na década de 1630 cerca de 80% do açúcar comerciado em Londres era de origem brasileira, por volta de 1690 essa participação caiu para 10%, e nesse patamar permanecia em meados do século XVIII.⁷

Acontecimentos internos à África agravaram ainda mais a situação. Em 1724 iniciou-se no litoral da Costa da Mina uma sucessão de conflitos entre diversos reinos, culminando, em 1727, com a invasão e conquista do porto de Ajudá por Agaja, rei do Daomé. Numa tentativa de garantir seus direitos costeiros, Oió, que durante as primeiras décadas do século XVIII dominou o comércio de escravos no interior, interveio no Daomé entre 1726 e 1730, visando obter os tributos e preservar suas rotas comerciais no litoral. Em resposta, o *Dadá* – denominação dos reis do Daomé pelos autores do século XVIII – conquistou o porto de Jaquim em 1732, que estava na área de influência do reino de Oió. Por conta desses conflitos, os navios que saíam da Bahia e de Pernambuco alargaram o tempo de suas expedições – algumas delas chegaram a durar dezenas de meses quando, normalmente, não gastavam mais de seis.⁸ Durante toda a década de 1730 o comércio na região do porto de Ajudá continuou a deteriorar-se, culminando, em 1743, com as destruições do porto de Jaquim e do forte português em Ajudá.⁹

Semelhantes dificuldades podiam ser superadas pelos traficantes baianos com a venda dos escravos nas zonas mineradoras. O valor, na verdade exorbitante, e a forma com que os mineiros pagavam (em ouro) eram garantia de altos lucros e de liquidez. Entretanto, a primazia baiana no fornecimento de mão-de-obra para as Minas acusou o impacto da inserção dos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro no tráfi-

⁷ Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*, São Paulo, Cia. das Letras, 1995, p. 162; e Herbert Klein, *Escravidão africana: América Latina e Caribe*, São Paulo, Brasiliense, 1987, *passim*.

⁸ Carta do vice-rei português no Brasil para Lisboa, em 29 de abril de 1730, *apud* Verger, *Fluxo e refluxo*, pp.146-149.

⁹ Ver também Alexandre V. Ribeiro, “O tráfico atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815)”, *Estudos de História*, vol. 9, nº 2 (2002), pp. 11-34.

co, incentivada pela abertura do Caminho Novo.¹⁰ Por meio do Caminho Velho, que ligava o Rio de Janeiro à região mineradora através de Paraty, gastava-se de 43 a 99 dias, dependendo do número de paradas, o que o tornava pouco competitivo comparativamente à rota que, através do rio São Francisco, unia Salvador às Gerais. Contudo, a partir da abertura do Caminho Novo, em 1711, o percurso de oitenta léguas (480 km) passou a ser feito em apenas dez ou doze dias.¹¹

O gráfico 1 mostra que o movimento de escravos africanos no porto de Salvador entrou em declínio exatamente quando o tráfico através do Rio de Janeiro conhecia movimento inverso. Já na década de 1720, importando 3.300 escravos/ano, o Rio de Janeiro talvez retivesse 20% dos 15 mil africanos então anualmente recebidos pela colônia.¹² A diminuição da duração da viagem entre o porto carioca e os veios auríferos possibilitou a redução dos custos de manutenção dos escravos, diminuindo inclusive as fugas e as taxas de mortalidade ao longo do trajeto Rio-Minas. Para a empresa traficante carioca, o aumento da velocidade de retorno do capital investido implicava em maior possibilidade de re-investimento e, pois, de maior lucratividade dos traficantes do Rio de Janeiro. Eis o motivo pelo qual, na década de 1730, continuava a se incrementar o comércio negreiro através do porto carioca: nos cinco primeiros anos da década ali desembarcavam 7.400 escravos/ano, dois terços dos quais desembarcados diretamente da África, o que, em relação às décadas de 1710 e 1720, configurava um aumento de quase 40% no volume das importações. Sabendo se que por então a colônia importava anualmente 16.600 africanos, pode ser que a participação do porto do Rio tenha chegado a um terço do movimento médio anual de africanos para o Brasil. Do lado africano, ao crescimento das importações cario-

¹⁰ Partindo do Rio de Janeiro podia se iniciar o trajeto para as minas por via marítima até o porto de Nossa Senhora do Pilar (futuro porto da Estrela), e de lá subindo o rio Morobáí, que levava ao pé da serra que liga o Rio de Janeiro a Minas Gerais; alternativamente, podia-se partir por terra via Irajá, chegando também ao pé da serra. Sobre o roteiro do “caminho novo” para as minas ver mais em Antonil, *Cultura e opulência*, pp.184-186.

¹¹ *Idem*, pp. 184-186; ver também Guillaume François Parscau, “A invasão francesa de 1711”, in Jean Marcel Carvalho França (org.), *Outras visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos (1582-1808)* (Rio de Janeiro, José Olympio, 2000), p. 135.

¹² Mauricio Goulart, *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*, São Paulo, Alfa-Ômega, 1975, pp. 154-155; Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, Wisconsin University Press, 1969, p. 207.

CENTRO-SUL DO BRASIL, SÉCULO XVIII

● Principais núcleos de povoamento

----- Rotas coloniais

0 100 200 300 milhas
0 100 200 300 km

N

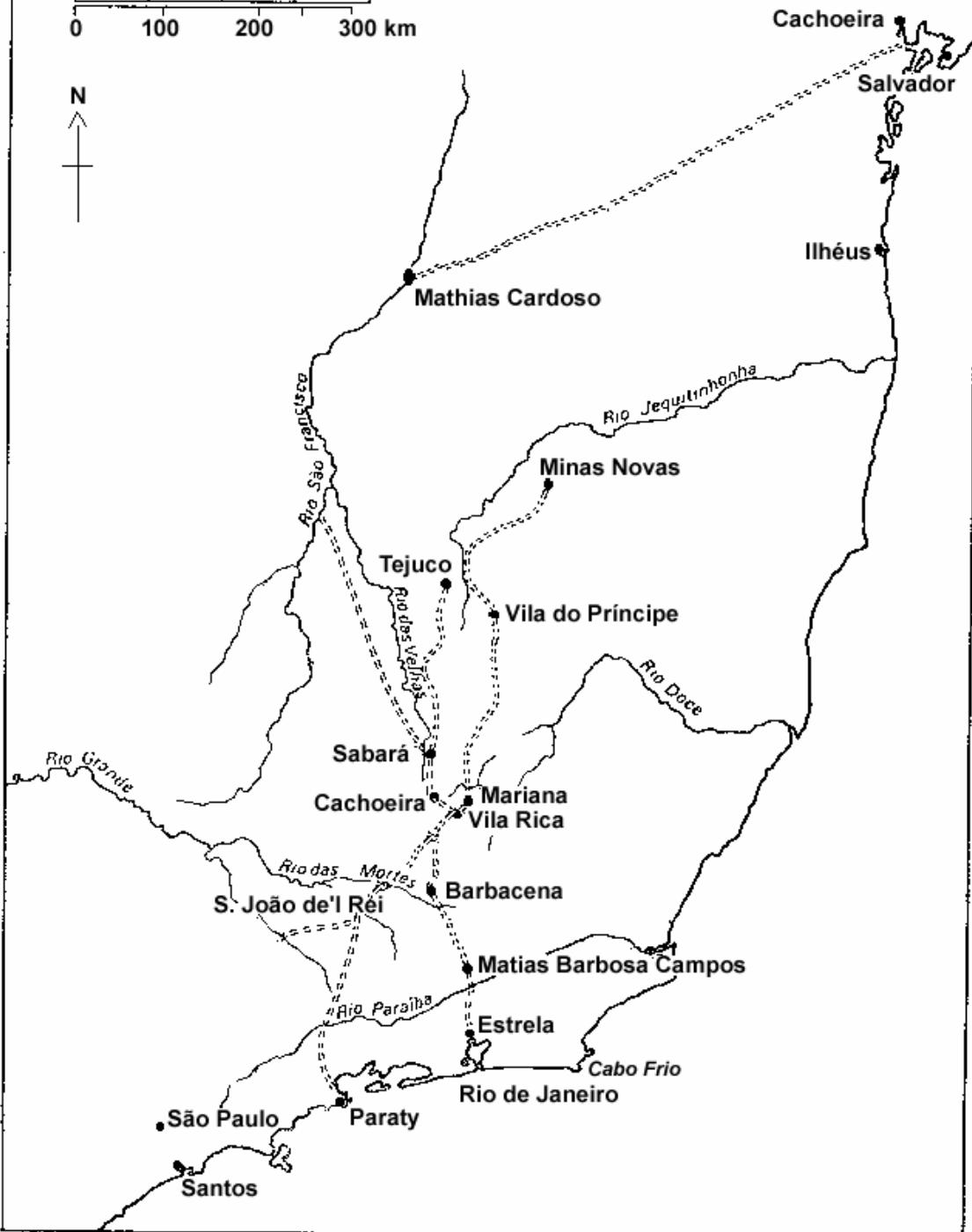
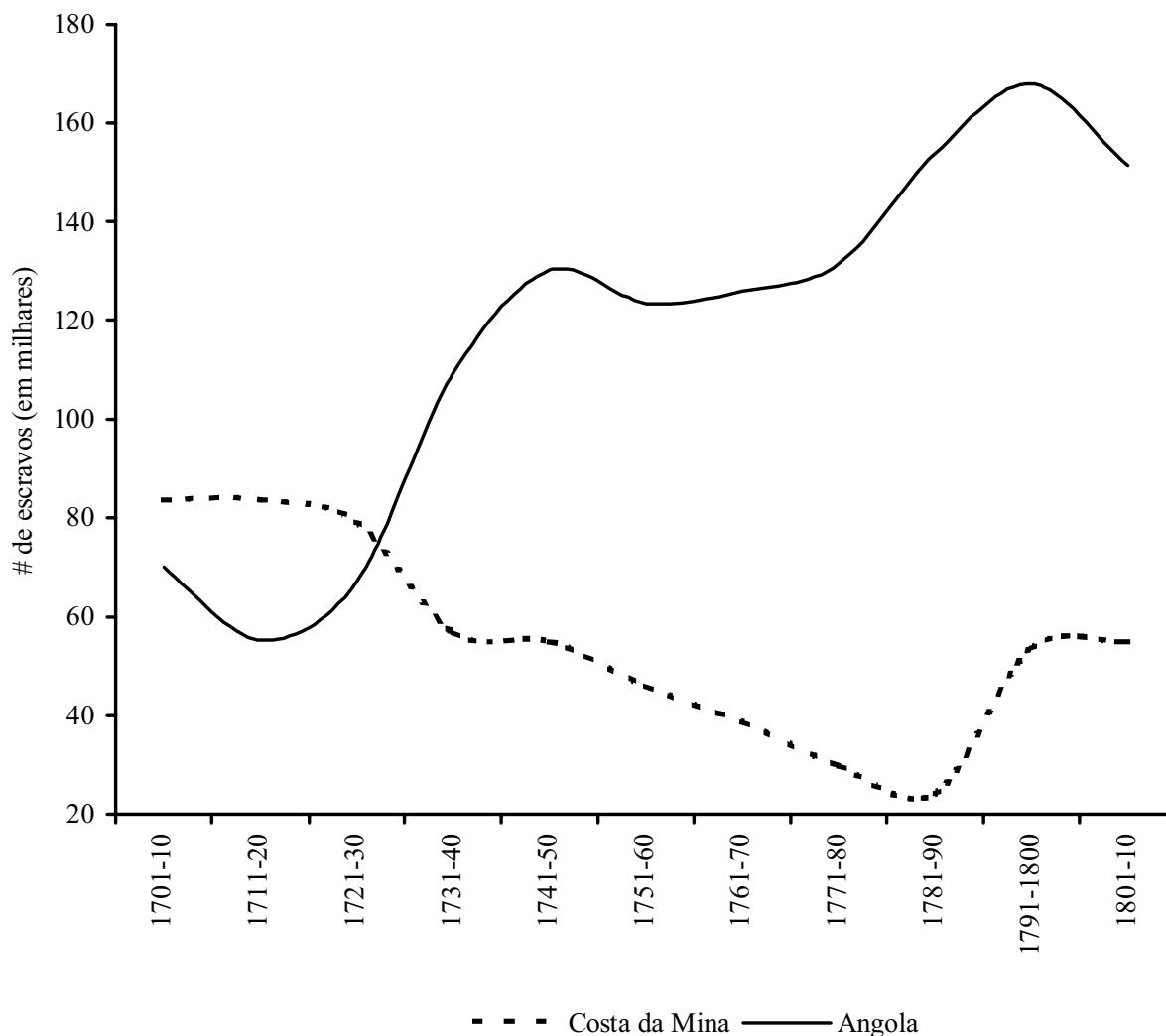


Gráfico 2 - Estimativa da importação de escravos provenientes da África Central Atlântica e da Costa da Mina pelo Brasil, 1700-1810



Fonte: Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, Wisconsin University Press, 1969, p. 207.

cas correspondia o aumento das exportações congo angolanas, que su- plantaram as vendas da Costa da Mina na década de 1730 – cf. o gráfico 2. Entre 1723 e 1771, de Luanda, o maior porto negreiro africano ao sul do Equador, foram exportados 204 mil escravos, metade dos quais para o Rio de Janeiro.¹³

¹³ Herbert Klein, “The Portuguese Slave Trade from Angola in the 18th Century”, in Klein, *The Middle Passage (Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade)*, Princeton, Princeton University Press, 1978, p. 32 e 253.

Ao longo do século XVIII, o perfil do desempenho da economia mineira a transformava em um dos grandes pólos de demanda por africanos, contrariando clássicos como Roberto Simonsen e outros, que insistiam em encontrar uma forte crise na economia colonial a partir de meados do Setecentos.¹⁴ É certo que as exportações brasileiras caíram cerca de 60% entre 1760 e 1776, mas a performance do tráfico indica que à crise da mineração não se seguiu a decadência generalizada da região sudeste, e menos ainda a da economia de Minas Gerais, sugerindo a realocação dos fatores de produção. Logo, o que se chamou de “falsa euforia” – um intervalo positivo que despontava em fins do Setecentos, em meio à recessão generalizada – representou uma tendência que se sustentou até bem adiantado do século seguinte.

No Rio de Janeiro a demanda era também alavancada pelo complexo açucareiro, com destaque para a área de Campos dos Goitacazes. O centro mercantil formado pela capital colonial e por sua periferia imediata constituía-se em outro grande pólo de demanda por negros (de 1760 a 1780 sua população cresceu 29%, índice ainda maior entre 1799 e 1821 – 160%). Por fim, o último grande pólo de demanda por africanos concentrava-se, já no século XIX, na expansão da cultura cafeeira no Vale do Paraíba, onde ocorreria o vertiginoso aumento da produção de café fluminense, cujas exportações passaram de 160 arrobas em 1792, para 318 mil em 1817, alcançando 3.237.190 em 1835. Além disso, o papel de centro redistribuidor de africanos transformava o Rio em eixo central da reprodução do escravismo no sul-sudeste, com o porto carioca passando a prover por via marítima boa parte dos africanos importados pelo Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo (então uma só capitania), além do Espírito Santo e Norte e Sul Fluminense.

Na Bahia, embora em declínio, o tráfico não sucumbiu por completo. Levas menores de negreiros ainda aportavam em Salvador, e parte de seus escravos continuava a ser remetida para as minas sempre ávidas por mão-de-obra. Em suma, conquanto não mais representasse o mercado preferencial e estratégico da reposição de cativos, atividade que o Rio de Janeiro passou a desempenhar, a Bahia exercia um papel complemen-

¹⁴ Ver por exemplo Roberto C. Simonsen, *História econômica do Brasil (1500-1820)*, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1978.

tar para o atendimento da demanda do interior do Brasil. Sugere-o o fato de que parte dos cativos remetidos de Salvador para Minas Gerais acabassem nas vilas, fazendas e veios de Goiás e Mato Grosso, onde entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX os escravos provenientes da África Ocidental eram maioria entre os africanos.¹⁵ Mais que isso, o gráfico 2 indica que nos últimos anos da década de 1780 iniciou-se a recuperação do tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina, caudatário, no caso, dos desembarques em Salvador e, secundariamente, no porto do Recife.

Na esfera da oferta, mudanças políticas ocorriam no cenário africano mais vinculado a Salvador, resultando na abertura de novas praças exportadoras desde a década de 1760. Por outro lado, a instabilidade européia, derivada da Guerra dos Sete Anos (1756-1763) e incrementada pela eclosão da Revolução Francesa (1789), levaram ao abandono de colônias européias no Caribe, favorecendo a retomada e aumento do tráfico de escravos entre o continente africano e Salvador. Além de tudo isto, a partir de 1791 os holandeses deixaram de cobrar o tributo de 10% aos navios brasileiros, resultado direto da decadência em que se encontrava a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais.¹⁶

No âmbito brasileiro, a ascensão de Pombal permitiu à América portuguesa experimentar reformas que objetivavam a recuperação da economia colonial. Nos primeiros anos do governo do marquês o tráfico baiano reiterava a sua debilidade, fundada na competição carioca e na retração da agricultura. Embora a região Bahia-Sergipe contasse com 146 engenhos no ano de 1710, 172 em 1755, e 180 em 1758, a produção média por engenho não acompanhou tal tendência, e a produção total caiu de 507.697 arrobas (1702) para 400.000 em 1758.¹⁷ Durante o período pombalino (1750-1777), o fim do sistema de esquadras (1756),

¹⁵ Parte destes africanos ali chegavam igualmente através dos rios da Amazônia. Ver Mary Karasch, “Central Africans in Central Brazil, 1780-1835”, in Linda M. Haywood, *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora* (Nova York/Cambridge, Cambridge University Press, 2002), *passim*.

¹⁶ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 228.

¹⁷ As cifras a seguir, relativas aos engenhos e produção baiana, foram retiradas de Schwartz, *Segredos internos*, p. 150, 169, 337 e 340; e B. J. Barickman, *Um contraponto baiano – açúcar, fumo mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003, pp. 74-75 e 346.

liberando o comércio de escravos, não obteve os resultados esperados, ao menos para a Bahia. O sistema de frotas também foi abolido (1765), medida bem aceita por toda a comunidade mercantil de Salvador pois intentava estimular o comércio colonial com os mercados exteriores. Procurou-se implementar também uma reforma tributária, com a eliminação ou redução de várias taxas – em 1776 os valores dos fretes foram reduzidos, visando a diminuição dos custos para os senhores de engenho e o incentivo das trocas.

Embora tais medidas não tenham surtido efeitos positivos imediatos, a paisagem da produção açucareira começou a mudar na década de 1780, quando da crise dos concorrentes antilhanos. O reajustamento do tráfico possibilitou o reflorescimento da atividade agrícola e pecuária na Bahia, e não só a produção de cana-de-açúcar viu-se favorecida, mas também a de fumo e couro. Para tanto, de extrema importância foi a revolta de escravos na ilha de São Domingos, em 1791, a colônia francesa nas Antilhas que era então a maior produtora de açúcar do mundo. Durante aproximadamente uma década, travou-se nesta ilha uma intensa guerra civil que resultou na independência do Haiti, em 1804, e a produção de açúcar local foi praticamente eliminada.

Os senhores de engenho baianos obtiveram dividendos com essa nova situação. Com o preço do escravo em baixa, tornou-se possível comprar um maior número de cativos e, consequentemente, expandir a produção açucareira. Não é gratuito, pois, que o período que se iniciou com a década de 1780 e se estendeu até 1830, seja caracterizado por Stuart Schwartz como a época do ressurgimento da agricultura baiana – o número de unidades produtivas de açúcar da capitania chegou a quatrocentos em 1798, e a 583 em 1834. Com isso, a produção anual, que na década de 1770 foi estimada em 10 mil caixas de açúcar, elevou-se no decênio seguinte, chegando a uma média de 16.300 caixas/ano de 1796 a 1811. Da mesma forma, se no quinquênio de 1788-92 a média anual de navios que partiam de Salvador para a África era de dez, no lustro seguinte esse número chegou a dezessete anualmente, alcançando entre os anos de 1808-1812 a média de trinta embarcações anuais.

A recuperação baiana implicou o estreitamento das relações entre a praça de Salvador e a Costa da Mina, e o tráfico entre ambas as regi-

ões somente voltou a ser prejudicado na década de 1810. Foi quando o tratado de 1810, assinado entre Portugal e Inglaterra, lançou as bases para a futura abolição do tráfico, passando a ser legitimado apenas o comércio negreiro em possessões portuguesas. Tal fato acarretou inúmeras apreensões de embarcações baianas no litoral africano entre os anos de 1811 e 1812, gerando contendas entre Portugal e a Inglaterra e tornando apreensivos os negociantes baianos. A tabela 1 mostra os efeitos do tratado assinado entre Portugal e Inglaterra, em 1815, que aboliu o comércio de escravos ao norte do Equador. Se entre 1776 e 1810 a participação declarada da África Ocidental no comércio baiano era de 71%, entre 1811 e 1824 ela caiu para aproximadamente 40% — não é improvável que embora declarassem partir para portos africanos abaixo da linha do Equador, muitos destes traficantes baianos continuassem a comerciar escravos na Costa da Mina.

Outro aspecto importante desvelado pela tabela 1 foi o crescimento das atracções de naus vindas da zona congo-angolana para Salvador e Recife. Ressalte-se a mutação observada no tráfico com a zona congo-angolana, onde se consolidaram como fontes abastecedoras os portos setentrionais de Cabinda e Molembo, principalmente, em detrimento das tradicionais fontes representadas por Luanda e Benguela. É possível que semelhante afirmação estivesse relacionada à resolução, em prol de Portugal e do Brasil, da chamada “Questão Norte”, relativa ao fim da presença de traficantes franceses, ingleses e holandeses ao norte de Luanda.¹⁸

Mais uma novidade dessa conjuntura foi a consolidação da África Oriental como grande fonte abastecedora do Brasil depois da abertura dos portos coloniais ao comércio internacional. É certo que embora o desembarque dos primeiros contingentes de escravos provenientes de Moçambique no Rio de Janeiro date de 1645, a exportação de cativos afro-orientais para esta e outras praças brasileiras se fez de modo irregular até fins do século XVIII.¹⁹ Mesmo durante a última década deste século, e antes de 1808, era muito reduzida a participação do Índico no

¹⁸ David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola*, Oxford, Clarendon Press, 1966, pp. 131-161.

¹⁹ Aurélio Rocha, “Contribuição para o estudo das relações entre Moçambique e o Brasil – século XIX”, *Studia*, nº 51 (1992), p. 67.

**Tabela 1 - Procedência dos navios negreiros provenientes da África
que atracaram nos porto do Rio de Janeiro, Salvador e Recife,
por região e porto africano de embarque, 1776-1830**

Região	Rio de Janeiro				Salvador				Recife			
	1795-1811	1811-1830**	1776-1810	1811-1824	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
África Ocidental	13	3,5	18	1,5	378	70,6	98	40,3	15	45,5	2	1,1
“Costa da Mina”	3	23,1	3	16,7	352	93,3	85	85,9	-	-	-	-
“Guiné”	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6,7	-	-
Bissau	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
Bonny	1	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Baía de Benin(d)	-	-	1	5,6	2	2	-	-	-	-	-	-
Rio dos Camarões	-	-	5	27,8	-	-	2	2	-	-	-	-
Calabar	4	30,8	2	11,1	1	0,3	3	3	1	6,7	-	-
Ilhas de São Tomé e Príncipe	5	38,4	7	38,9	24	6,4	6	6,1	13	86,6	1	50,0
Cabo do Lopo Gonçalves	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	1	50,0

(continuação)

África Central Atlântica	346	92,5	932(a)	79,0	156	29,2	131	53,9	17	51,5	176	93,6
Loango	-	-	1	0,1	-	-	1	0,8	-	-	-	-
Molembo	1	0,3	26	2,8	-	-	59	45,0	-	-	18	10,2
Cacongo	-	-	2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Cabinda	11	3,2	330	35,5	-	-	37	28,2	6	35,3	16	9,1
Rio Zaire	-	-	34	3,7	-	-	9	6,9	-	-	-	-
Ambriz	-	-	81	8,7	-	-	1	0,8	-	-	5	2,8
Luanda	164	47,4	300	32,3	98	62,8	23	17,5	11	64,7	131	74,4
Benguela	169	48,8	156	16,8	58	37,2	1	0,8	-	-	6	3,4
Novo Redondo	1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mocambo	-	-	1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
África Oriental	15	4	234	19,5	1	0,2	14	5,8	1	3,0	10	5,3
Ilha de Moçambique	15	100,0	129	54,9	1	100	10	71,4	1	100	7	70
Quilimane	-	-	89	37,9	-	-	4	28,6	-	-	2	20
Inhambane	-	-	8	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Lourenço Marques	-	-	8	3,4	-	-	-	-	-	-	1	10
Total	374	100,0	1185(b)	100,0	535	100,0	247(d)	100,0	33	100,0	188	100,00

* até 12 de março de 1811.

** a partir de 26 de junho de 1811.

- incluiu-se um navio proveniente da “Costa Leste Ocidental” sem especificação do porto de origem.

- incluiu-se um navio proveniente da “África”.

- inclui quatro navios provenientes da “Costa da África”.

- inclui navios provenientes de Onin, Porto Novo e Badagri.

Fontes: Para o Rio de Janeiro: Arquivo Nacional (RJ), *Termos de contagem de escravos vindos da costa da África*, Código 242; e, na Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional (RJ), os seguintes periódicos: *Gazeta do Rio de Janeiro* (para o período entre 01/07/1811 e 31/12/1822), *Espelho* (de 01/10/1821 a 31/6/1823), *Volantim* (de 01/09/1822 a 31/10/1824), *Diário do Governo* (de 02/01/1823 a 20/5/1824), *Diário do Rio de Janeiro* (de 02/12/1825 a 02/12/1827), *Jornal do Comércio* (02/11/1827 a 30/06/1830) e *Diário Fluminense* (de 21/05/1824 a 31/12/1830). Para Salvador: AHMS, *Códices 1781, 1821, 56.2 e 56.3*, BNRJ, *Idade d’Ouro do Brasil* (de 21/05/1811-29/06/1819). Para Pernambuco: APEJE, Código 04.06.18-vol.1 e BNRJ, *Diário de Pernambuco* 1827 a 1830.

atendimento da demanda brasileira: entre 1795 e 1811 as fontes da tabela 1 indicam chegada de umas poucas naus provenientes apenas da ilha de Moçambique, ínfimas (apenas 4% para o caso do Rio de Janeiro) em relação ao total de atracções de naus provenientes de outros portos africanos. Foi a abertura comercial brasileira a motivação determinante do crescimento das exportações da área do Índico, as quais passaram a conhecer um ritmo de expansão muito superior ao das exportações dos portos da costa atlântica. No caso do Rio, de apenas quinze expedições a Moçambique entre 1795 e 1811, passou se para 239 depois deste último ano – ou seja, um estupendo crescimento da ordem de 1.493%, contra 173% registrados pelas exportações da África Central Atlântica. A comparação entre as entradas de naus moçambicanas no porto do Rio de Janeiro e o total de viagens que partiam dos portos de Moçambique para as Américas, ilhas do oceano Índico e para a Índia sugere que o Rio concentrava cerca de 7% do movimento de saídas de negreiros dos portos afro-orientais entre 1795 e 1811, e 60% daí até 1830.²⁰ Do mesmo modo, ainda que com menor envergadura, o tráfico afro-oriental para Salvador e Recife também incrementou depois de 1808, processo em cujo bojo consolidou se a posição dos portos ao sul da ilha de Moçambique, sobretudo o de Quilimane. É possível que o crescimento das exportações afro orientais denotasse a relativa incapacidade dos mecanismos sociais de produção de escravos da zona congo angolana em responder de imediato à súbita alta da demanda do sudeste brasileiro, pelo menos na proporção requerida pela conjuntura econômica que se instalou depois de 1808.

A partir de determinado momento do século XIX a demanda do Rio de Janeiro e da Bahia passou a se alimentar não apenas da economia, mas igualmente da política. Com a independência do Brasil, em 1822, assistiu se à Inglaterra condicionar a legitimação internacional do novo país à abolição do tráfico, e um tratado foi finalmente assinado em 23 de novembro de 1826. De acordo com o artigo primeiro, ao fim de três anos, contados a partir da ratificação do documento pelo governo inglês, o comércio negreiro seria considerado ilegal para todos os súdi-

²⁰ José Capela, *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904*, Porto, Afrontamento, 2002, pp. 308-354.

tos do imperador brasileiro. Vislumbrando o fim do tráfico, mas, ao mesmo tempo, demonstrando grande capacidade de arregimentação de recursos, as elites escravocratas do Rio de Janeiro, de Salvador e do Recife passaram à compra desenfreada de africanos, antes mesmo da ratificação do tratado de reconhecimento da emancipação política. Na esteira da corrida por braços então desencadeada, o comércio de homens para estes portos cresceu como nunca.²¹

Estimamos em cerca de 790 mil o número de africanos recebidos pelo porto de Salvador entre 1678 a 1830²², e que a quantidade de cativos originários da África aportados no Rio de Janeiro totaliza algo em torno de 1.262.000 pessoas para o período de 1700 a 1830. Se aceitarmos, com Phillip Curtin, que entre 1701 e 1830 a América Portuguesa conheceu o desembarque de quase 2.500.000 africanos (um terço do total de cerca de sete milhões de africanos desembarcados em todas as Américas), veremos o quão ímpar é a envergadura dos tráficos carioca e baiano. Nesse período, o porto do Rio de Janeiro foi responsável por metade das importações brasileiras e Salvador por quase 30% das mesmas. Juntos, ambos os portos foram responsáveis por quase um terço de todos os desembarques de africanos ocorridos nas Américas ao longo do século XVIII e durante as três primeiras décadas do século XIX.

Os negócios negreiros nas praças mercantis do Rio de Janeiro, Salvador e Recife

Concentração e especialização

É forte o paralelismo revelado pela análise dos perfis de concentração dos negócios negreiros nas praças mercantis do Rio de Janeiro, Salvador

²¹ Para o Caso do Recife, ver Marcus Carvalho, *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo – Recife, 1822-1850*, Recife, Ed. Universitária da UFPE, 2002; para Salvador, ver o gráfico 1.

²² Com relação ao tráfico de africanos para Salvador, Verger havia estabelecido um total de 1.770 viagens entre os anos de 1678 e 1815 (cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, apêndice II, pp. 651-652), enquanto nosso levantamento alcançou um total de 2.278 navios para o mesmo período. Logo, a série estabelecida no gráfico 1 é não apenas a mais longa já obtida para o tráfico para o Brasil, como também sugere um aumento de cerca de um terço nos totais até o momento manejados para o tráfico baiano.

e Recife. Montada a partir de jornais de época e de informações constantes de registros alfandegários, a tabela 2 desvela a natureza empresarialmente seletiva do tráfico de africanos, indicando, como era de se esperar, que poucos mercadores detinham capital suficiente para pôr em marcha as engrenagens do comércio de almas, provendo o dos recursos necessários e dele obtendo as maiores taxas de lucro possíveis. Nunca é demais alertar para o fato de que os números da tabela 2 configuram apenas uma aproximação ao perfil de concentração empresarial, pois certamente muitas expedições negreiras que nas fontes aparecem consignadas a apenas um empresário estavam na verdade consignadas a grupos de sócios.

A envergadura da demanda do Rio de Janeiro – seu porto concentrava de dois terços a três quartos da demanda brasileira entre 1808 e 1830 – tornava a seletividade empresarial maior na Corte do que em Salvador e no Recife. Contudo, em termos gerais, um décimo das empresas negreiras dessas praças eram responsáveis por fatias que variavam entre 35% e 60% do mercado de africanos, configurando um alto grau de concentração. Em um plano mais geral, tal monopolização era efeito da débil divisão social do trabalho na economia escravista brasileira e de suas derivações mais evidentes – a parca circulação monetária e, por conseguinte, a concentração da liquidez em poucas mãos, sobretudo quando se tratava de colocar em movimento negócios que demandavam alto investimento inicial e o atendimento da demanda em continuidade. Para que se tenha uma idéia mais precisa do significado do investimento inicial para a montagem de expedições negreiras, sabe-se que na década de 1810 o valor médio dos cascos e apetrechos das naus que partiam do Rio de Janeiro para Cabinda, Ambriz, Luanda e Moçambique girava ao redor de 7:000\$000.²³ Com apenas dois contos a mais podia-se adquirir em Iguáçu (RJ), em 1800, uma fazenda de uma légua de terras em quadra, com uma engenhoca completa, casa de farinha, um alambique, 44 cativos, dezessete bois, dezoito bestas, cavalos, casas de vivenda cobertas de telhas, senzalas, arvoredos e plantações.²⁴ Na Bahia, com os 10:059\$496 réis emprega-

²³ 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, tabela 11.

²⁴ João Fragoso e Manolo Florentino, *O arcaísmo como projeto*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, *passim*.

Tabela 2 - Concentração das empresas negreiras que atuavam nos portos do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, 1788-1830

África - Rio de Janeiro, 1811-30			
Número de Empresas	%	Total de Entradas	%
19	10,2	624	57,1
27	14,5	223	20,4
140	75,3	245	22,5
186	100	1.092	100
África - Salvador, 1788-1819			
16	9,8	177	35,6
28	17,2	146	29,3
119	73	175	35,1
163	100	498	100
Recife – África, 1808-1830			
14	11,5	146	48,7
14	11,5	44	14,7
93	77	110	36,6
121	99,8	300	100

Obs: trabalhamos com as saídas de negreiros do porto do Recife para a África, pois, neste caso, semelhante procedimento cobre um período temporal maior do que o coberto pelo manejo dos desembarques.

Fontes: 1. para o Rio de Janeiro: na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional, os periódicos *Gazeta do Rio de Janeiro* (para o período entre 01/07/1811 e 31/12/1822), *Espelho* (de 01/10/1821 a 31/6/1823), *Volantim* (de 01/09/1822 a 31/10/1822), *Diário do Governo* (de 02/01/1823 a 20/5/1824), *Diário do Rio de Janeiro* (de 02/12/1825 a 02/12/1827), *Jornal do Comércio* (02/10/1827 a 30/06/1830) e *Diário Fluminense* (de 21/05/1824 a 31/12/1830); 2. para a Bahia: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 e 182.1* e, na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional, o jornal *Idade d' Ouro* (de 31/05/1811 a 29/06/1819); para Pernambuco: Arquivo Público Estadual João Emerenciano (APEJE), *Diversos I / Termos de despachos de navios, 1808 a 1818 D.I.-9-1808/1818-v.1* e *Registro de Passaportes/Passaportes de Embarcações 1811 a 1868 R.P.2.2/1-1811-1814, R.P.2.2/2-1814-1817, R.P.2.2/3-1817-1819, R.P.2.2/4-1819-1822, R.P.2.2/5-1822-1824, R.P.2.2/6-1824-1827, R.P.2.2/7-1827-1830*.

dos no custeio da viagem do bergantim *Ceres* para a Costa da Mina, em junho de 1803, podia-se adquirir o Engenho do Macaco, na Freguesia de São Gonçalo da Vila de São Francisco da Barra, com todas as suas casas, ferramentas, gado, cavalos, carros de boi, plantações de cana e moenda, e ainda assim sobrariam quase três contos de réis.²⁵

Em suma, com a quantia necessária à montagem de apenas parte de uma expedição negreira os comerciantes de africanos facilmente poderiam converter-se em senhores de terras e de homens. Se assim não o faziam – ou se em muitos casos o fizeram, mas continuaram a investir no tráfico –, é porque o retorno do aplicado no comércio negreiro era bem superior a investimentos produtivos como fazendas e engenhos. De modo semelhante às economias coloniais onde predominavam regimes compulsórios de produção (sinônimo de uma frágil divisão social do trabalho), a debilidade da circulação monetária era signo de poucas opções de investimento, contexto no qual a monopolização da riqueza ensejava que pouquíssimos agentes econômicos detivessem liquidez suficiente para por em funcionamento os mecanismos econômicos para além de esferas ultralocalizadas. Eis o motivo pelo qual a circulação das mercadorias surgia como o grande eixo de acumulação da época, em especial o tráfico de africanos.

Negociantes de grosso trato, os traficantes de africanos eram homens que por sua riqueza desempenhavam papel de destaque na economia, na política e na sociedade do Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Por exemplo, o negreiro João Rodrigues Pereira de Almeida era, desde a primeira década do século XIX, deputado da Real Junta do Comércio, e recebeu, em maio de 1810, a comenda da Ordem de Cristo, em clara indicação das estreitas relações entre os traficantes e o Estado luso-brasileiro.²⁶ Ao controlarem o tráfico, homens como ele demandavam a venda em bloco de grandes lotes de mercadorias vivas, submetendo os pequenos traficantes do centro receptor e das áreas do interior. Semelhante vantagem surgia também quando se tratava de transacionar com os agentes metropolitanos nos portos coloniais ou na própria África, os quais, ávidos por fecharem os negócios rapidamente, com o que aumentariam a velocidade de seu giro de capital, viam-se frente aos únicos agentes colo-

²⁵ APEB, Judiciário, *Inventário de Custódio Ferreira Dias 4/1741/2211/5*.

²⁶ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (doravante ANRJ), Graças Honoríficas, Latas Verdes, doc. 857.

niais de quem podiam receber com garantia de liquidez. Isto conferia aos negreiros do Rio, de Salvador e do Recife um novo *status*, permitindo-lhes redefinir as suas relações com o mercado interno e com o mercado internacional. Não é de todo descabido postular que, em um contexto de absoluta hegemonia do capital mercantil, o capital traficante abarcava o topo da própria elite mercadora da América portuguesa.

Os monopolizadores do tráfico expressos pela tabela 2 residiam nas praças mercantis brasileiras e, além de serem especialistas nos negócios negreiros, tendiam a se especializar também geograficamente. Na esfera brasileira, poucas vezes traficavam fora da cidade em que estavam baseados os seus negócios, embora alguns baianos atuassem no mercado pernambucano e vice-versa, do mesmo modo que negreiros do Rio de Janeiro e do Recife por vezes atuassem em ambas as praças mercantis. Raramente traficavam em uma única rota transatlântica, mas pautavam-se por um claro padrão comercial na esfera africana: centralizavam a maioria de seus negócios em uma macro-região (África Ocidental, África Central Atlântica ou África Oriental) e, nela, em um determinado porto – cf. tabela 3. Na média, nove entre cada dez viagens de grandes traficantes do Rio de Janeiro, Recife e de Salvador destinavam-se a uma única macro-região – quase sempre à zona congo-angolana nos dois primeiros casos e, até 1816, especialmente à África Ocidental no caso dos negreiros baianos. Duas entre cada três expedições de negreiros do Rio e três entre cada quatro do Recife dirigiam-se a um único porto africano, em geral Benguela ou Luanda ou Cabinda. Uma das poucas exceções era o traficante Francisco José dos Santos, do Rio de Janeiro, o qual, embora atuasse majoritariamente na África Oriental, tinha como maiores parceiros os mercadores de escravos do porto de Cabinda. Em que pese a natureza bastante anódina dos registros de viagens entre Salvador e a África Ocidental no que se refere ao porto de embarque dos africanos – a maioria indica tão somente a “Costa da Mina” –, não é descabido postular que mesmo os negreiros baianos tivessem um porto afro-ocidental como principal eixo de atuação mercantil – no caso, até 1800 o porto de Ajuda, daí em diante o de Onim. De concreto, os traficantes de Salvador que negociavam com a região congo-angolana faziam-no principalmente com os portos de Luanda ou de Benguela, raramente com os dois.

**Tabela 3 – Perfil de especialização regional na África
das maiores empresas negreiras que atuavam nos portos
do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, 1788-1830**

Porto	% de viagens para a principal macro-região africana de atuação das empresas	% de viagens para o porto de maior atuação na principal macro-região africana	Nº de empresas	Nº de viagens
Rio de Janeiro	87,7	63	19	624
Salvador	90,5	-	16	177
Recife	92,8	77,6	14	146

Fontes: 1. para o Rio de Janeiro: na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional, os periódicos *Gazeta do Rio de Janeiro* (para o período entre 01/07/1811 e 31/12/1822), *Espelho* (de 01/10/1821 a 31/6/1823), *Volantim* (de 01/09/1822 a 31/10/1822), *Diário do Governo* (de 02/01/1823 a 20/5/1824), *Diário do Rio de Janeiro* (de 02/12/1825 a 02/12/1827), *Jornal do Comércio* (02/10/1827 a 30/06/1830) e *Diário Fluminense* (de 21/05/1824 a 31/12/1830); 2. para a Bahia: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 e 182.1* e, na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional, o jornal *Idade d' Ouro* (de 31/05/1811 a 29/06/1819); para Pernambuco: Arquivo Público Estadual João Emerenciano (APEJE), *Diversos I / Termos de despachos de navios, 1808 a 1818* D.I.-9-1808/1818-v.1 e *Registro de Passaportes/Passaportes de Embarcações 1811 a 1868* R.P.2.2/1-1811-1814, R.P.2.2/2-1814-1817, R.P.2.2/3-1817-1819, R.P.2.2/4-1819-1822, R.P.2.2/5-1822-1824, R.P.2.2/6-1824-1827, R.P.2.2/7-1827-1830.

Para além da monopolização, a tabela 2 igualmente demonstra que, de modo geral, cerca de 75% das empresas negreiras do Rio, Salvador e Recife organizavam entre um terço e um quarto das viagens. Eram empresários de passagem eventual pelo circuito atlântico de homens, donos de firmas que puderam organizar apenas uma ou duas viagens durante os períodos cobertos pelas fontes de cada praça mercantil. Semelhantes dados permitem concluir que, ainda quando o tráfico brasileiro fosse altamente concentrado, ele simultaneamente representava um campo privilegiado de atuação de especuladores, detentores de um papel estrutural – i.e, sem eles o adequado atendimento da demanda brasileira ver-se-ia definitivamente comprometido. Como os monopolistas, tais especuladores estavam majoritariamente estabelecidos nas próprias praças do Rio de Janeiro, Salvador, do Recife e da África, embora, mais do que aqueles, pudessem atuar em rotas fora dos centros em que tinham seus negócios (alguns especuladores de Salvador chegavam a atuar nas rotas que uniam a África a Alagoas e Paraíba, por exemplo).

Eram também muitas vezes os próprios capitães de negreiros os que, por desempenharem funções de importância vital para a consecução dos negócios, acabavam por aventurar se ao patrocínio de algumas expedições. Partindo para os portos africanos munidos de instruções mais ou menos precisas nas chamadas *Cartas de Ordens*, os capitães eram os mais importantes elos com os comerciantes africanos. O conhecimento, a experiência e os recursos obtidos levavam-nos a empreender expedições independentes, passando a atuar como comerciantes de escravos *stricto sensu*. Entre 1811 e 1830, dos traficantes do Rio de Janeiro que realizaram apenas uma viagem à África, 43 eram mestres ou capitães dos negreiros e, em conjunto, eles acabaram por se tornar consignatários de 5,5% das entradas de negreiros no porto carioca. Para a Bahia, entre 1788 e 1819, 14% dos consignatários de apenas uma viagem eram capitães de navios, cifra que para o porto de Recife alcança 9,2%.

Do ponto de vista teórico, as mesmas razões que levavam à concentração ensejavam o papel estrutural da especulação. A parca divisão social do trabalho e a debilidade de trocas faziam com que a atuação empresarial daqueles que detivessem alguma capacidade creditícia se pautasse por investimentos dispersos por vários setores. Por atuarem em um mercado restrito, com poucas opções, os traficantes buscavam investir diversificadamente, não apenas para garantir segurança às suas aplicações – afinal, tratava-se de um mercado instável por definição –, mas também para auferir as maiores taxas de lucro possíveis. Óbvio, tal perfil caracterizava tanto os traficantes eventuais quanto os monopolizadores, embora estes últimos, ao deterem boa parte da liquidez das economias escravistas regionais, igualmente controlassem a própria reprodução física dos escravos e das relações escravistas de produção. No Rio de Janeiro, no Recife e na Bahia, o poder daí advindo representava a chave para a compreensão de um dos sentidos da noção de *comunidade de traficantes*, definida não apenas em função de um determinado tipo de atuação empresarial, como também pela existência de um mercado estruturalmente atrofiado que criava fortes laços de dependência pessoal entre os próprios negreiros nos circuitos atlânticos. Eis o motivo pelo qual, aliás, as empresas traficantes tendessem a se especializar geograficamente, seja na esfera da demanda brasileira, seja na esfera da oferta africana.

“Perdas em trânsito”

O risco era uma das características intrínsecas aos negócios negreiros. Desde as trocas efetuadas na esfera africana até as realizadas no Brasil, eram grandes as probabilidades de fuga, roubo e sobretudo de morte dos escravos recém-adquiridos. Naus negreiras eram constantemente atacadas por corsários e piratas mouros, franceses, ingleses, espanhóis, norte-americanos e holandeses, que lhes roubavam milhares de caixas de açúcar, toneladas de couros, tabaco, algodão e âmbar, além de milhares de escravos, logo levados para diversos portos das Américas, da África e mesmo do Mediterrâneo.

Negreiros baianos eram constantemente atacados enquanto esperavam o preenchimento de sua arqueação, como em agosto de 1797, em Ajudá, quando duas naus francesas e duas chalupas de bandeira inglesa saquearam dois negreiros da Bahia — o *S. João Nepomuceno* e *S. Francisco de Paula* e o *Nossa Senhora da Graça*. Logo depois, um dos navios franceses dirigiu-se ao porto de Apê, onde seqüestrou o também baiano *Zabumba*, do mestre Raimundo Justino da Graça, para mais tarde, em Porto Novo, capturar a sumaca *Paraíso*.²⁷ Óbvio, os ataques aos negreiros eram mais freqüentes quando eles regressavam da África, como ocorrido no início de 1811, quando pouco antes de adentrar o porto carioca uma curveta proveniente de Benguela foi abordada por três fragatas francesas a 15 graus sul, entre a Bahia e o arquipélago de Abrolhos. Perdeu 61 escravos e toda a cera, liberando-se somente após muito rogo.²⁸ Por outro lado, o corso a negreiros era obviamente tanto mais freqüente quanto maior fosse a demanda por africanos. Exemplo disso é que durante a década de 1820 os jornais cariocas registraram que cerca de três mil africanos passaram às mãos de piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos. Estimando-se, por baixo, em 200\$000 réis o preço de cada escravo no mercado do Rio, e acrescentando-se ao total os valores dos navios, é possível que na última década do tráfico legal a pirataria tenha causado aos traficantes cariocas um prejuízo variável entre setecen-

²⁷ APEB, maço 193, doc. 33..

²⁸ Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (doravante BNRJ), Seção Obras Raras, *Idade d’Ouro do Brasil –BA*, N.º 3 – 21/05/1811.

tos e oitocentos contos de réis (detalhe: nessa época a montagem de uma expedição negreira saía a dezesseis contos de réis, em média).

Mas nem só piratas e corsários capturavam negreiros. Em 1811, o bergantim *São Manoel Ativo*, de que era mestre José Bento Davi, dirigia-se para Havana quando, a oito léguas da ilha de São Domingos, defrontou-se com um brigue de guerra do Haiti, que depois de encontrar nela mais de quatrocentos escravos conduziu-a à terra firme. Do acontecimento logo foi informado o governo haitiano, cujos representantes imediatamente ordenaram o desembarque, avaliaram os escravos e mandaram pagar ao capitão do negreiro o valor dos cativos em gêneros do país.²⁹ Nada se sabe sobre o desdobramento desse curioso episódio. Anos antes, uma esquadra francesa foi enviada para a África pela Assembléia Nacional revolucionária, e sua atividade acabou redundando no aprisionamento de negreiros de diversas bandeiras. Com seis navios, 1.040 tripulantes e 131 canhões, até dezembro de 1794 ela varreu do litoral entre Serra Leoa e Popó nove navios de Liverpool, quatro de Londres, um de Bristol, três da Holanda e sete de nacionalidade desconhecida. Em apenas três dias, de 6 a 8 de dezembro de 1794, a esquadra francesa capturou oito negreiros luso-brasileiros entre Ajudá e Porto Novo.³⁰

Em 15 de outubro de 1789, como era praxe para detectar doenças, o bergantim *Netuno Pequeno* foi visitado por cirurgiões do Senado da Câmara de Salvador. Depois de um mês de viagem desde a Costa da Mina, e após uma pequena escala em Recife, o negreiro acabara de atracar em Salvador. Adentrara o porto com pouquíssimos escravos – 29 – e sem haver registro de mortos. Ao invés, seu capitão e armador, Pedro Gomes Ferreira, informara aos burocratas soteropolitanos que no número de desembarcados se incluíam “dous escravos novos nascidos já na abrigação do referido Bergantim”.³¹ Naturalmente, nascer era algo excepcional no contexto do tráfico. Durante a travessia, os africanos defrontavam-se mais comumente com a morte, a variável que mais direta e negativamente atingia os traficantes brasileiros.

²⁹ BNRJ, Seção Obras Raras, *Idade d’Ouro do Brasil –BA*, N.º 22 – 26/07/1811

³⁰ Correspondência de Diversos com os Governadores, *apud*, Anaíza Vergolino-Henry & Arthur Napoleão Figueiredo, *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*, Belém, Arquivo Público do Pará, 1990, doc. 80, pp. 128-129 (original no Arquivo Público do Pará).

³¹ AHMS, cod. 178.1, p. 96.

Tratava-se de mortandades freqüentes no tempo, mas extremamente variáveis em cada expedição. Assim, entre 1811 e 1830, os negreiros vindos de Benguela para o Rio de Janeiro perderam de apenas 0,2% a até 38% dos escravos adquiridos, e nos que ali atracaram provenientes de Quilimane morreram de 1,7% a quase dois terços dos africanos comprados. As perdas nos negreiros que atuavam na rota Costa da Mina-Salvador na primeira década do século XIX apresentaram amplitude semelhante – o bergantim *Cipião Africano*, de Domingos José de Almeida Lima, atracou em Salvador em 1807 com todos os 135 africanos comprados no Golfo da Guiné; sorte distinta teve Félix da Costa Lisboa, que segundo o *Correio da Guiné* perdeu 230 dos 340 escravos adquiridos também no Golfo da Guiné em fins de 1805.³² Os dados relativos ao porto do Recife não sugerem uma amplitude da mortalidade durante a travessia tão elástica quanto para o Rio de Janeiro e Salvador, embora confirmem a tendência. Por exemplo, diferentemente da barca *Elisa*, que em 1830, proveniente de Lourenço Marques, perdera 41 escravos no mar e adentrara Pernambuco com 575 cativos a bordo,³³ o brigue *Leão*, pertencente a José Inácio Xavier, veio de Luanda em fins de 1829 com 310 escravos a bordo – perdera apenas três na travessia.³⁴

Pode-se imputar as mortes no mar à escassez de mantimentos e água, aos maus-tratos, à miséria física e espiritual que não raro assolava soldados vencidos, e aos surtos de morbidades que grassavam nos portos africanos de embarque, cujos efeitos podiam estender-se às naus em trânsito, comprometendo até mesmo o acesso dos traficantes aos portos abastecedores. Tal aspecto pode ter estado na origem do aumento das taxas de mortalidade dos negreiros baianos que se abasteciam em Angola na primeira década do século XIX: de 4,5% em 1803-1805, para 13,6% em 1806, 16,2% em 1807, culminando com a ausência de naus baianas em Angola em 1808, e de apenas uma em 1809 (que perdeu 33,7% da carga humana no regresso a Salvador). A explicá-lo certamente estiveram surtos de varíola ocorridos em Luanda em 1805, 1807 e 1808. Sintomaticamente, por ocasião de novos surtos, ocorridos em 1811 e em

³² AHMS, cod. 182.1.

³³ BNRJ, Seção Obras Raras, *Diário de Pernambuco*, 07/01/1830.

³⁴ BNRJ, Seção Obras Raras, *Diário de Pernambuco*, 26/11/1829.

1814, novamente não foram detectadas atracções de negreiros baianos em Angola.³⁵

O tráfico se apresentava como meio de aproximação e contato entre esferas microbianas distintas, cujos resultados, mesmo quando tendentes à acomodação a médio prazo, traduziam se de imediato em pestes e mortes no interior dos navios negreiros, mas também em ambas as margens do Atlântico. Óbvio, embora se saiba que a dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem, nada se apresentava tão propício ao desenvolvimento de enfermidades como um receptor já extremamente debilitado. Eis o motivo pelo qual a travessia ceifava sobretudo os escravos, vitimados, de acordo a fontes pernambucanas da década de 1820, especialmente por disenteria, presente em escravos provenientes de todos os portos da África banta, embora os que vinham de Luanda registrassem também doenças como varíola, escorbuto, sarampo, oftalmia e maculo (diarréia com prolápso da mucosa do ânus e relaxamento do esfíncter anal).³⁶ Em geral os escravos feneciam em proporções diretamente relacionadas à duração da travessia oceânica, logo, com padrões distintos de “perdas em trânsito” de acordo com a região africana de embarque dos cativos (cf a tabela 4, construída a partir de listas navais, registros alfandegários e de notícias de atracação de navios negreiros em jornais cariocas, baianos e pernambucanos).

É necessário prudência com as cifras relativas à mortalidade no mar expressas por esta tabela, pois os efeitos da travessia sobre os escravos não se esgotavam por ocasião dos desembarques no Brasil. Muitos africanos que sobreviviam aos percalços oceânicos chegavam tão debilitados aos portos brasileiros que eram imediatamente enviados para quarentena. Por certo, enquanto permanecessem nessas condições os recém-chegados representavam ônus para os traficantes. Mesmo depois de revendidos a atravessadores urbanos, os africanos doentes continuavam a merecer atenção, como no caso de José Alves Moreira, mercador do Valongo (RJ) que se dedicava ao tráfico interno, que costumava encarre-

³⁵ AHMS, cod. 182.1; José Curto e Raymond R. Gervais, “A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844”, *Topoi*, nº 4 (2002), p. 122.

³⁶ Arquivo Público Estadual João Emerenciano (Recife/PE), cod. 04.06.18-vol.1.

Tabela 4 - Taxas (%) de mortalidade nos navios negreiros provenientes da África que atracaram nos portos do Rio de Janeiro, Salvador e de Recife entre 1795 e 1830

Região	Rio de Janeiro			Salvador			Recife		
	1795-1811 A	1795-1811 B	1821-1830 A	1795-1811 A	1795-1811 B	1812-1819 A	1812-1819 B	1827-1830 A	1827-1830 B
África Ocidental	8,1 (11)	3.070	-	-	7,1 (243)	71.141	7,6(58)	19.819	-
“Costa da Mina”	2,4 (3)	-	-	-	6,8 (226)	67.500	4,5 (41)	14.295	-
Bonny	7,2 (1)	-	-	-	-	-	-	-	-
“Baía do Benin”	-	-	-	-	7,8 (2)	641	5,0 (11)	3.433	-
Acará	-	-	-	-	3,7 (1)	187	-	-	-
Cabo do Lopo	-	-	-	-	-	-	21,9 (1)	315	-
Rio dos Camarões	-	-	-	-	-	-	2,8 (2)	747	-
Ilhas de São Tomé	15,7 (4)	-	-	-	14,6 (12)	2.252	81,3 (1)	605	-
Bissau	-	-	-	-	-	-	1,9 (1)	105	-
Calabar	7,3 (3)	-	-	-	3,6 (2)	561	35,4 (1)	319	-

África Central Atlântica	8,8 (331)	166.210	5,7 (494)	210.582	7,9(55)	23.448	5,7 (35)	11.774	3,7 (19)	6.831
Loango	-		1,0 (1)	-	-	-	-	-	-	-
Molembô	-		6,4 (19)	-	-	-	-	-	-	-
Cacongo	-		5,3 (1)	-	-	-	-	-	-	-
Cabinda	3,0 (1)		3,1 (128)	-	-	-	4,6 (16)	6.261	-	-
Rio Zaire	-	-	2,1 (19)	-	-	-	2,2 (5)	1.248	-	-
Ambriz	-		2,9 (66)	-	-	-	-	-	8,1 (2)	467
Luanda	10,2 (161)		8,2 (167)	-	8,9 (43)	18.198	8,3 (14)	4.265	3,4 (17)	6.364
Benguela	7,4 (168)		6,6 (92)	-	4,7 (12)	5.250	-	-	-	-
Novo Redondo	13,9 (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
África Oriental	20,0 (13)	4.408	13,3 (143)	78.680	-	-	25,8 (9)	4.213	7,1 (1)	575
Moçambique	20,0 (13)		13,9 (67)	-	-	-	30,1 (5)	2.439	-	-
Quilimane	-		15,0 (60)	-	-	-	19,9 (4)	1.774	-	-
Inhambane	-		3,1 (8)	-	-	-	-	-	-	-
L. Marques	-		5,5 (8)	-	-	-	-	-	7,1 (1)	575

Obs: Os números entre parênteses indicam o total de navios com mortalidade indicada nas fontes. Não há informações para Salvador nos anos de 1800 e 1801.

A. Taxa de mortalidade (por 100).

B. Total de escravos exportados em viagens com informações sobre mortalidade

Fontes: Para o Rio de Janeiro: Arquivo Nacional (RJ), Códice 242, Provedoria da Fazenda, *Termos de Contagem de Escravos vindos da Costa da África*; e na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional (RJ), os periódicos *Gazeta do Rio de Janeiro* (para o período entre 01/07/1811 e 31/12/1822), *Espelho* (de 01/10/1821 a 31/6/1823), *Volantim* (de 01/09/1822 a 31/10/1823), *Diário do Governo* (de 02/01/1823 a 20/5/1824), *Diário do Rio de Janeiro* (de 02/12/1825 a 02/12/1827), *Jornal do Comércio* (02/10/1827 a 30/06/1830) e *Diário Fluminense* (de 21/05/1824 a 31/12/1830). Para a Bahia: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 e 182.1* e, na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional (RJ), o jornal *Idade d' Ouro* (de 1812 a 1819). Para Pernambuco: Arquivo Público Estadual João Emerenciano, *Códice 04.06.18-vol.1* e Biblioteca Nacional (RJ) *Diário de Pernambuco* (de 22/06/1829 a 10/04/1830).

gar Úrsula da Costa do tratamento dos africanos que desembarcavam doentes ou adoeciam, remunerando lhe em 4\$800 réis por cabeça, permanecessem eles vivos ou não.³⁷

Dados referentes a desembarques de negreiros em Salvador e no Recife ao longo da década de 1820 permitem ao menos ter uma idéia do peso da mortalidade dos boçais nos portos e em terra, redefinindo para mais as cifras de mortalidade marítima expressas pela tabela 4. Como as fontes que permitiram montar a tabela 5 não oferecem o número dos escravos falecidos no mar, mas somente o destino dos que chegaram vivos, adscreveu-se aos casos baiano e pernambucano as cifras de mortalidade marítima obtidas para Salvador e Recife na tabela 4, de acordo, obviamente, à região africana de proveniência. De semelhante procedimento resultaram dados que sugerem que muitos africanos desembarcados vivos podiam permanecer em quarentena por períodos que, na média, variavam entre duas semanas e dois meses e meio, ocasião em que se perdia de 2% a 5% de todos os escravos embarcados nos portos africanos.

A tabela 4 alerta tanto para a diferenciação espacial da mortalidade escrava como para sua variação temporal entre 1795 e 1830. Atendo-nos apenas às duas principais regiões africanas que efetivamente abasteciam o Rio de Janeiro nos períodos 1795-1810 e 1821-30 – congo-angolana e Moçambique –, observa-se uma queda de 8,8% para 5,7%, e de 20% para 13,3%, respectivamente. No caso de Salvador, entre os intervalos 1795-1811 e 1812-19, a mortalidade nas naus provenientes da África Ocidental permaneceu praticamente inalterada, e na rota Angola-Bahia caiu de 7,9% para 5,7%. Em termos gerais, pode-se detectar para ambos os casos – e, provavelmente, também para o tráfico pernambucano – certa tendência à diminuição da mortalidade no mar entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. Semelhante movimento pode encontrar sua origem na tabela 6, a qual sugere, sobretudo para o caso do Rio de Janeiro, que o decréscimo da mortalidade pode ter sido caudatório da queda na duração da travessia oceânica, possivelmente relacionada a mudanças no padrão

³⁷ ANRJ, maço 458, *Inventário de Francisco dos Santos Xavier -1812, n.º 8740*; e também BNRJ, Seção de Manuscritos, II-34, 26, 19, *Representação dos Proprietários, Consignatários e Amadores de Resgate de Escravos, Dirigida a S. A. R., Rio de Janeiro*, 1811, onde se reclama dos preços cobrados por proprietários de um armazém da Gamboa, que servia de lazareto para os cativos.

Tabela 5 - Taxas (%) de mortalidade nos navios negreiros provenientes da África que atracaram nos portos de Salvador (1822-1823) e do Recife (1819-1829)

Região/Porto de Embarque	Porto de chegada	Nº de viagens	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
África Central Atlântica	Salvador	14 (5.6)	3760 (5.6)	3550 (5.6)	-	-	297 (3.7)	122 (3.7)	169 (3.7)	57.0 (3.7)	4.8 (3.7)	4.5 (3.7)	76 (3.7)
África Central Atlântica	Recife	105	38543 (3.7)	37117 (3.7)	150 (3.7)	0.4 (3.7)	3502 (3.7)	2749 (3.7)	753 (3.7)	21.5 (3.7)	2.0 (3.7)	1.9 (3.7)	16 (3.7)
África Oriental	Recife	6	1766 (7.1)	1641 (7.1)	13 (7.1)	0.7 (7.1)	311 (7.1)	276 (7.1)	35 (7.1)	11.2 (7.1)	2.1 (7.1)	2.0 (7.1)	12 (7.1)

1 - Exportação assumida (taxa de mortalidade assumida).

2 - Nº de escravos desembarcados vivos.

3 - Nº de escravos mortos no porto.

4 - % de escravos mortos no porto frente ao total de exportados.

5 - Nº de escravos postos em quarentena.

6 - Nº de escravos que saíram da quarentena.

7 - Nº de escravos mortos durante a quarentena.

8 - % de escravos mortos durante a quarentena frente ao total que entrou em quarentena.

9 - % de escravos mortos durante a quarentena frente ao total desembarcado vivo.

10 - % de escravos mortos durante a quarentena frente ao total de exportados.

11 - Nº médio de dias entre a entrada na quarentena e a última saída de escravos.

Fontes: Para a Bahia: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 e 182.1* e, na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional (RJ), o jornal *Idade d' Ouro* (de 1812 a 1819). Para Pernambuco: Arquivo Público Estadual João Emerenciano, *Código 04.06.18-vol.1* e Biblioteca Nacional (RJ) *Diário de Pernambuco* (de 22/06/1829 a 10/04/1830).

tecnológico dos barcos da época e ao incremento da participação de pequenas naus, em princípio mais velozes, pertencentes a traficantes não especializados que buscavam lucrar com o grande aumento da demanda depois da abertura dos portos coloniais ao comércio internacional.³⁸

Outro aspecto registrado pela tabela 4 é a confirmação, ao menos parcial, da tendência ao aumento da mortandade de acordo com o crescimento da distância entre o porto brasileiro e a região africana de embarque. Relativamente falando, perdia se de duas até quase três vezes mais escravos entre os cativos embarcados no Índico para o Rio de Janeiro do que entre os que para ali eram exportados a partir da região congo-angolana. Para Salvador, a comparação com as mesmas regiões africanas revela que a mortalidade em naus vindas da África Oriental era mais de quatro vezes maior do que nas vindas do Congo-Angola, cifra que podia chegar ao dobro no caso dos negreiros que abasteciam o Recife. Ao menos para o caso do Rio de Janeiro, tais números não surpreendem, tendo em vista o fato de que, enquanto os negreiros que rumavam para o porto carioca a partir do litoral angolano permaneciam em média de 33 a 40 dias no mar, os que zarpavam de Moçambique podiam navegar por até 76 dias. Paradoxalmente, porém, considerando na tabela 4 as duas regiões de onde provinha a maioria dos escravos que entre 1795 e 1811 abasteciam o porto de Salvador, observa-se tendência discrepante: as taxas de mortalidade em negreiros vindos da África Ocidental chegaram a ser menores do que as observadas nos navios que zarpavam do litoral congo-angolano para a Bahia, em que pese o fato de as viagens entre o esta região e Salvador gastarem apenas três quartos do tempo médio de travessia detectado para a rota Golfo da Guiné-Bahia – cf. tabela 6. Semelhante paradoxo torna um tanto mais complexo o papel da distância entre a re-

³⁸ No que tange ao Recife, afirma Marcus Carvalho: “De acordo com José Honório Rodrigues, a província distava apenas 35 dias de viagem de Luanda, enquanto que para a Bahia se navegava por 40 dias, e 50 para o Rio de Janeiro. Uma amostra de 26 negreiros que trouxeram escravos para a província, entre 1827 e 1830, indica que a viagem, na realidade, durava menos ainda nos anos vinte. Aqueles navios, vindos da costa de Angola e Congo, levaram em média 28,1 dias para chegar ao Recife. O que mais demorou, levou 68 dias, vindo de Molembo. O mais rápido, fez a viagem em 20 dias apenas. A moda foi 26 dias, com 5 embarcações. Pode-se dizer com relativa segurança, portanto, que na segunda metade dos anos 1820, a travessia do sudoeste da África para Pernambuco era feita em menos de trinta dias, o que explica a baixa taxa de mortalidade dessa amostra, que gira em torno de 3,65 por cento do total de cativos desembarcados”. Cf. Carvalho, *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo*, pp. 117-118.

**Tabela 6 - Duração média (em dias) da travessia
entre a África e os portos do Rio de Janeiro, Salvador e Recife,
por porto e região africana de embarque, 1803-1830**

Ano	Rio de Janeiro			Salvador			Recife		
	África Ocidental	África Central	África Atlântica	África Ocidental	África Central	África Atlântica	África Ocidental	África Central	África Atlântica
1803	-	-	-	49 (17)	37 (6)	-	-	-	-
1804	-	-	-	44 (17)	35 (5)	-	-	-	-
1805	-	-	-	43 (18)	34 (4)	-	-	-	-
1806	-	-	-	48 (22)	36 (7)	-	-	-	-
1807	-	-	-	47 (24)	35 (5)	-	-	-	-
1808	-	-	-	47 (20)	-	-	-	-	-
1809	-	-	-	39 (22)	50 (1)	-	-	-	-
1810	-	-	-	39 (25)	34 (1)	-	-	-	-
1811	61 (7)	40 (19)	-	42 (20)	-	-	-	-	-
1812	53 (4)	40 (44)	74 (4)	39 (23)	39 (4)	47 (1)	-	-	-
1813	52 (2)	40 (37)	76 (4)	43 (18)	33 (3)	-	-	31 (3)	-
1814	44 (5)	39 (29)	67 (4)	40 (20)	31 (1)	-	39 (15)	30 (12)	58 (1)
1815	-	37 (29)	74 (4)	43 (8)	32 (2)	54 (2)	-	-	-
1816	43 (1)	39 (39)	70 (5)	33 (5)	27 (5)	51 (1)	-	-	-
1817	-	36 (40)	71 (4)	-	28 (16)	70 (4)	-	-	-
1818	-	37 (49)	70 (11)	-	27 (17)	-	-	-	-
1819	-	38 (42)	57 (9)	-	28 (10)	60 (3)	-	-	-
1820	-	38 (31)	62 (19)	-	-	-	-	-	-
1821	-	37 (35)	69 (16)	-	-	64 (1)	-	-	-
1822	-	36 (42)	64 (15)	-	38 (37)	-	-	-	-
1823	-	37 (28)	66 (16)	-	26 (10)	62 (1)	-	-	-
1824	-	35 (46)	73 (12)	-	33 (6)	-	-	-	-
1825	-	38 (46)	72 (16)	-	-	-	-	-	-
1826	-	34 (69)	59 (13)	-	-	-	-	-	-
1827	-	34 (66)	56 (8)	-	-	-	-	26 (1)	-
1828	-	33 (93)	57 (22)	-	-	-	-	30 (1)	-
1829	-	33 (93)	59 (29)	-	-	-	-	24 (16)	57 (1)
1830	-	36 (55)	66 (25)	-	-	-	-	30 (9)	42 (1)

Obs.: Os números entre parênteses indicam o total de navios com registros de duração da travessia

Fontes: Para o Rio de Janeiro: Arquivo Nacional (RJ), Código 242, Provedoria da Fazenda, *Termos de Contagem de Escravos vindos da Costa da África*; e, na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional (RJ), os periódicos *Gazeta do Rio de Janeiro* (para o período entre 01/07/1811 e 31/12/1822), *Espelho* (de 01/10/1821 a 31/6/1823), *Volantim* (de 01/09/1822 a 31/10/1822), *Diário do Governo* (de 02/01/1823 a 20/5/1824), *Diário do Rio de Janeiro* (de 02/12/1825 a 02/12/1827), *Jornal do Comércio* (02/10/1827 a 30/06/1830) e *Diário Fluminense* (de 21/05/1824 a 31/12/1830). Para a Bahia: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 e 182.1* e, na Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional (RJ), o jornal *Idade d' Ouro* (de 1812 a 1819). Para Pernambuco: Arquivo Estadual João Emerenciano, *Código 04.06.18-vol.1* e na Biblioteca Nacional (RJ) o *Diário de Pernambuco* (de 1827 a 1830)

gião da oferta e a de demanda como fator explicativo da mortalidade a bordo, e permite enriquecer a discussão com outras hipóteses que não necessariamente excluem o peso de duração da travessia.

A primeira nos levaria a considerar a lotação dos negreiros. Observe-se, por meio da tabela 4, que as médias de escravos nos navios que antes de 1811 partiam do litoral angolano para a Bahia (426) eram maiores do que as dos que zarpavam do Golfo da Guiné para Salvador (293). Eis um elemento que até certo ponto poderia explicar as maiores taxas de mortalidade em naus da costa congo-angolana, resultantes, nesse caso, de uma tendência dos traficantes baianos dessa rota a assumirem maiores riscos do que os que tinham no Golfo da Guiné o seu principal ponto de abastecimento. Outra hipótese leva em consideração o fato de que, por ser mais sólida no Golfo da Guiné do que nas áreas bantas, a presença de estados centralizados tornava a escravização e o tráfico através da África Ocidental comparativamente menos predatórios e menos sujeitos a interesses privados do que em Angola ou em Moçambique. Por certo, a feição mais destrutiva da escravização em zonas bantas esteve igualmente vinculada ao – ainda comparativamente falando – parco desenvolvimento dos circuitos comerciais e à fraca densidade populacional.

A correspondência mantida entre negociantes cariocas e seus prepostos em Angola, entre 1818 a 1823, oferece elementos que permitem manejar uma terceira hipótese, que explora a natureza operacional das compras de escravos.³⁹ Em diversas cartas reitera-se a exigência dos traficantes do Rio Janeiro para que os seus representantes luandenses comprassem escravos “pelo melhor preço”, sem assumirem dívidas, para depois remeterem-nos ao Brasil na maior “brevidade possível”. Do mesmo modo, reiteram-se exigências no sentido de se adquirir “escravos novos, que sejam bons” – i.e., cativos jovens e com saúde –, mesmo que para tanto se pagasse um pouco mais. Escrevendo a Antônio Alves da Silva, o grande traficante Manoel Gonçalves de Carvalho dizia que, uma vez vendidos os bens para escambo, o líquido deveria ser empregado na aquisição de “escravos novos que sejam bons, ainda que custem ainda alguma meia dobra.” Em carta a seu correspondente em Luanda, Albino

³⁹ Toda a correspondência mencionada adiante se encontra no ANRJ, Junta do Comércio, cx. 398, pacote 1.

Gonçalves de Araújo afirmava remeter um fardo e um pacote com fazendas, que deveriam ser vendidas “conforme o estado da terra o permitir [...] e seu líquido mo remeterá pelos primeiros navios que saírem para esta [cidade do Rio de Janeiro], em cera e algum azeite, deste gênero pode se no último caso escravos, nestes recomendo que sejam bons, posto que mais caros.” Pedro Antônio Vieira, remetendo a Angola produtos no valor de 387\$560 réis, pedia a compra de “escravos de 12 até 18 anos pouco mais ou menos.”

Esses exemplos sugerem forte dependência dos comerciantes residentes na África para com os traficantes brasileiros, afiançada por cadeias de adiantamento/endividamento de bens para o escambo. Para a boa consecução dos negócios eram imprescindíveis relações estreitas e personalizadas entre os agentes econômicos. Por isso – e é esta a terceira hipótese – é plausível que por ocasião da incorporação de áreas novas ao tráfico (o caso de Moçambique), ou da infiltração de novos traficantes em zonas tradicionais (os baianos no litoral angolano ou os cariocas na Costa da Mina), a ausência de relações econômicas e de sólidas redes de sociabilidade com os agentes nativos resultasse, ao menos de início, na aquisição de muitos escravos já debilitados, que não resistiam à travessia oceânica.

Embora o risco de perda dos escravos fosse constante e igualmente enfrentado por todos os traficantes, é razoável supor que as respostas que estes ofereciam dependiam de sua capacidade de acumulação. Daí que, ao menos em tese, os grandes traficantes, aqueles cuja participação no comércio negreiro não era de modo algum eventual, estivessem em posição menos desconfortável, mesmo levando-se em consideração que alguns pudesse se arruinar. Por certo, este foi o caso de João Alves da Silva Porto, um dos maiores mercadores de africanos entre 1811 e 1830, falido no início dos anos trinta em função – dizia ele – da perda de mais de seiscentos africanos, tanto por causa da mortalidade durante a travessia quanto pela ação de piratas.⁴⁰ Entretanto, sendo o tráfico um negócio altamente lucrativo, muitos foram os traficantes de última hora que, diante de uma conjuntura excepcionalmente favorável,

⁴⁰ ANRJ, Processos de Falência, maço 657, nº 9222; maço 701, nº 10 990; maço 2314, nº 1059 e maço 2332, nº 591.

canalizaram boa parte de seus recursos para a aventura do comércio de homens. Alguns deles conseguiram dar início a grandes fortunas; outros, ao invés, conheceram a ruína, como Francisco Antônio Malheiros, que teve um de seus negreiros – no qual investira mais de sete contos – apreendido pelos ingleses na Costa da Mina, em 1813. O mesmo traficante teve outro navio, o *Júlia*, que ia resgatar escravos em Cabinda, marcado por “enormes desgraças”: fez água, necessitando por isso ser consertado na própria África, seu capitão acabou por realizar negociações com enorme prejuízo, e vários escravos morreram durante a travessia oceânica. Sua dívida com os traficantes da praça do Rio (José Ignácio Vaz Vieira, José Ignácio Tavares e Manoel Dias de Lima) chegava a 52:504\$380 réis, e seus bens somavam apenas 34:211\$226 réis.⁴¹

Do ponto de vista estritamente empresarial, a mortalidade constituía a variável de maior importância para a determinação da lucratividade dos negócios. É certo que embora todos os traficantes se arriscassem, os verdadeiros profissionais do tráfico buscavam aproveitar conjunturas ascendentes aumentando o volume das exportações de escravos, e o logravam através do incremento do número de expedições e igualmente do número de escravos transportados. Contudo, ao contrário do que alguns poderiam esperar, o aproveitamento das conjunturas de alta passava ainda pela redução das “perdas em trânsito”, o que podia redundar em substancial aumento da lucratividade das empreitadas. Arriscar não era exatamente um tiro no escuro, e ao menos o traficante profissional buscava manter equilibrado o total de cativos adquiridos e os índices de mortalidade a bordo. É nesse sentido que talvez se possa postular que uma das chaves para a compreensão da rentabilidade negreira radicava no equilíbrio entre o investimento inicial em bens para o escambo (que determinava o volume de escravos a serem adquiridos) e as mercadorias para o abastecimento da escravaria (que determinava o grosso da mortalidade a bordo). Alguns traficantes, como Malheiros e Silva Porto, se equivocaram nesse cálculo econômico e por isso perderam muitos escravos, o que contribuiu para sua ruína empresarial. Em geral, contudo, frente a semelhantes exigências, os traficantes tradicionalmente esta-

⁴¹ ANRJ, Junta do Comércio, cx. 366, pacote 2.

belecidos no circuito atlântico levavam consideráveis vantagens sobre os de participação eventual, pois ao manterem uma relação mais orgânica com os intermediários africanos através de seus capitães, podiam obter escravos mais saudáveis e a melhores preços. Por disporem de maiores recursos, estavam igualmente mais aptos tanto para comprar mais cativos quanto para mantê-los. Em todo caso, como forma de diminuir estes últimos gastos e, ao mesmo tempo, a mortalidade da escravaria, recomendavam que a negociação e travessia se realizassem na maior brevidade possível, motivo pelo qual os maiores traficantes operavam, em geral, com as menores taxas de perdas a bordo.

O subsistema de São Tomé e Príncipe

Não deixa de ser interessante observar pequenos núcleos que davam apoio ao tráfico transatlântico de escravos. É o caso das ilhas de São Tomé e Príncipe, localizadas no Golfo da Guiné, a partir do século XVIII. O principal papel dessas ilhas era o de prover mantimentos aos navios negreiros que arribavam em seus portos e se destinavam à travessia do Atlântico. Apesar de não exercerem mais a função de entrepostos para a venda de homens, como no século XVII, também podiam fornecer mais alguns escravos para esses navios, com vistas a completar a arqueação. As ilhas, desse modo, funcionavam como um subsistema ao tráfico transatlântico, sustentado por uma economia de abastecimento.⁴²

Durante boa parte do Setecentos o comércio negreiro das ilhas esteve muito ligado ao que a Bahia realizava na Costa da Mina.⁴³ Podemos observar isso através das leis que a Coroa portuguesa aplicava para a regulamentação dessa atividade. Assim, em 4 de janeiro de 1710 um alvará obrigava os navios baianos a tocarem as ilhas tanto na ida quanto na volta de sua viagem à Costa da Mina.⁴⁴ O objetivo era o de fiscalizar

⁴² Daniel B. Domingues da Silva, “O tráfico de São Tomé e Príncipe, 1799 a 1811: para o estudo de rotas negreiras subsidiárias ao comércio transatlântico de escravos”, *Estudos de História*, vol. 9, nº 2 (2002), pp. 35-51.

⁴³ Carlos A. das. Neves, *São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII*, Funchal/Lisboa, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração e Centro de Estudos de História de Além-Mar e Instituto de História de Além-Mar, 1989, p. 100.

⁴⁴ Idem, p. 112.

a carga dos navios: na ida, se averiguava a quantidade de tabaco que levavam e se contrabandeavam algum ouro; na volta, verificava-se o número de escravos que carregavam e cobravam os meios direitos sobre eles.

Da obrigatoriedade de escalar nas ilhas derivou que os navios baianos converteram-se em mercado para uma pequena economia baseada na venda de gêneros de abastecimento. Nesse tempo, quando o tráfico era realizado diretamente entre os portos das Américas e os da África, restava ao arquipélago de São Tomé e Príncipe acolher os navios que se dedicavam à compra de cativos no Golfo da Guiné com as suas boas águas e produtos verdes.⁴⁵ Semelhante obrigatoriedade permitiu a manutenção das ilhas enquanto territórios genuinamente portugueses no litoral da África, e não apenas como uma feitoria, a exemplo do Castelo de São Jorge da Mina e do forte de São João Batista de Ajudá.

A quebra no ritmo do tráfico baiano em boa parte do século XVIII prejudicou a economia das ilhas. No período de relativa estagnação do comércio negreiro da Bahia (1738-1787), os negociantes dessa praça buscavam se apartar da obrigatoriedade. Talvez porque desejavam ver os direitos sobre os cativos pagos totalmente em Salvador, eliminando assim a fuga de capitais que as ilhas ensejavam. Contudo, a Coroa não cedeu, e em 18 de outubro de 1773 um aviso régio repetia o alvará de 1710, reafirmando que os capitães baianos deveriam tocar as ilhas quando singrassem rumo à Costa da Mina.⁴⁶

A obrigatoriedade de escala motivou desentendimentos entre baianos e são-tomenses. Em 1754, o contratador de escravos da Bahia solicitava alterações no processo de cobrança de direitos em São Tomé e Príncipe.⁴⁷ Seu argumento fundava-se no fato de que não se pagavam os direitos de 3\$500 réis por escravo, mas que os oficiais da alfândega das ilhas juntavam três ou quatro escravos, a que chamavam de “peças de Índia”, cobrando por muitos aquilo que deveria ser pago por um. Dessa forma, o contratador acusava os oficiais das ilhas pelo prejuízo que cau-

⁴⁵ F. Tenreiro, *A ilha de São Tomé*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar (Memórias, 24, 2^a série), 1961, p. 75.

⁴⁶ Neves, *São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII*, p. 115.

⁴⁷ Idem, p. 113.

savam não somente a ele, mas também à Real Fazenda, uma vez que semelhante procedimento ensejava o pagamento de menores direitos.

As reclamações do contratador foram atendidas pelo ouvidor-geral Cristóvão Alves de Azevedo e Osório. A partir de 1758, a cobrança seria feita por escravos e não mais por “peças de Índia”.⁴⁸ Entretanto, essa resolução parece que não teve vida longa. No ano seguinte, novas alterações foram introduzidas no método de cobrança que permitiram o retorno ao antigo sistema de “peças de Índia”, onde uma peça equivale-ria a um negro grande e forte, pelos 3\$500 réis.⁴⁹ Por um lado, isso beneficiava os traficantes baianos porque pagavam menos e poderiam desembarcar os escravos enfermos e “imprestáveis”, reunidos enquanto uma peça, como pagamento. Por outro, os capitães baianos continuariam a escalar as ilhas dando movimento à sua economia, ao invés de burlarem a obrigatoriedade e seguir viagem diretamente para o Brasil.

Queixas como as do contratador encontrariam ressonância no tempo. Em 1799, por exemplo, José Venâncio de Seixas, rico comerciante de Salvador, atribuía a decadência do tráfico da Costa da Mina não apenas à desorganização do negócio, mas também à obrigatoriedade dos navios escalarem as ilhas.⁵⁰ No entanto, tais queixas, por parte dos baianos, seriam caladas em 1800, quando a obrigatoriedade foi extinta.⁵¹ A crer nas reclamações, a partir de então, o número de entradas de tumbeiros baianos no arquipélago deveria ser praticamente nulo, mas não é o que o gráfico 3 indica.

É verdade que o número de entradas de navios baianos em São Tomé e Príncipe reduziu, se acreditarmos que todo capitão da Bahia obedecia à obrigatoriedade. Porém, tampouco deixaram de passar pelas ilhas quando disso foram dispensados. Esses capitães eram atraídos pelos víveres que elas produziam quando iam em torna-viagem, como o do brigue *Voador*, da praça da Bahia, que se abasteceu em 1811 ao passar pelas ilhas com 430 escravos. Carregou 804 alqueires de farinha, trinta de milho, 42 de feijão, 65 mil bananas, mil inhames, três mil cocos, quatro barris de azeite, mais quatro

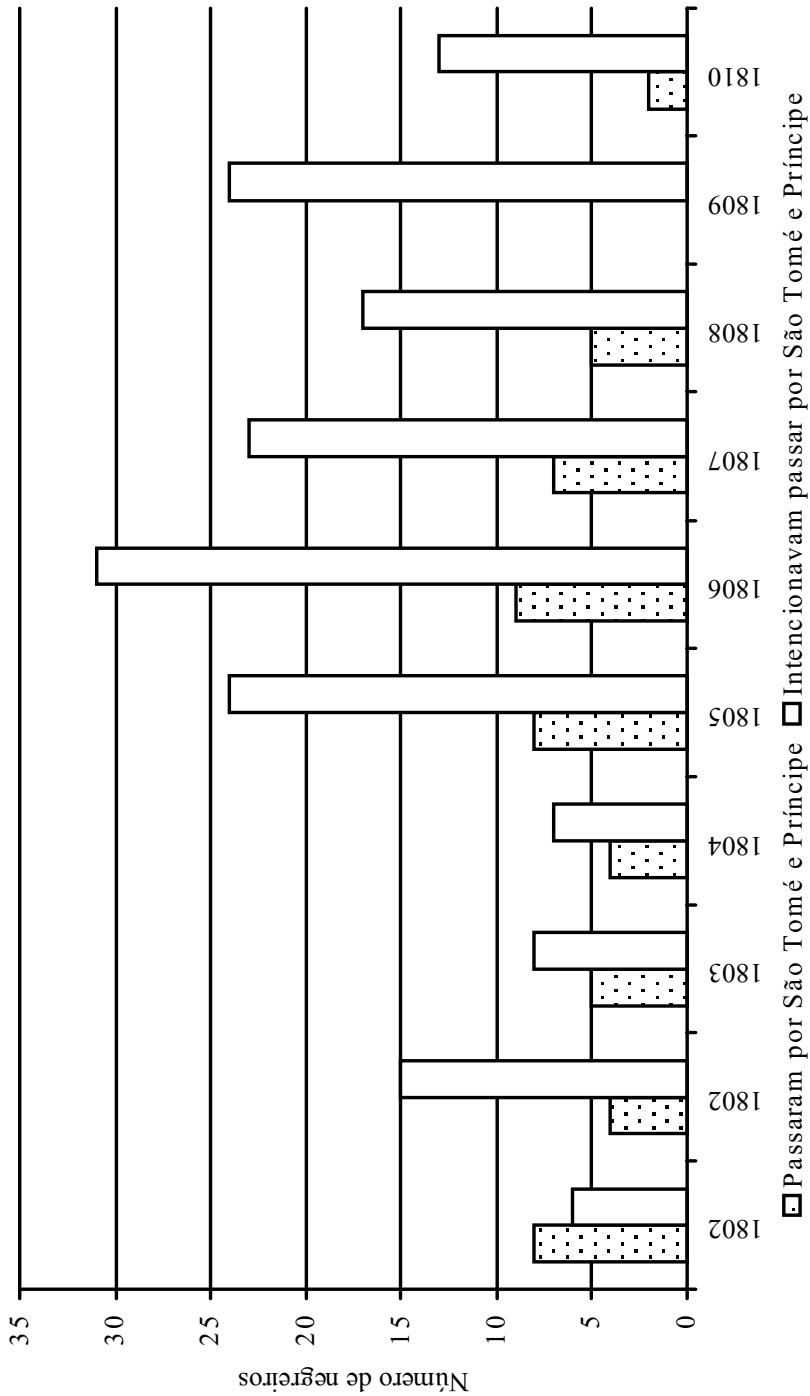
⁴⁸ Idem, p. 116.

⁴⁹ Idem, pp. 113-115.

⁵⁰ Idem, p. 101.

⁵¹ Luís Viana Filho, *O negro na Bahia*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1988, p. 53.

Gráfico 3 - Navios que saíram da Bahia com intenção de escala em São Tomé e Príncipe e negreiros baianos que efetivamente passaram pelas ilhas, 1801 a 1810



Obs.: Os dados da Bahia para o ano de 1801 são a partir de primeiro de agosto desse ano, por isso a incompatibilidade.

O ano de 1809 para São Tomé e Príncipe não foi encontrado.

Fontes: AN, Série Marinha, Fundo AZ IX M 22, *Registro de Alvarás*; Coleção IHGB DL 52, 04, 04; Coleção IHGB DL 52, 04, 04.1; Coleção IHGB DL 52, 04, 04.3; Coleção IHGB DL 53, 01, 32; e NA, XM-787.

bois, onze porcos, três cabras e trinta alqueires de sal.⁵² Tudo isso por 93\$660 réis. Ou o do bergantim *Arlequim*, da praça do Rio de Janeiro, em retorno no mesmo ano com 450 escravos. O bergantim se abasteceu nas ilhas com 321 alqueires de farinha, sessenta de feijão, cinco mil bananas, 1.500 inhames, 3.500 cocos e três bois, pagos com 42\$070 réis.⁵³ São apenas dois exemplos de uma série de navios que entraram no arquipélago e se abasteceram de mantimentos para cruzar o Atlântico.

Pode-se postular para as ilhas o papel de provedoras de víveres aos navios do tráfico transatlântico, observando a origem das entradas dessas embarcações. Dos 346 registros de entradas no arquipélago de que temos notícia para os anos de 1799 a 1808 e 1810 a 1811, 298 declararam a origem.⁵⁴ Dessas entradas, 90,3% eram provenientes da África. Isto quer dizer que se tratava de negreiros que já haviam comprado escravos. Nesse comércio, sabemos que os baianos participaram com 54 navios carregados com 12.468 escravos. Sendo o número total de escravos entrados nas ilhas de 26.258, os cascos da praça de Salvador da Bahia encarceravam 47,5% deles. Em seguida vinham os navios do próprio arquipélago, com 5.785 escravos (22%), só que o número de embarcações que os carregavam era maior do que o dobro dos de Salvador: 122 navios. Em dez vasos o Rio de Janeiro trouxe 2.979 escravos, e Lisboa em quinze transportou 1.190.

Provavelmente os navios de Salvador, Rio de Janeiro ou Lisboa não desembarcavam seus escravos no arquipélago. Apenas tocavam as ilhas para adquirir mantimentos, completar o número de escravos para que fora arqueado, ou reparar algum dano. Isso não devia ser algo fora do comum, tendo em vista que muitas vezes não era um bom negócio demorar na costa africana em função de conflitos e guerras entre os reinos daquele continente e nações européias rivais entre si.⁵⁵ Se uma das causas da mortandade nos negreiros que cruzavam o Atlântico era a escassez de mantimentos, uma solução poderia ser encontrada na escala em São Tomé ou Príncipe, o que explicaria a insistência de navios baianos em aportar nas ilhas após a extinção da obrigatoriedade.

⁵² IHGB, *DL 53,01.33*, pp. 125-9.

⁵³ IHGB, *DL 53,01.33*, pp. 125-9

⁵⁴ IHGB, *DL 52, 04, 04*; IHGB, *DL 52, 04, 04.1*; IHGB, *DL 52, 04, 04.3*; IHGB, *DL 52, 04, 05.1*; IHGB, *DL 53, 01, 32*; e ANRJ, Série Marinha, *XM-787*.

⁵⁵ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 147-149.

Sendo a mortalidade uma variável determinante na lucratividade, a escala poderia ser vital para o êxito de uma empresa escravista. Cabe questionar, portanto, a produção dos mantimentos que as ilhas forneciam. Para prover os navios de víveres, as ilhas mantinham relações estáveis com os africanos do Gabão, que lhes forneciam escravos, logo utilizados em suas plantações ou colocados à venda para os navios que ali atracavam. É nesse ponto que o termo subsistema faz transcender a semântica da palavra “entreposto”. Ele explica melhor o papel de São Tomé e Príncipe porque focaliza a função das ilhas num contexto maior: o do comércio transatlântico de escravos.

Nesse contexto, a proximidade entre as ilhas e o Gabão era fundamental. O contato que o arquipélago mantinha com essa região se faz ver na freqüência com que seus próprios navios a visitavam. Cerca de 73% dos navios de São Tomé e Príncipe no início do século XIX vinham dos rios do Gabão.⁵⁶ Geralmente, o contingente escravo de suas embarcações não ultrapassava a centena, sendo a média de 47 cativos por navio. Isso chama atenção para a possibilidade de uma alta rentabilidade no tráfico de pequeno número de escravos, uma vez que a historiografia acerca do comércio de cativos usualmente trabalha com números vultosos. Nesse caso, a “mercadoria” – isto é, o escravo – poderia ser mais bem tratada durante a travessia marítima, haja visto que mesmo poucas baixas poderiam resultar em prejuízos.

Não é difícil imaginar que os escravos vindos do Gabão se destinavam ao cultivo de gêneros de subsistência quando sabemos que os maiores traficantes das ilhas eram, também, os principais lavradores do arquipélago.⁵⁷ Nesse sentido, podemos ver homens como Brás Luís Borges de Mesquita, ao mesmo tempo lavrador de terras da ilha do Príncipe e dono de tumbeiro.⁵⁸ Em suas terras trabalhavam 36 escravos, sendo 21

⁵⁶ IHGB, *DL 52, 04, 04*; IHGB, *DL 52, 04, 04.1*; IHGB, *DL 52, 04, 04.3*; IHGB, *DL 52, 04, 05.1*; IHGB, *DL 53, 01, 32*; e ANRJ, Série Marinha, *XM-787*.

⁵⁷ Relação dos principais lavradores da Ilha de São Tomé, com declaração dos escravos que empregam na lavoura, 15 de Julho de 1807 e Relação dos principais lavradores da Ilha do Príncipe, com declaração dos escravos que empregam na lavoura, 15 de Julho de 1807, *apud*, Neves, *São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII*, pp. 448-449. IHGB, *DL 52, 04, 04*; IHGB, *DL 52, 04, 04.1*; IHGB, *DL 52, 04, 04.3*; IHGB, *DL 52, 04, 05.1*; IHGB, *DL 53, 01, 32*; e ANRJ, Série Marinha, *XM-787*.

⁵⁸ Neves, *São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII*, pp. 448-449.

mulheres e dezessete homens. Como armador, era freqüentador da costa do Gabão, onde enviava seu capitão, na escuna *Aurora*, para o trato de escravos nos rios daquela região. Ou como Tomé Ferreira Neto, lavrador de terras da ilha de São Tomé. Suas terras também compreendiam um baixo contingente de cativos, sendo 31 o número total deles - treze homens e dezoito mulheres.⁵⁹ Dono da nau *Delfim*, ele também era assíduo freqüentador dos rios do Gabão. E em duas ou três expedições negreiras poderia renovar a mão-de-obra de suas terras. No entanto, não deixa de ser interessante notar que o número de escravas e escravos nas propriedades desses lavradores, que eram os principais das ilhas, era quase equilibrado. De certa forma, isso é uma evidência da possibilidade de constituição de famílias entre escravos e do consequente trabalho escravo familiar, o que poderia ser um fator de estabilidade social.

Outros exemplos são mais interessantes, pois revelam a flexibilidade de certos homens daquela época que podiam ser armadores, donos de terras e capitães num só tempo, além de permitir visualizar como, na verdade, era próxima a relação sócio-econômica entre o Brasil e a África. Um deles foi José Ribeiro de Assa Gastão. Lavrador da ilha do Príncipe, com um plantel de 126 escravos (75 homens e 51 mulheres), ele era também dono de navio.⁶⁰ Algumas vezes até se lançava ao mar para capitaneá-lo, como foi o caso da balandra *Conceição Vigilante*, que em 23 de novembro de 1810 entrou em Salvador da Bahia com 28 dias de viagem vinda da ilha de São Tomé, de onde trazia 151 cativos, dos quais 126 sobreviveram à travessia oceânica.⁶¹ Nos anos anteriores, sabemos que ele era armador de pelo menos três outros navios: a balandra *São João Guiné*, a sumaca *Nossa Senhora das Neves e Santo Antônio* e a escuna *Santo Antônio Diligente*, que faziam rotineiramente o trato de escravos nos rios do Gabão.⁶²

Tal como José Ribeiro de Assa Gastão, porém mais ocupado, foi Silvério José de Matos que deu notícia de sua presença em várias partes do Império português, ora como capitão, ora como armador, ora como

⁵⁹ Idem, p. 449.

⁶⁰ Idem, p. 449.

⁶¹ AHMS, cod. 182.1, p. 125.

⁶² IHGB, DL 52, 04, 04; IHGB, DL 52, 04, 04.1; IHGB, DL 52, 04, 04.3; IHGB, DL 52, 04, 05.1; IHGB, DL 53, 01, 32; e ANRJ, Série Marinha, XM-787.

senhor de terras. Em uma carta do governador do arquipélago João Batista e Silva, de 1793, ele aparece como morador das ilhas e participante de uma “fantástica venda” de um bergantim francês vindo de Nantes.⁶³ Arrematara o navio para ir a título de dono e capitão com despachos da ilha do Príncipe ao Pará, a fim de vender cativos e passar a Salvador para carregar de tabaco e continuar a negociação “até se tranqüilizar as desordens de França”.⁶⁴ Era a época de conflitos entre jacobinos e girondinos.

Em 27 de julho de 1797, Silvério José de Matos pedia permissão para deixar a cidade de São Salvador da Bahia de Todos os Santos, como mestre e senhorio do bergantim *Boa Viagem e Santo Antônio*, com destino à Costa da Mina para o comércio de cativos.⁶⁵ Em 1806 e 1807, ele fazia esse mesmo negócio nos rios do Gabão em três diferentes escunas: *Indústria*, *Alexandrina* e *Diligência*.⁶⁶ Nessa época, ele figurava como um dos principais lavradores da ilha de São Tomé.⁶⁷ Em 27 de junho de 1814 seu nome aparece nos jornais do Rio de Janeiro como consignatário da escuna *Bela Africana*, que dava entrada no porto carioca vinda de São Tomé com carga de escravos e cera.⁶⁸ Certamente, uma vida atribulada a desse Silvério José de Matos.

Brás Luís de Mesquita, Tomé Ferreira Neto, José Ribeiro de Assa Gastão e Silvério José de Matos: todos traficantes de escravos e donos de terras no arquipélago. Pertenciam a uma comunidade de traficantes, mas também eram lavradores. Homens simultaneamente comerciantes e proprietários de terras. Não é sem motivo, portanto, que as ilhas de São Tomé e Príncipe desempenhavam um papel específico no comércio transatlântico de escravos: o de um subsistema. Dada a sua localização geográfica próxima aos portos fornecedores de escravos (em especial o Gabão), aliada à insistência da metrópole em manter a obrigatoriedade dos navios baianos em escalar as ilhas durante o século XVIII e à uma categoria social que unia duas funções, torna-se compreensível o papel que São Tomé e Príncipe assumiram no Atlântico após o século XVII.

⁶³ APEB, maço 201-22, caixa 79, 1793.

⁶⁴ Idem.

⁶⁵ ANRJ, cod. 141 (17 vols.) e APEB, cod. 456, p. 93v.

⁶⁶ IHGB, *DL 52, 04, 04*; IHGB, *DL 52, 04, 04.1*; IHGB, *DL 52, 04, 04.3*; IHGB, *DL 52, 04, 05.1*; IHGB, *DL 53, 01, 32*; e ANRJ, Série Marinha, *XM-787*.

⁶⁷ Neves, *São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII*, p. 448.

⁶⁸ Florentino, *Em costas negras*, Apêndice 26, p. 255.

Conclusões

Novas fontes e a visita a registros já conhecidos permitem aprofundar o estudo do tráfico atlântico para o Brasil, redefinindo as estimativas do volume de africanos desembarcados em suas principais praças mercantis e acrescentando novos dados à análise do funcionamento da empresa traficante. O manejo do material relativo aos portos do Rio de Janeiro e de Salvador ensejou o estabelecimento de novas estimativas acerca do total de africanos arribados entre 1700 e 1830, época em que a montagem e consolidação do complexo minerador das Gerais promoveu o deslocamento do eixo da economia do nordeste para a do sudeste da América portuguesa. As flutuações dos tráficos carioca e baiano refletiam a natureza competitiva do comércio negreiro para ambos os portos, com a perda, por parte de Salvador, da condição de principal ponto de recepção e re-exportação de africanos (concomitantemente, na África o Golfo da Guiné cedeu lugar à preeminência congo-angolana e moçambicana). Somados, os desembarques de escravos nesses portos – quase um terço de todos os desembarques de africanos ocorridos nas Américas entre 1700 e 1830 – expressam as próprias flutuações do coração da economia brasileira, e rejeitam enfaticamente a idéia de uma crise geral durante a conjuntura de superação da etapa colonial.

Os dados demonstram também um forte paralelismo em alguns dos padrões encontrados para os negócios negreiros do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, marcados simultaneamente por altos graus de concentração e de atuação especulativa. Em última instância, tais características resultavam da natureza restrita do mercado brasileiro. Estabeleceram-se ainda estimativas regionais inéditas acerca da mortalidade escrava durante a travessia oceânica, o que permitiu esclarecer novos aspectos da variável que mais influenciava o grau de lucratividade dos negócios. Por certo, confirmou-se a tendência à variação das mortandas a bordo de acordo com a duração da travessia oceânica. Ao mesmo tempo, no entanto, sugeriu-se que até certo ponto tal padrão podia redefinir-se em função da adoção de estratégias mais arriscadas por parte dos traficantes – encarnadas na maior lotação dos navios em determinadas rotas –, da natureza mais ou menos predatória dos processos de escravização nas regiões africanas de origem, e do grau de interação e sociabilidade entre os traficantes e os agentes africanos do tráfico.

Por último, apontou-se para a heterogeneidade do sistema negreiro do Atlântico Sul por meio da análise do caso das ilhas de São Tomé e Príncipe. Seu papel era estratégico para determinadas rotas do tráfico, pois proviam-nas de mantimentos e de escravos, e a obrigatoriedade de escalar nas ilhas incentivou a natureza genuinamente colonial da ocupação lusitana do território insular. Observe-se que tal papel era fundamental, pois incidia diretamente sobre as mortandades no interior das naus que cruzavam o Atlântico, diminuindo-as. Ademais, à causa de mercado voltado para o abastecimento de negreiros, incrementou-se o tráfico entre as ilhas e o Gabão, fonte de escravos que eram tanto utilizados nas plantações insulares quanto revendidos a navios que aportavam em escala para o Brasil. A reduzida média de escravos transportados por negreiros de São Tomé e Príncipe remete à possibilidade de uma alta rentabilidade em tráficos de pequena envergadura, calcada em taxas de mortalidade muito baixas. Por fim, o caso de São Tomé e Príncipe demonstra a reiteração, através do Atlântico, de um padrão empresarial já observado em praças brasileiras, calcado na disseminação dos investimentos dos traficantes, muitas vezes dedicados simultaneamente ao trato de cativos e a atividades produtivas como a de plantadores.