

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

NEGÓCIO DA COSTA DA MINA E COMÉRCIO ATLÂNTICO

Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos:
Pernambuco (1654-1760)

Gustavo Acioli Lopes



Orientador: Prof. Dr. Pedro Puntoni

São Paulo

2008

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

NEGÓCIO DA COSTA DA MINA E COMÉRCIO ATLÂNTICO

Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos:
Pernambuco (1654-1760)

Gustavo Acioli Lopes

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Econômica do Departamento de História, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutor.



Orientador: Prof. Dr. Pedro Puntoni

São Paulo

2008

RESUMO

Os principais aspectos abordados são a difusão da produção de tabaco e do tráfico de escravos da Costa da Mina na capitania de Pernambuco. Os dois temas são relacionados às distintas fases pelas quais passou a economia da capitania e a do Brasil entre 1654 e 1760. Demonstra-se que aqueles setores tiveram sua dinâmica estreitamente vinculada à principal produção exportadora, seja do açúcar de Pernambuco, seja do ouro do centro-sul da colônia.

Palavras-chave: tabaco, tráfico de escravos, Costa da Mina, açúcar, ouro.

ABSTRACT

The diffusion of tobacco production in Pernambuco captaincy and its slave trade bound to Costa da Mina are the main addressed subjects. Both themes are related to the distinct phases which Pernambuco captaincy's and Brazil's economy underwent between 1654 and 1760. It is demonstrated that those economic activities involvement was closely linked with the leader exporting productions, namely Pernambuco's sugar as much as South Central colony's gold.

Key-words: tobacco, slave trade, Slave Coast, sugar, gold.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	6
INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO 1. DEPOIS DA TEMPESTADE: avaliação da economia e do tráfico de escravos de Pernambuco na segunda metade do século XVII	16
1.1. Os anos de ferro: a economia pernambucana da Restauração às guerras dos Palmares	17
1.2. O tráfico de escravos e a recuperação econômica da capitania	29
1.3. O tráfico Pernambuco-Costa da Mina	50
1.4. Ligações Venturosas: males benéficos do tráfico escravista no Império Português	83
CAPÍTULO 2. REMÉDIO DOS POBRES E VENTURA DOS RICOS: a fumicultura e o tráfico de escravos na capitania de Pernambuco	93
2.1. Terra e trabalho: zonas e formas de produção do tabaco	93
2.2. Os pobres do tabaco: em busca de uma caracterização dos pequenos produtores	100
2.3. As regiões produtoras e os (des)caminhos do tabaco	118
2.4. A Mão Visível: a Superintendência de Administração do Tabaco de Pernambuco	124
CAPÍTULO 3. SERVINDO A DOIS SENHORES: o tráfico de escravos de Pernambuco com a Costa da Mina	133
3.1. O comércio negreiro e as exportações de tabaco.	133
3.2. Comissários volantes e homens de negócio: os agentes do tráfico	142
3.3. A lucratividade do tráfico de escravos	151
3.4. O tráfico transatlântico de escravos na primeira metade do século XVIII.	172
3.5. As importações de escravos em Pernambuco na dimensão atlântica e da América portuguesa	182
CONSIDERAÇÕES FINAIS	205
ANEXOS	210
Anexo I. Fontes da Tabela II e III	211
Anexo II. Sobre as exportações de escravos de Angola, 1667-1671	212
Anexo III. Saída de Nегreiros de Lisboa para a Costa da Mina, 1676-1729	214
Anexo IV. Propostas e projetos para o tráfico na costa Ocidental da África (1723)	218
Anexo V. Agentes mercantis do Recife (1695-1750)	231
Anexo VI. Cálculo dos preços médios e relativos de venda dos escravos	233
Anexo VII. Fontes da Tabela XXX	235
Anexo VIII. Fontes da Tabela XXXI	237
Anexo IX. Observações sobre as embarcações do tráfico pernambucano	240
Anexo X. Superintendentes do Tabaco em Pernambuco	245
FONTES E BIBLIOGRAFIA	246

SUMÁRIO DAS TABELAS E GRÁFICOS

Tabela I / Arrecadação dos Dízimos do Açúcar de Pernambuco por Freguesia, 1701-2	20
Tabela II / Valor de Arrematação de Três Contratos de Pernambuco, 1656-1702	23
Tabela III / Valor de Arrematação dos Dízimos de Pernambuco, 1656-1702	24
Tabela IV / Rendimento de Três Contratos de Direitos sobre o Açúcar, 1744-1756	27
Tabela V / Saída de Negreiros de Lisboa para a Costa da Mina, 1676-1731	40
Tabela VI / Tipos de Embarcações no Tráfico Lisboa -Costa da Mina, 1676-1730	44
Tabela VII / Tráfico de Negreiros: Lisboa - Costa da Mina por quinquênio, 1676-1730	48
Tabela VIII / Tráfico de Negreiros: Lisboa - Costa da Mina por período	48
Tabela IX / Entrada de Negreiros no Recife, 1724	68
Tabela X / Homens de Negócio do Recife, 1ª. Metade do século XVIII	71
Tabela XI / Contratos de Pernambuco: Arrematadores e Local, 1723-50	76
Tabela XII / Direitos sobre a Entrada de Escravos no Brasil	78
Tabela XIII / Direitos sobre a Saída de Escravos para as Minas Gerais	78
Tabela XIV / Exportação de Tabaco pelo Porto do Recife, 1698-1746	135
Tabela XV / Produtos embarcados no Recife: volume e participação em valor na carga	154
Tabela XVI / Carga adquirida na Costa da Mina: volume e dispêndio em gêneros	154
Tabela XVII / Gastos com Fazendas na Costa: Volume, Valor e Preços	155
Tabela XVIII / Compra dos Escravos na Costa da Mina	156
Tabela XIX / Conta dos gastos em tabaco e aguardente	156
Tabela XX / Conta dos gastos em seda: escravos por conta do senhorio	159
Tabela XXI / Composição da carga por sexo e tipo dos escravos	161
Tabela XXII / Cálculos de despesas, receitas, lucro bruto e lucro líquido	164
Tabela XXIII / Composição das Despesas	167
Tabela XXIV / Cálculo do produto da venda dos escravos	169
Tabela XXV / Cálculos de despesas, receitas e fretes, lucro bruto e líquido	169
Tabela XXVI / Cálculos de desp., receitas, lucro bruto e líquido da carga do senhorio	170
Tabela XXVII/ Estimativa do Lucro Líquido do Tráfico do Rio de Janeiro, 1810-1820	171
Tabela XXVIII / Negr. e de Escr. vindos da Mina para o P. do Recife, 1722-1731	185
Tabela XXIX / Imp. de escr. e n. de Negr. Vindos da C. da Mina p/ o Recife, 1742-60	186
Tabela XXX / Importação de Escravos da Costa da Mina: Bahia e Pernambuco	191
Tabela XXXI / Exportações da Costa da Mina para A Bahia: Três Estimativas	196
Tabela XXXII / Participação de Embarcações Francesas no T. de Escravos, 1700-1760	202
Tabela XXXIII / Escr. Transp. por Negrei. Ingleses. com o P. de Origem, 1698-1759	203
Gráfico 1 / Valores de arrematação dos Dízimos de Pernambuco (1654-1703)	24
Gráfico 2 / Preço do açúcar no Recife, 1695-1725	29
Gráfico 3 / Imp. de Escravos da C. da Mina pela Bahia e Pernambuco: 1696-1760	192
Gráfico 4 / Exp. de Escravos da África Atlântica por Origem dos Negr., 1700-1760	200
Gráfico 5 / Exp. de Escravos da África Ocid. por Origem dos Negreiros, 1700-1760	200

Siglas Utilizadas

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AP – *Anais Pernambucanos*.

BA – Biblioteca da Ajuda

BNL – Biblioteca Nacional de Lisboa

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

CU – Conselho Ultramarino

IAHGP – Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

JT – Junta do Tabaco

LAPEH – Laboratório de Pesquisa e Ensino em História (UFPE)

TSTD – Transatlantic Slave Trade Database

TT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Pesos, Medidas e Moedas

Arroba (@): 32 arráteis ou libras (aprox. 14,7 Kg).

Onça: 8 oitavas.

Pipa: 500 litros.

Vintém (\$020): vinte réis.

Tostão (\$100): cem réis.

Pataca (\$320): trezentos e vinte réis.

Cruzado (\$400): quatrocentos réis.

Obs.: apesar da desvalorização de 20% da moeda portuguesa em 1688, os valores anteriores permaneceram vigentes na contabilidade pública e privada.

AGRADECIMENTOS

Do princípio ao fim do doutorado, contei com apoios de várias ordens, todos eles fundamentais para que o trabalho chegasse a bom termo.

Entre os docentes, alguns se tornaram grandes credores de meu reconhecimento. A prof.a Titular Vera Lúcia Amaral Ferlini, pelo apoio intelectual e institucional desde o início do trabalho (e, mesmo, ainda antes) e pela atenção generosa que dedicou às minhas demandas.

O prof. Emérito Fernando Novais, que dedicou atenção às idéias ainda vagas que lhe apresentei há alguns anos e, depois, discutiu-as, quando já formavam o núcleo inicial deste trabalho.

Professor Dr. Tiago dos Reis Miranda, pela atenção nos dois lados do Atlântico. Na qualificação, pelas sugestões e críticas importantes. Em Lisboa, sua orientação, em dois momentos, fez de meus estágios em Portugal não só agradáveis, mas particularmente produtivos. Agradeço-lhe as horas que gastou a discutir comigo as idéias da tese, contribuindo muito para defini-las melhor.

Professor Dr. Jean Baptiste Nardi, que já há algum tempo tem se prestado a dedicar-me, por algumas vezes, um pouco do seu precioso tempo, respondendo-me as dúvidas, tendo lido e comentado o texto de qualificação, aduzindo sugestões de análise.

Ao historiador Evaldo Cabral de Mello, por uma proveitosa tarde de conversa em sua sala de visitas, da qual saí com valiosas sugestões e indicações.

Agradeço ao colega pós-graduando Daniel Domingues (doutorando na Universidade de Emory), o qual, mesmo à distância e sem que nos conhecêssemos pessoalmente, tem sido extremamente generoso comigo, lendo e criticando alguns textos meus e subsidiando a pesquisa com informações valiosas.

Ao historiador Maximiliano Menz, meu amigo Max, sou muitíssimo grato. Tanto temos discutido e produzido juntos, que algumas das idéias que permeiam a tese são tão minhas quanto dele. Se ele já não tivesse, merecidamente, o título de doutor, eu dividiria com ele o proveniente desta tese.

A Éverton, doutorando em Letras da USP, pela boa vontade e extrema gentileza de revisar a minha escrita.

Agradeço a Maria Manuel Rodrigues ou, simplesmente, Miucha, cuja generosidade e amabilidade facilitaram-me muito a vida de pesquisador em Lisboa.

Quero agradecer, especialmente, ao prof. Dr. Pedro Puntoni, orientador da tese. Por não ter poupado esforços para que eu desfrutasse de todas as oportunidades que o doutoramento pode proporcionar e pela confiança que me transmitiu, dando-me autonomia na condução do trabalho.

Ao CNPq, pela bolsa no Brasil e em Portugal e aos trabalhadores e trabalhadoras do Brasil, sem cujos impostos eu não teria o privilégio de fazer esta tese.

O agradecimento a Micheline Reinaux vem no final, por uma razão muito simples: a gratidão a ela corresponde ao conjunto de todas as demais e, ainda assim, é maior que a soma das partes. A ela dedico este trabalho.

A antiguidade dispos nos melhores ditames da experiencia q o Brazil mandasse a este Reino os seos generos para lhe irem os da Azia e de la os repartissem para Angola provendo ao Brazil dos escravos q nescessita. Se o Brazil senhorear se das Roupas da India como ha de mandar os seos generos a Portugal podera querelos remeter a outros Reinos e não he tão pouco o Brazil nem tão pouca a extenção de aquelle estado q vendosse independente deste Reino não imagine nas Liberdades de Senhorio.¹

José Galvão de Lacerda, 1700.

[...] os Portuguezes já senão contentão de resgatarem os Escravos das mãos dos Estrangeiros comprando-lhes com ouro, e com Tabacos, e agora tão bem já com assucars, mas comprão lhes outros generos que havia [de] hir deste Reino para o Brazil pagando nelle os direitos da entrada e sahida, e depois nos portos do Brazil a Dizima, o que tudo fica fraudando a fazenda Real por que no Brazil os tirão por alto, e se se não acudir promptamente a esta dezordem, que assim como he de sumo prejuizo a este Reino assim tão bem hé de igual utilidade aos moradores do Brazil, não só se sentirão os danos propostos, mas consequentemente se extinguirá ou se atinuará totalmente o commercio reciproco, entre este Reino e o Brazil e consequentemente aquele vinculo da mutua indigencia, que ata huns estados com outros estados, e huns homens com outros homens, que he so o que segura a união, porque as mais cautelas que se lhes applicão ou são do artificio, ou da violencia, e como tais debeis e pouco duraveiz [...].²

Antonio Rodrigues da Costa, 1721.

¹ José Galvão de Lacerda in: CONSULTA a S. Mg.de [...]. Lisboa, 16 de Fevereiro de 1700. TT, JT, Maço 56-57, caixa 47 (Avisos).

² Antonio Rodrigues da Costa in: [CONSULTA do Conselho Ultramarino sobre as cartas dos governadores do Brasil e a petição José de Torres]. Lisboa, 10 de julho de 1721. S. Tomé, Cx. 4, Doc. 81.

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa iniciou-se, há cerca de quatro anos, com outro recorte espacial e tendo por objeto um tema aparentado, mas distinto do que veio a ser. A intenção inicial era averiguar a importância das exportações de tabaco do Brasil para Goa, via Portugal, na conservação do Estado da Índia português.

Todavia, em virtude da leitura de alguns autores fundamentais e, mesmo, a conselho de um deles¹, a embarcação que seguia para o Índico arribou em Pernambuco e aí se deixou ficar, atendo-se às rotas do Atlântico. O foco, então, incidiu sobre a produção de fumo desta capitania. Porém, falar do tabaco do Brasil àquela altura era falar em tráfico de escravos com a Costa da Mina. Por isso, este ramo da mercancia escravista foi agregado ao objeto do trabalho.

O liame original, contudo, das origens desta relação tabaco/escravos, como me fez notar uma outra pesquisadora², foi a própria economia açucareira de Pernambuco. Assim, o conjunto dos temas aqui tratados foi definido e estendeu-se o recorte cronológico dentro do qual seria abordado.

O ponto de partida, todavia, é a produção de tabaco e o tráfico de escravos de Pernambuco com a Costa da Mina. Os aspectos da economia açucareira, embora centrais à evolução inicial daqueles setores, são abordados na sua relação com os mesmos. Por esta razão, quando as informações acerca do desempenho da economia açucareira no período mostraram-se insuficientes para a análise que se pretendia, procedeu-se a uma investigação mais detalhada da mesma.

Uma das duas principais zonas canavieiras do Brasil, a economia de Pernambuco e das capitanias que lhe estavam anexas passa por três fases distintas desde o fim das guerras holandesas (1654) até o estabelecimento da companhia pombalina de Pernambuco e Paraíba, um século depois. Estas fases podem ser delimitadas, inicialmente, entre a expulsão da WIC e a metade da década 1690, início da produção aurífera ou, alternativamente, até o fim das guerras contra os quilombos dos Palmares. Um segundo momento estender-

¹ O prof. Jean Baptiste Nardi, a quem reitero meus agradecimentos.

² A prof.a Vera Ferlini, a quem volto a agradecer.

se-ia de fins do século XVII até cerca de 1730. E, por fim, a última fase aqui em análise, da década 1730 a fins dos anos 1750. Desejando-se batizar estes intervalos de média duração, poderia-se rotulá-los de períodos de recuperação, de prosperidade relativa ou conjuntural e de crise.

No século XVII, tornara-se comum nos círculos da corte bragantina afirmar-se que sem o Brasil não haveria açúcar e sem o trabalho escravo, nem uma coisa nem outra³. Cabe, então, pensar o papel que o tráfico de escravos de Pernambuco exerceu em cada um daqueles períodos em que se dividem estes cerca de cem anos, dado que os escravos eram a “contra-senha”⁴ do açúcar, o gênero sobre o qual se alicerçava a capitania (e o Brasil) até fins do século XVII. Por conseguinte, investigar o papel da produção do fumo, uma vez que o tabaco alça-se no último quartel do século XVII a um gênero de primeira importância no império português e passa a ser um elemento fundamental no tráfico escravista das capitanias do Norte com a África Ocidental.

Nas primeiras quatro décadas após a expulsão dos holandeses, esta mercancia em escravos, centrada em Lisboa, mas secundada pelo porto do Recife, somou-se aos esforços metropolitanos e ultramarinos de recuperação da economia local. Ao prover de cativos a combalida economia açucareira das capitanias do Norte do Brasil, o tráfico cumpria a função de fornecer mão-de-obra dentro das capacidades financeiras da capitania, ainda muito dependente do açúcar e, portanto, de reanimá-la, contribuindo para a recomposição da produção açucareira.

Quando do advento da produção aurífera ao sul do Brasil, o tráfico de escravos para Pernambuco concentra-se na África Ocidental, na região e nos portos aos quais os portugueses chamavam Costa da Mina. Foi na articulação deste ramo do tráfico escravista com a produção fumageira, mais do que nas exportações do gênero, que o tabaco desempenhou um papel fundamental na economia da capitania. Portanto, a maior expansão da produção de tabaco em

³ A célebre frase do padre Antônio Vieira talvez ecoe um dito comum entre os conselheiros e indivíduos ligados ao tráfico ultramarino; num parecer do Conselho de Guerra de 1643, lê-se: "Considerando o Conselho, que pera se conservarem as conquistas deste Reino, e particularmente o Estado do Brasil se não podera conseguir faltando o menea, e comercio de Angola por rezão dos escravos que daly sayem para beneficiar os engenhos de assucares que ha no Brasil, [...], como bem o tem mostrado a experiência neste pouco tempo que ha os Olandeses invadirão e ocupão a cidade de Loanda [...]". SOBRE a ordem que se deve dar pera se continuar o comercio de Angola. Lisboa, 8 de janeiro de 1643. AHU, CU, [Conselho de Guerra], Angola, Cx. 4, Doc. 18.

⁴ Charles R Boxer. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. (Trad.). São Paulo: Nacional, 1973, p. 401.

Pernambuco e áreas adjacentes deu-se em função da conjunção da demanda agrícola e mineira por mão-de-obra compulsória desde fins do século XVII.

Durante o pico da produção das minas (a partir de 1730), o tráfico de Pernambuco com aquela região da África dá mostras de seguir o mesmo caminho da economia da capitania como um todo: retração ou estagnação. Ver-se-á como o desempenho destes dois segmentos da economia local, comércio negreiro e produção de gêneros exportáveis, se relacionaram.

No entanto, Pernambuco estava, evidentemente, inserido no conjunto do império português e este, na economia-mundo européia⁵. Portugal encontra-se, na segunda metade do século XVII, num momento de crise econômica e fiscal, agravada por sérios problemas bélicos, desdobrados em tensões diplomáticas. A guerra contra Castela e os dilemas das alianças e contra-alianças com as outras nações européias, a queda dos preços dos produtos coloniais, a perda de acesso à prata americana (devido à exclusão dos *asientos*)⁶, tudo redundou numa diminuição drástica da capacidade de importação no reino e de dispêndio pelos cofres do Estado⁷. E como, a um só tempo, parte integrante e origem destes fatores, há o acirramento da concorrência entre metrópoles na economia atlântica (não apenas no mercado europeu de açúcar, no qual o adoçante de cana brasileiro perde espaço após 1670⁸, mas também pela oferta africana de escravos)⁹.

⁵ Na definição de Immanuel Wallerstein. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. I. A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo européia no século XVI. (Trad.). Lisboa: Afrontamento, [1990], p. 25 *et passim*.

⁶ E, também, pela própria demanda do negócio da Índia e a balança deficitária com o norte da Europa, cujos Estados estavam empenhados no comércio asiático. Cf. Rita Martins de Souza. *Moeda e Metais Preciosos no Portugal Setecentista. (1698-1797)*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2006, p. 82-3, 86.

⁷ Para a análise desta conjuntura em seus aspectos econômicos na metrópole e nas colônias, cf., Vitorino de Magalhães Godinho. "Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)". *Revista de História da USP*, São Paulo, n. 15, jul./set. 1953, p. 79; Idem, Portugal and her Empire, 1680-1720. In: J. S. Bromley. (Ed.). *The New Cambridge Modern History*. v. VI. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, p. 510-1; Carl Hanson. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, p. 163-5, 171-6; Jorge Borges de Macedo. *Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII*. 2ª. ed. Lisboa: Querco, 1982, p. 22-30; Jorge Miguel Viana Pedreira. *Estrutura Industrial e Mercado Colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: DIFEL, 1994, cap. 1.

⁸ Douglas A. Farnie. "The Commercial Empire of the Atlantic, 1607-1703". *The Economic History Review*, New Series, Vol. 15, n. 2, 1962, p. 209-10.

⁹ Toda esta conjuntura, evidentemente, desdobra-se a partir da debatida crise do século XVII; a literatura a respeito é vasta, tendo seu ponto de partida fundamental em Eric Hobsbawm. *The General Crisis of the European Economy in the 17th Century* [1954]. In: Trevor Aston, ed. *Crisis in Europe, 1560-1660: Essays from Past and Present*. London: Routledge & Kegan Paul, 1965, p. 5-58. Vejam-se as sínteses de Immanuel Wallerstein. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. II. O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. (Trad.).

Dentro desse quadro, o tráfico de escravos realizado desde o Brasil garantia que as colônias atlânticas ocidentais de Portugal fossem providas de escravos sem que fosse preciso recorrer às outras potências¹⁰. Ao mesmo tempo, o tráfico tornou-se uma fonte importante de recursos para a coroa, pelos direitos régios que gravavam a exportação e a importação de mão-de-obra africana.

Propõe-se, dessa forma, pensar o tráfico de escravos de e para Pernambuco e a produção fumageira dentro desta cronologia de recuperação, prosperidade relativa e crise econômica. De igual modo, outros dois aspectos serão debatidos, permitindo matizar algumas conclusões que têm tido ampla difusão e aceitação entre os historiadores do tema. Um, consiste no papel que os gêneros tropicais, nomeadamente a cachaça e o tabaco, desempenharam neste tráfico bipolar. O outro, a versão de que o tráfico que abastecia ao Brasil de mão-de-obra compulsória africana passou a ser, em algum momento da primeira metade do século XVII, predominantemente, senão totalmente, realizado a partir dos portos do Brasil, a chamada “bipolaridade”.

Os temas e objetos tratados nas páginas que se seguem não constituem novidade na historiografia sobre o Brasil colônia e o império atlântico português. A importância do tabaco no âmbito da economia luso-atlântica, para as finanças e o comércio da metrópole e a economia de sua maior colônia, em geral, e da Bahia e Pernambuco, em particular, já foi ressaltada por vários autores. Neste sentido, este trabalho é tão devedor de Caio Prado Júnior, Roberto Simonsen, João Lúcio de Azevedo, quanto o é de José Roberto do Amaral Lapa, Pierre Verger, Catherine Lugar, Jean Baptiste Nardi, Bert J. Barickman e Guillermo Palacios (como ficará evidente ao longo do texto).

O primeiro grupo de autores citados ressaltou o enquadramento do tabaco na economia luso-atlântica, no nível metropolitano e colonial, traçando em linhas gerais as principais características da lavoura e do comércio deste gênero. Por outro lado, as gerações seguintes de pesquisadores levantaram questões incisivas acerca da fumicultura colonial e aprofundaram o tratamento

Lisboa: Afrontamento, [1994], cap. 1; Ruggiero Romano. *Conyunturas Opuestas*. La crisis del Siglo XVII en Europa e Hispanoamérica. México: Colegio de México; FCE; Fideicomiso Historia de Las Américas, 1993, cap. 1, cujas interpretações são distintas. Também Niels Steensgaard. *The Seventeenth Century Crisis*. In: Geoffrey Parker; Lesley M. Smith. *The General Crisis of the Seventeenth Century*. 2th ed. Londres; Nova York: Routledge, 1997, p. 32-56.

¹⁰ Como o fazia há muito a Espanha em relação às suas Índias e tornou-se regra nas colônias francesas, que eram abastecidas não só por mercadores franceses, mas por ingleses e holandeses. Cf. Joseph E. Inikori. *Africans and the Industrial Revolution in England*. A study in the international trade and economic development. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002, p. 252-3.

do tema, desfazendo alguns equívocos e ampliando nosso conhecimento sobre o papel da produção e circulação do tabaco e sua função na reprodução sócio-econômica da América portuguesa. Não caiu em ouvidos surdos a afirmação de um outro estudioso da economia do Brasil colonial, o qual afirmou que era “impossível um estudo sobre o açúcar que não incluía o tabaco”¹¹. Sem dúvida, a recíproca também é verdadeira.

Esta pesquisa lida, portanto, com estes dois setores produtivos da capitania de Pernambuco entre 1654 e 1760, tendo por eixo que os interliga o tráfico de escravos, bem como busca demonstrar os efeitos que as descobertas auríferas tiveram sobre àqueles três setores. Principia no primeiro ano supracitado por ser o período seguinte equivalente a uma refundação da região. Ao final das guerras holandesas, mais de um quinto dos engenhos estavam a monte e de fogo morto e as áreas ao norte de Olinda desertas¹². Só então a produção açucareira deixa de estar confinada ao sul da capitania, ao qual a guerra a havia cingido, e busca retomar seus níveis *ante bellum*. O tráfico de escravos, que o interregno holandês havia mostrado ser parte estrutural da reprodução da colônia, pode retomar a circulação normal.

Por sua vez, em 1760 já se fazia sentir o declínio da produção aurífera, que havia estimulado diversos setores da economia colonial. Por sua vez, toda o setor mercantil externo das capitanias de Pernambuco e Paraíba tornou-se sujeito ao monopólio estabelecido pela criação de uma das companhias de comércio pombalinas. Trata-se, portanto, de outra fase da história econômica da região, cujos aspectos fundamentais, aliás, já foram estudados¹³.

Os capítulos estão divididos menos cronologicamente que tematicamente, embora o ponto de partida seja o primeiro dos períodos a que se referiu. No capítulo 1, procede-se a uma avaliação da produção açucareira, com vistas a seguir o seu desempenho até o início do século XVIII. Notar-se-á que o detalhamento, ao longo do trabalho, do comportamento do setor não excede este último limite temporal. Isto se deve à escassez de dados e análises

¹¹ Virgílio Noya Pinto. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo; Brasília: Nacional; INL, 1979, p. 43.

¹² Evaldo Cabral de Mello. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. 2ª. Ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 206, 211, 453, Tab. 8.

¹³ José Ribeiro Júnior. *Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro*. A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. São Paulo: HUCITEC, 1976; Antônio Carreira. *As Companhias Pombalinas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba*. 2ª. ed. Lisboa: Presença, [1982].

do tema para as quatro décadas que se seguem ao fim do domínio da WIC, o que exigiu um esforço de pesquisa à parte.

Ainda no primeiro capítulo é abordada a retomada do tráfico de africanos forçados a labutar nos campos sacaríferos. Procuraram-se indicar as formas pelas quais esta mercancia vinculou-se ao desempenho observado da produção açucareira. Outrossim, além da ligação proverbial de Pernambuco com Angola, procura-se apontar, a partir dos poucos elementos disponíveis para o período, uma outra rota negreira que estava mais à sombra: a da Costa da Mina.

No capítulo seguinte, o foco incide na formação e disseminação do plantio de tabaco na capitania e nas áreas sob sua jurisdição. Apresenta a distribuição geográfica da fumicultura e discute-se um dos elementos fundamentais à sua proliferação: a pequena mão-de-obra. Fechando o capítulo, são abordados a criação e o funcionamento da Junta da Administração do Tabaco, devido à sua influência na forma como a fumicultura e o comércio de tabaco de Pernambuco evoluíram no período.

No terceiro e último capítulo, o tema privilegiado é o comércio de tabaco e aquele que mais esteve vinculado a ele em Pernambuco: o tráfico de escravos com a Costa da Mina. Os vínculos entre as duas atividades são evidenciados, bem como o papel dos homens de negócio da praça do Recife neste ramo. Em seguida, procede-se a uma avaliação das condições enfrentadas pelo tráfico de escravos a partir da capitania de Pernambuco na perspectiva atlântica, com o intuito de delinear como a atividade dos negreiros europeus e de outras partes do Brasil afetava o comércio escravista daquela capitania. Assim, pode-se ter uma melhor estimativa da importância relativa do tráfico do porto do Recife no conjunto do tráfico Atlântico e, em particular, no fornecimento de braços africanos ao Estado do Brasil.

O texto conclui-se por um balanço que visa inserir analiticamente a economia de Pernambuco e os setores abordados (o comércio de tabaco e escravos e da fumicultura da capitania) no escopo da economia atlântica. Tal tarefa faz-se necessária na medida em que este estudo da economia de uma das regiões portuguesas na América só adquire seu pleno sentido como “dimensionamento regional” das práticas econômicas inerentes ao sistema colonial. Por meio desta articulação entre um segmento do espaço econômico e a totalidade da economia-mundo do qual faz parte (sendo, de fato, componente de um império, ele mesmo subordinado ao centro da economia-

mundo)¹⁴, esperamos contribuir para uma “compreensão mais vertical e abrangente da formação social [do Brasil colônia] nos seus dimensionamentos regionais”¹⁵, apontando para diversidade de regimes de mão-de-obra, de formas de ocupação e uso da terra e da produção colonial¹⁶.

Se, por razões oriundas das próprias exigências da pesquisa, o ponto de partida deste estudo é o setor fumageiro e o tráfico de escravos, ao longo da pesquisa tornou-se evidente a subordinação destes setores ao ramo exportador voltado para o mercado europeu. Se o “Negócio da Costa da Mina” foi próspero em boa parte do século XVIII, a ponto de tornar-se sinônimo de “coisa que deixa grande lucro”¹⁷, o arremate desta história conclui pela ‘eurotropa’ de tais segmentos da economia colonial e dá-se o reencontro com os elementos que lhes deram sentido: a produção exportadora tipicamente colonial de açúcar e ouro.

¹⁴ Para um argumento em favor da existência de um “subsistema luso-atlântico” e sua importância para a economia-mundo e sobre o reforço da posição dependente de Portugal no último quartel do século XVII, cf. Carl A. Hanson. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, p. 207-9, 288, 290-1.

¹⁵ José Jobson de A. Arruda. “A prática econômica setecentista no seu dimensionamento regional”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 5, n. 10, março/ago. 1985, p. 155.

¹⁶ Aspectos ressaltados por Arruda, *idem*, p. 150-1.

¹⁷ F. A. Pereira da Costa. *Vocabulário Pernambucano*. 2ª. Ed. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1976, p. 547.

CAPÍTULO 1.
DEPOIS DA TEMPESTADE:
avaliação da economia e do tráfico de
escravos de Pernambuco na segunda
metade do século XVII

A capitania donatária de Pernambuco nasceu do açúcar. Foi o mesmo açúcar que atraiu os capitais holandeses, na forma de uma companhia de comércio, à conquista da capitania e de suas regiões anexas. O controle batavo, que se estendeu aos outros domínios portugueses nas duas margens do Atlântico, passou por altos e baixos, e teve fim em janeiro de 1654. O momento que marca o fim do nordeste luso-holandês é o ponto de partida da análise da economia da capitania que se empreende neste capítulo, cujo termo se dá na última década do século.

Apesar dos danos provocados por nove anos de combates e campanhas nos campos da capitania (1645-1654), a produção açucareira continuou a ser o esteio da atividade econômica em Pernambuco nos 40 anos que se seguem às guerras holandesas. Certamente a produção de tabaco, que precede o período holandês, foi retomada e deve crescer neste período, mas parece ter-se tornado relevante, junto com os couros e a madeira, apenas no final do século XVII¹.

Como os agentes da WIC aprenderam rapidamente, o outro lado da moeda açucareira era o tráfico de escravos². Pensar a recuperação produtiva da capitania neste período implica, portanto, pensar em simultâneo o papel que o tráfico de escravos desempenhou na mesma. Assim, além da tentativa de avaliação da produção açucareira e de indicações da produção fumageira, buscar-se-á rastrear as vias de abastecimento de escravos para a capitania.

Veremos, assim, como o tráfico de escravos no Atlântico português, seja a partir do reino, seja das colônias, incluiu-se nos esforços de recuperação econômica do império governado pelos Bragança. Isto se dará pela

¹ Wätjen dispensa-se de comentar a fumicultura no período holandês por considerar o tabaco gênero completamente secundário no interregno neerlandês. Hermann Wätjen. *O Domínio Colonial Holandês no Brasil*. Trad. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938, p. 438-9.

² Boxer, *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. (Trad.). São Paulo: Nacional, 1973, p. 252 e ss.; Pedro Puntoni. *A Mísera Sorte*. A Escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico sul, 1621-1648. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 132-4, 155; Luiz Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 221-2.

investigação das rotas do tráfico e dos agentes que proviam de escravos as capitanias do Norte³.

1.1. Os anos de ferro: a economia pernambucana da Restauração às guerras dos Palmares.

No que diz respeito ao século XVII, são um tanto obscuras as condições da economia açucareira de Pernambuco e capitanias anexas na segunda metade do século. Conhece-se melhor a crise que a atingiu na segunda década do século seguinte, que o meio século anterior⁴.

De forma geral, sabe-se que a economia açucareira da América portuguesa passou por uma relativa prosperidade entre os anos 1660 até 1680/90, quando a tendência declinante se acentua⁵. Estas considerações, todavia, são baseadas no desempenho da economia da Bahia. Há justas razões, porém, para se estender a avaliação às demais capitanias açucareiras do Norte. Seja porque o fulcro da produção era o mesmo, o açúcar, seja devido à dependência destas capitanias do mesmo mercado externo, a Europa ocidental. Não obstante, comparando as informações para a capitania de Pernambuco que se puderam coligir em diversas fontes, é possível refinar a análise particular desta capitania.

Para avaliar a evolução da economia açucareira de Pernambuco na segunda metade do XVII seria útil estabelecer a evolução do número de engenhos na capitania e anexas desde 1654 a 1700. Ainda melhor seria indicar a evolução do volume da produção mesma, dado que os engenhos de Pernambuco tenderam a diminuir sua produtividade média⁶.

³ Ou seja, aquelas do Estado do Brasil que estavam acima da margem esquerda do rio S. Francisco: Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Itamaracá, Rio Grande do Norte e Ceará.

⁴ A caracterização geral do período encontra-se em José Antonio Gonsalves de Mello. *João Fernandes Vieira, mestre-de-campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. 2ª. ed. Lisboa: CEHA; CNCDP, 2000, p. 385-8; Evaldo Cabral de Mello. *A Fronha dos Mazombos*, Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2ª. ed. rev. São Paulo: 34, 2003, p. 47-8; Idem. *Olinda Restaurada*. 2ª. ed. Rev. e aum. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 206-10; Vera Lúcia Acioli. *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997, p. 29-51.

⁵ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p. 146-69; Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Terra, trabalho e poder*. O mundo dos engenhos no Nordeste colonial. São Paulo: Brasiliense/CNPq, 1988, p. 70-93.

⁶ Schwartz, *op. cit.*, p. 150, Tab. 15.

Ao longo do terceiro e último quarto do Seiscentos, pedidos de isenção de tributos por uma década para engenhos recém-construídos ou reerguidos pelos senhores de engenho de Pernambuco (concessão feita pela coroa)⁷ indicam o soerguimento da economia açucareira da região. Ainda em 1673, informava o provedor da fazenda de Pernambuco que, além do engenho São Brás, propriedade régia,

Alguz Engenhos ha de particulares tambem de fogo morto, q. dificultosamente se poderão levantar, assim pella pobreza dos donos como pela maior parte das terras delles estarem Repartidas por erdeiroz.⁸

Aos poucos, porém, alguns engenhos renasciam das cinzas e eram postos moentes e correntes, como o caso do engenho *São Felipe e São Tiago* e do *São Jorge* localizados na capitania de Itamaracá, cujo proprietário Manoel da Fonseca Rego, em 1683, pedia a isenção de tributos por dez anos por tê-los reedificado⁹.

Outros engenhos cujos donos requeriam a mercê de uma década de isenção eram totalmente novos, isto é, não se tratava de por a moer engenhos de fogo morto, mas erigi-los onde não haviam, tal como o *Nossa Senhora da Anunciação*, situado na freguesia de Santo Amaro de Jaboatão (ao sul do Recife). Seu senhor, Marcos de Barros Correia, afiançava que na dita freguesia “nunca houve engenho” e que ele erguera à sua custa um engenho real¹⁰. Talvez ele estivesse a se referir à área específica onde construiu o seu engenho, dado que a produção açucareira em Jaboatão não era novidade.

O capitão Antonio Barbosa de Lima e Manoel Barbosa de Lima requeriam, em 1687, igual mercê, por terem erguido um engenho novo na

⁷ Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, 1570-1670. (Trad.). Lisboa: Estampa, 1997. v. 1, p. 300-1; a isenção datava do princípio da colonização; foi revogada para os engenhos de “três palitos” no início do século XVII; Evaldo Cabral de Mello. *Olinda Restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1650-1654. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 175. Sua renovação após 1654 demonstra o reconhecimento de que a capitania havia regredido ao estado primevo.

⁸ CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], André Pinto Barbosa, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre a situação do engenho São Brás, situado na freguesia do Cabo. Recife, 19 de agosto de 1673. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 10, Doc. 987.

⁹ CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, sobre o requerimento de Manoel da Fonseca Rego, em que pede para gozar de dez anos de liberdade pela reedificação dos seus dois engenhos São Filipe e São Tiago, e São Jorge, que possui na capitania de Itamaracá. Lisboa, 19 de janeiro de 1683. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 13, Doc. 1244.

¹⁰ CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, sobre requerimento do mestre de campo Marcos de Barros Correia, dono do engenho Nossa Senhora da Anunciação, situado na freguesia de Santo Amaro do Jaboatão, pedindo licença para gozar dos dez anos de liberdade de impostos concedidos aos que recuperam os engenhos de açúcar. Lisboa, 29 de outubro de 1678. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 12, Doc. 1128.

capitania de Itamaracá, ao qual batizaram de *Nossa Senhora dos Prazeres*¹¹. No mesmo ano de 1687, chegava ao Conselho Ultramarino outro pedido de liberdade por 10 anos, feito por João de Almeida, senhor do novo engenho *N. Sra. do Bom Sucesso*, erguido na freguesia de S. Lourenço da Mata (a oeste do Recife)¹². Há que se cuidar, no entanto, das fraudes por parte dos requerentes, para gozar indevidamente da isenção¹³.

Passados pouco mais de dez anos, a citada freguesia de S. Lourenço da Mata já contava 29 engenhos, todos recentemente erguidos em terras entre 12 e 16 léguas distantes do Recife e em plena produção. Esperava-se, ainda, que mais 8 ou 10 novos engenhos viessem a ser erguidos. O crescimento da produção açucareira na freguesia foi notável. Em 1654 havia apenas 9 engenhos (um de fogo morto). Portanto, o número de unidades mais que triplicou em 40 anos, levando a freguesia do 6º. ao 1º. lugar em produção.

A razão da preferência dos senhores de engenho por esta freguesia para situar os novos engenhos devia-se, segundo os mesmos senhores, “por cauza de estarem as terras vizinhas à praça [do Recife] muito cançadas”¹⁴. Pode significar que, mesmo os novos engenhos contribuindo para aumentar a produção açucareira da capitania, o fato de que outros engenhos mais próximos ao litoral apresentassem produtividade decrescente contrabalançaria o acréscimo da produção em áreas do interior (mas é pouco provável que em quantidade suficiente para tornar nulo o crescimento da produção total).

A arrecadação efetiva dos dízimos da safra 1701-2, que as pesquisas de Gonsalves de Mello deram a conhecer, vem confirmar a distribuição da produção açucareira na capitania de Pernambuco e a ascensão de S. Lourenço da Mata como importante freguesia açucareira (Tabela I).

¹¹ CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre o requerimento do capitão Antônio Barbosa de Lima e Manoel Barbosa de Lima, pedindo para gozarem dos dez anos de liberdade do açúcar concedidos aos que constroem novos engenhos. Lisboa, 5 de dezembro de 1687. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 14, Doc. 1430.

¹² CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre o requerimento de João de Almeida, pedindo para ter direito aos dez anos de liberdade do açúcar que foram concedidas aos que constróem engenhos. Lisboa, 16 de julho de 1687. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 14, Doc. 1419.

¹³ Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, 1570-1670, *op. cit.* p. 301-2.

¹⁴ REPRESENTAÇÃO dos moradores e senhores de engenhos da capitania de Pernambuco ao rei [D. Pedro II], pedindo consentimento para transportarem os açúcares de São Lourenço da Mata para o Recife, nas caixas que comportam 60 arrobas, a fim de diminuir os custos de transportes. Pernambuco, [Ant. 6 de novembro de 1698]. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 18, Doc. 1762.

A freguesia de S. Lourenço da Mata aparece como a maior contribuinte para o dízimo, seja em volume, seja em valor, seguida pelas freguesias do Cabo, Ipojuca e da Várzea, nesta ordem. Embora a produção da Várzea apareça bem abaixo das freguesias líderes, ainda era uma das principais áreas de produção açucareira.

Tabela I / Arrecadação dos Dízimos do Açúcar de Pernambuco por Freguesia, 1701-2

	1	2	3
Freguesia	@^a	Réis	Preço Médio
São Lourenço	4.550	6.800.035	1.495
Cabo	4.078	5.232.995	1.283
Ipojuca	2.400	3.602.970	1.501
Várzea	2.182	4.092.390	1.876
Muribeca	2.100	3.134.740	1.493
Jaboatão	1.810	2.710.470	1.497
Porto Calvo	1.530	2.340.670	1.530
Igaraçu	1.500	2.254.800	1.503
Serinhaém	1.410	2.215.570	1.571
Una	270	419.580	1.554
Total	21.830	32.804.220	1.503

a. Este volume inclui açúcar branco, mascavo e o “traçado”, ou seja, incluindo àquelas duas qualidades mais o batido, embora o branco predomine em todas.

Fontes: José Antonio Gonsalves de Mello. *Um Mascate e o Recife*, A vida de Antônio Fernandes de Matos no período de 1671-1701. 2^a. ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, p. 78-9.

Uma outra tendência que é possível apontar é a da redução da capacidade produtiva por unidade, ao menos nos engenhos novos. S. Lourenço deveria contar com, ao menos, 30 de engenhos neste início de século, visto que já havia 29 em 1698. De acordo com a arrecadação dos dízimos em açúcar da freguesia, a produção por unidade era de pouco mais de 1.500 arrobas. Esta média estava abaixo da produtividade da capitania em 1710-1711, de 1.750

arrobas por engenho, mas ainda acima da que se registraria meio século depois, de 1.034 arrobas¹⁵.

Note-se, porém, que, no que toca ao valor do açúcar dizimado, a Várzea supera Ipojuca. Isso nos leva a um outro ponto: o valor do açúcar de cada freguesia.

Enquanto a maioria das freguesias teve o seu açúcar recebido por um preço próximo — um pouco acima ou abaixo — do preço médio, a freguesia da Várzea teve o seu açúcar avaliado bem acima dos demais, superando-os em mais de 30%. Isto pode ser assim em razão da maior proximidade dos engenhos da Várzea do Capibaribe do porto do Recife, o que diminuiria os custos de transporte para os contratadores. No entanto, pode-se ver que o açúcar das freguesias no entorno do Recife (S. Lourenço, a oeste, Igaracu, ao norte, Muribeca, Jaboatão, Ipojuca e Cabo, ao sul) receberam preços em torno da média (excetuando-se o Cabo, bem abaixo dos demais), enquanto que as freguesias mais distantes (Serinhaém, Una, estas mais ao sul, e Porto Calvo, em Alagoas do norte) tiveram seus açúcares avaliados não só acima da média, mas acima de todas as freguesias do entorno do Recife.

Tratar-se-ia, então, da qualidade do açúcar? Teriam as freguesias do entorno produzido açúcar considerado de qualidade inferior (o do Cabo seria o pior de todos)? Ou, como argumentam os críticos do uso dos dízimos como indicativo econômico, o peso político da açucarocracia da Várzea do Capibaribe influenciaria na avaliação e na arrecadação?¹⁶ Embora não seja possível uma resposta peremptória, a primeira alternativa parece mais provável¹⁷.

Todavia, como já dito, não basta saber o número dos engenhos a capitania e suas anexas possuíam num dado intervalo de tempo (mesmo

¹⁵ Schwartz, *op. cit.*, p. 150, Tab. 15; André João Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil*. 3ª. ed. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1982, p. 140.

¹⁶ Haveria de ser assim se os senhores de engenho de cada uma das capitanias fossem grupos totalmente distintos, excluindo, inclusive, a múltipla propriedade e os laços familiares, o que não é de se esperar. Veja-se o artigo de Helen Osório, onde a autora reflete sobre a relação entre os dízimos e a economia que lhe é subjacente (a do Rio Grande de S. Pedro, neste caso) e demonstra a lucratividade dos contratadores dos dízimos dos “couros e gado em pé”. Helen Osório. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais. In: Fragoso, J.L.; Bicalho, M.F.; Gouvêa, M. de F. (Org.) . *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 112-4, 122-5 e 126-34.

¹⁷ É possível, igualmente, que o transporte por terra, em carros de bois, dos engenhos a oeste do Recife encarecessem o produto, o que levaria os contratadores a pagarem menos pela arroba para compensar estes custos.

porque não sabemos, além destas indicações esparsas), antes é necessário que se conheça o volume da produção.

Exceto pelo recenseamento dos engenhos feito logo após a expulsão dos holandeses e incorporação da capitania de Pernambuco aos bens da coroa¹⁸, não há nenhum rol do número de engenhos ou levantamento da produção e/ou exportação dos engenhos da capitania para esta segunda metade do XVII. Tem-se que recorrer, assim como fez Mauro¹⁹, a buscar medidas indiretas da produção açucareira de Pernambuco. Uma das formas, imperfeita, é verdade, de avaliar esta produção, são os contratos de arrematação dos dízimos²⁰. No caso do açúcar de Pernambuco, há também os contratos dos subsídios e a “imposição” de \$80 por caixa de açúcar exportado²¹.

Buscando os valores destes nos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino, além de dados presentes em estudos de outros pesquisadores, foi possível fazer um quadro que nos permite ter uma idéia aproximada das condições da produção da capitania no período em questão (Tabela II e Gráfico 1)²².

Obviamente, não podemos considerar os dízimos como expressando unicamente a produção de açúcar, pois, como se sabe, a décima parte de todo o fruto era devida a Deus. Não se está longe da realidade, porém, ao considerar que para as duas primeiras décadas após as guerras holandesas o açúcar compunha quase a totalidade da produção *mercantil* de Pernambuco. O contratador dos dízimos de 1660, João de Nabalhas Urréa, não deixa dúvidas quanto a isso, quando afirmava que “os ditos dízimos consistem em seu

¹⁸ Evaldo Cabral Mello. “Uma relação dos engenhos de Pernambuco em 1656”. *RIAP*, vol. XLVIII, 1976, p. 161-8.

¹⁹ Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670, op. cit.* p. 298.

²⁰ Há quem considere que os dízimos são um indicador falho para a evolução da produção, como Ruggiero Romano. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México: Colegio de México; Fideicomiso Historia de Las Américas, FCE, 2004, p. 353; mas há, igualmente, os que o aceitam como um índice válido daquela, cf. J.H. Galloway. “Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise”. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 36 (2), p. 85-102, abril/junho, 1974, p. 87-8; Schwartz, *Segredos Internos, op. cit.*, p. 154.

²¹ Sobre a origem destes impostos e sua arrematação em meados do século XVIII, consulte-se INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco [1749]. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 284-92. Na *Informação* diz-se que os \$80 por caixa eram cobrados desde os tempos do donatário; mas, durante as guerras holandesas, foram aplicados ao custeamento das defesas da capitania, juntamente com o subsídio do açúcar; Mello, *João Fernandes Vieira, mestre-de-campo do Terço de Infantaria de Pernambuco, op. cit.*, p. 421; Evaldo Cabral de Mello. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. 2ª. Ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 173-215.

²² Na construção do índice foi considerada a desvalorização em 20% da moeda portuguesa em 1688.

principal em açúcar”²³. Mesmo na arrecadação dos dízimos da capitania de Pernambuco e da comarca das Alagoas de 1701-2, a parcela dos dízimos que não se compunha de açúcar foi equivalente a, apenas, 18% do total da arrecadação, somando 6:300\$000²⁴.

Tabela II / Valor de Arrematação de Três Contratos de Pernambuco, 1656-1702

Anos	Contrato	Cruzados	Réis	Valor/Ano
1654 ^a	Dízimos	24.000	9.600.000	
1656	Dízimos	28.000	11.200.000	
1659	Dízimos	32.500	13.000.000	
1660	Dízimos	30.500	12.200.000	
1662	Dízimos	20.000	8.000.000	
1663	Dízimos	20.000	8.000.000	
1667	Dízimos	22.100	8.840.000	
1672 ^b	\$80/cx.	1.875	750.000	250.000
1677	Dízimos	35.500	14.200.000	
1678	Dízimos	42.000	16.800.000	
1679	Dízimos	44.100	17.640.000	
1678	Subsídio	56.000	22.400.000	7.466.667
1682	Subsídio	62.000	24.800.000	8.266.667
1685	Dízimos	52.050	20.820.000	
1686	Subsídio	62.000	24.800.000	8.266.667
1689	Dízimos	46.000	14.720.000	
1689	Subsídio	63.000	20.160.000	8.400.000
1690	Dízimos	51.000	16.320.000	
1690 ^c	\$80/cx.	1.000	400.000	
1691	Subsídio	20.667	6.613.440	
1694	Dízimos	45.250	14.480.000	
1701	Dízimos	75.000	24.000.000	

a. Os contratos compreendiam um ano agrícola, que ia de 1º. agosto a 31 de julho do ano seguinte.

b. A fonte não menciona, mas tudo indica que se trata de valor para um triênio, por isso o rendimento anual.

c. Ao contrário do triênio 1672-1674, este valor é para um único ano.

Fontes: Ver Anexo I.

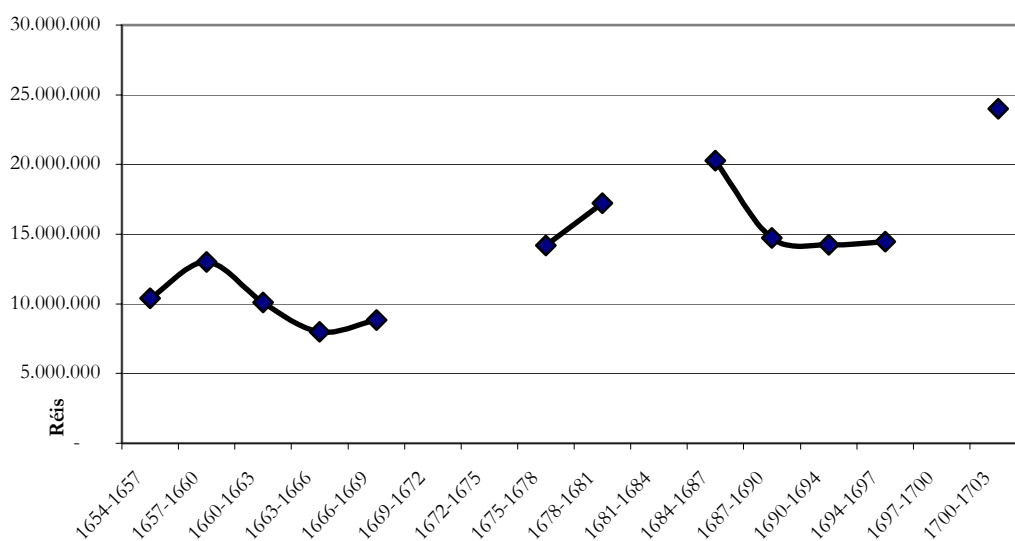
²³ CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], André Vidal de Negreiros, ao rei [D. Afonso VI], sobre solicitação dos contratadores dos dízimos e subsídios da capitania de conceder licença a alguns navios para navegarem sem frota, transportando açúcar. Pernambuco, 9 de abril de 1660. AHU, Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania de Pernambuco (DMACP), Cx. 7, Doc. 617.

²⁴ Mello, *Um Mascate e o Recife, op. cit.*, p. 79.

Tabela III / Valor de Arrematação dos Dízimos de Pernambuco, 1656-1702 (Vários Anos)

Ano	Cruzados	Índice
1654-1655	24.000	100
1656-1657	28.000	117
1659-1660	32.500	135
1660-1661	30.500	127
1662-1663	20.000	83
1663-1664	20.000	83
1667-1668	22.100	92
1677-1678	35.500	148
1678-1679	42.000	175
1679-1680	44.100	184
1684-1685	55.050	229
1685-1686	52.050	217
1686-1687	45.100	188
1689-1690	46.000	192
1690-1691	51.000	213
1692-1693	47.500	198
1693-1694	35.000	146
1694-1695	45.250	189
1701-1702	75.000	313

Gráfico 1 / Valores de arrematação dos Dízimos de Pernambuco: média trienal (1654-1703)



Tendo por referência os números acima apresentados, o período compreendendo a década 1660 foi o mais difícil para a economia da capitania, quando o valor dos dízimos atinge o mais baixo patamar de todo o período considerado. O já referido contratador dos dízimos encontrava dificuldade em manter sua parte no contrato, em 1660, “porquanto he grande a miseria e falta de dinheiro que tem a praça”²⁵. Efetivamente, os primeiros quinze anos após as guerras holandesas sofrem do duplo efeito de “estagnação e fiscalidade escorchante”²⁶. Nesta década, às dificuldades do mercado somaram-se à epidemia de varíola, que vitimou parte considerável dos escravos²⁷.

O período compreendido entre o final das décadas de 1670 e 1680, no entanto, mostram uma franca recuperação, superando os níveis dos anos 1655-1660. Será que estamos diante de conjunturas opostas, como quer Ruggiero Romano, ou seja, que, enquanto a economia européia vergava sobre o peso da crise, a economia americana apresentava sinal positivo?²⁸ Provavelmente, não. Se os “anos de prata” do açúcar terminam por volta de 1670, o que significaria esta recuperação da capitania de Pernambuco nas décadas seguintes? Primeiro, a produção se recupera de níveis baixos, dado que a produção fora bastante reduzida durante a guerra de restauração e na década seguinte. Segundo, além do açúcar, passam a pesar na economia da capitania os couros, o tabaco e as madeiras²⁹ e os preços estabilizam nos anos 1670-1680 e voltam a subir nos anos 1690³⁰.

Deve-se ter em conta, também, que a segunda metade do século testemunhou três guerras anglo-holandesas, as quais afetavam as importações de açúcar ao norte da Europa. Estas guerras produziam algum alento às exportações luso-brasileiras, como a de 1672-1678, cujos decorrer permitira

²⁵ Ibidem.

²⁶ Mello. *Olinda Restaurada*, *op. cit.*, p. 206.

²⁷ Mello. *A Fronda dos Maçombos*, *op. cit.*, p. 48-52.

²⁸ Ruggiero Romano. *Conjunturas Opuestas*. La crisis del Siglo XVII en Europa e Hispanoamérica. México: Colegio de México; FCE; Fideicomiso Historia de Las Américas, 1993.

²⁹ Vitorino de Magalhães Godinho. "Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)". *Revista de História da USP*, São Paulo, n. 15, jul./set. 1953, p. 73.

³⁰ Cf. os preços em Schwartz, Stuart B. *Segredos Internos*, *op. cit.*, p. 400-2; e a conjuntura em Godinho, "Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)", *op. cit.*, p. 79; Idem, Portugal and her Empire, 1680-1720. In: J. S. Bromley. (Ed.). *The New Cambridge Modern History*. v. VI. The Rise of Great Britain and Russia, 1688-1715/25. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, p. 510-1.

haver pouco açúcar em Portugal, que supria à Europa enquanto a navegação do Norte estava “empatada”³¹.

É possível perceber, por outro lado, que os dízimos da década 1690 acusam as dificuldades do mercado açucareiro, mesmo com preços em ascensão³². Embora alguns valores continuem acima das décadas de 1660 e 1670, a queda do índice parece anunciar a crise que se avizinharia, não fossem os preços altos do açúcar nas duas primeiras décadas setecentistas. O estímulo destes para a “recuperação conjuntural”³³ do setor fazem-se sentir logo no início do século seguinte, como mostra o índice para 1701-2.

Note-se, ainda, que quando se compara a estimativa da produção segundo os dízimos à dos subsídios e à dos \$80 por caixa — para os anos 1685-1692 —, as três estimativas não divergem significativamente. Esta convergência confere verossimilhança aos resultados.

Os dízimos, se não expressam fidedignamente a produção da capitania, indicam, pelo menos, a tendência a ser considerada. Obviamente, ao valor de arrematação o contratante esperava acrescentar uma arrecadação suficiente para cobrir os gastos com a arrecadação e garantir um saldo positivo. Vejamos um exemplo de resultados efetivos da cobrança de dízimos.

Em 1701, Antônio Fernandes de Matos arrematou o contrato dos dízimos por 75.000 cruzados. Mesmo tendo falecido pouco depois, seus herdeiros procederam ao cumprimento do contrato, o que resultou na arrecadação de açúcar no valor de 41:834\$720 ou 104.587 cruzados, excedendo em 39% o valor contratado³⁴. Se, efetivamente, se houver despendido um terço do valor do contrato com a arrecadação (25.000 cruzados), o lucro variaria entre 4,6% e 18,3%³⁵. O desempenho do contrato nas décadas de 1740 e 1750 parece ter sido menos exuberante. Pode-se constatá-lo segundo um balanço da própria provedoria da fazenda de Pernambuco, resumidos na Tabela IV.

³¹ [CARTA sobre a arrecadação do] Tabaco. [S/n., s/l., s/d. 1674]. TT, JT, maços 56, Cx. 47. Apesar do período conflagrado, os preços do açúcar em Amsterdã permaneceram estáveis; cf. Ferlini. *Terra, Trabalho e Poder*, *op. cit.*, Quadro 10, p. 108.

³² Os preços pagos ao produtor na Bahia: Schwartz, 152, 401.

³³ Ferlini. *Terra, trabalho e poder*, *op. cit.*, p. 113-5.

³⁴ Isto significa que os 18% arrecadados em outros gêneros (gado, couros e miunças) aumentaram ainda mais este saldo. Cf. Mello. *Um Mascate e o Recife*, *op. cit.*, p. 77-9.

³⁵ A primeira taxa resulta de considerar-se o valor da arrematação como custo e os gastos, despesas; a segunda, se apenas se consideram as despesas, não computando o valor do contrato.

Tabela IV / Rendimento de Três Contratos de Direitos sobre o Açúcar, 1744-1756

	1	2	3	4
Contrato	Rendiment o	Lucro líquido	Lucro	Lucro/Ano
	Réis	Réis		
Dízimos ³⁶	243.436.236	53.688.228	22%	1,8%
Subsídio do açúcar branco e mascavado	68.608.584	28.487.892	42%	3,5%
Pensão por caixa e feixe de açúcar para fora	4.121.810	518.664	13%	1,0%

Fonte: ESTRATO do Rendimento annual da Provedoria de Pernambuco [...], 1744-1756. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: 16, 2, 8, 1.³⁷

O que interessa aqui, todavia, é apontar que o rendimento dos contratos de direitos e tributos sobre o açúcar excedia o valor estipulado na arrematação dos mesmos, como se vê da Tabela IV. Os oficiais da provedoria de Pernambuco, artífices do *Extrato* citado, informaram os ganhos dos contratadores descontados os gastos. Portanto, o montante arrecadado superou, seguramente, o acordado em contrato (se os gastos, efetivamente, equivaliam a um terço da arrecadação prevista, fica por comprovar).

Além do mais, as oportunidades de fraudar a fazenda régia, proporcionadas pela prática de se pagar em fazendas às tropas (uma das condições destes contratos) e em açúcar à provedoria, permitiam lucros que os valores nominais de arrecadação não expressam³⁸. Afinal, como o ouvidor da

³⁶ Havia um contrato dos dízimos apenas do açúcar, denominado de *real*, e outro do dízimo dos demais frutos da terra. Cf. INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco [1749], *op. cit.*, p. 289-91; No entanto, no documento que serviu à construção da Tabela V, os dízimos reais aparecem com um valor muito inferior ao dos dízimos (cerca de 15% do valor deste), o que leva a concluir que o “contrato dos dízimos” refere-se ao do açúcar.

³⁷ É provável que este *Extrato* tenha sido solicitado pela coroa devido à iminência do início das operações da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

³⁸ Mas que os contemporâneos denunciavam; cf. Mello, Evaldo Cabral de. *O Nome e o Sangue*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 303, sobre fraudes em Pernambuco. Ver as situações análogas no Rio Grande em Helen Osório. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais, *op. cit.*, p. 122-5. As mudanças na forma de pagamento à fazenda régia cerca de 1720 em diante, que serão tratadas em capítulo posterior, podem ter diminuído estas possibilidades. Nas Minas os contratadores aproveitavam os períodos de escassez e preços

Paraíba afirmou à coroa, os contratos de arrematação de direitos não tinham rendimento certo, arrematando-se uns anos por mais e outros por menos, “conforme o que os Lansadores esperam hajam de fruto de tabaco, e assucares”³⁹.

Se se quiser, ainda, uma outra forma de comprovar a fiabilidade destes números, pode-se compará-los à produção baiana coeva. No biênio 1701-2, a Bahia exportou 648.900 arrobas de açúcar, perfazendo a média de 324.450 arrobas por ano⁴⁰. A estimativa para a produção de Pernambuco à altura é de 207.612⁴¹, ou seja, 64% das exportações da cabeça do Estado do Brasil. Cerca de 1710, a produção pernambucana equivalia a 85% da baiana⁴². Como a primeira década do Setecentos foi de preços altos para o açúcar, estimulando a proliferação de engenhos e o aumento da produção, é bastante plausível que a produção de Pernambuco por volta do fim do século anterior rondasse os dois terços da baiana, embora pareça menos crível que tenha dobrado em pouco mais de uma década (430.500 arrobas c. 1710 contra 207.612 em 1702).

O período compreendido entre 1694 e 1704 pode ser tomado como marco da passagem à fase de prosperidade relativa que experimentou a economia da capitania. Neste ínterim, duas fontes de grandes preocupações internas para os senhores da região foram vencidas: os Palmares e a “guerra dos Bárbaros”. Ambas eram causas de largos dispêndios dos recursos, sobretudo, da provedoria de Pernambuco, mas também pesavam sobre as vilas, pelo contínuo recrutamento de homens e pela requisição de contribuições em dinheiro e gêneros⁴³. Ao mesmo tempo, a produção foi estimulada pela tendência ascendente dos preços até meados da década de 1720 (Gráfico 2). Embora a primeira década setecentista indique queda contínua, a forte

altos dos gêneros de subsistência para, por meio das avenças com os produtores, aumentar os seus lucros. Cf. Ângelo Alves Carrara. *Minas e Currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2007, p. 226-9.

³⁹ CARTA do ouvidor-geral da Paraíba, João Nunes Sotto, ao rei [D. João V], sobre os subsídios do açúcar e tabaco e os das carnes, aplicados para o pagamento dos soldos da Infantaria do presidio de Santa Cruz de Itamaracá. Paraíba, 1 de junho de 1729. AHU, CU, Cx. 39, D. 3463.

⁴⁰ Calculado a partir de Schwartz, *Segredos Internos, op. cit.*, p. 403.

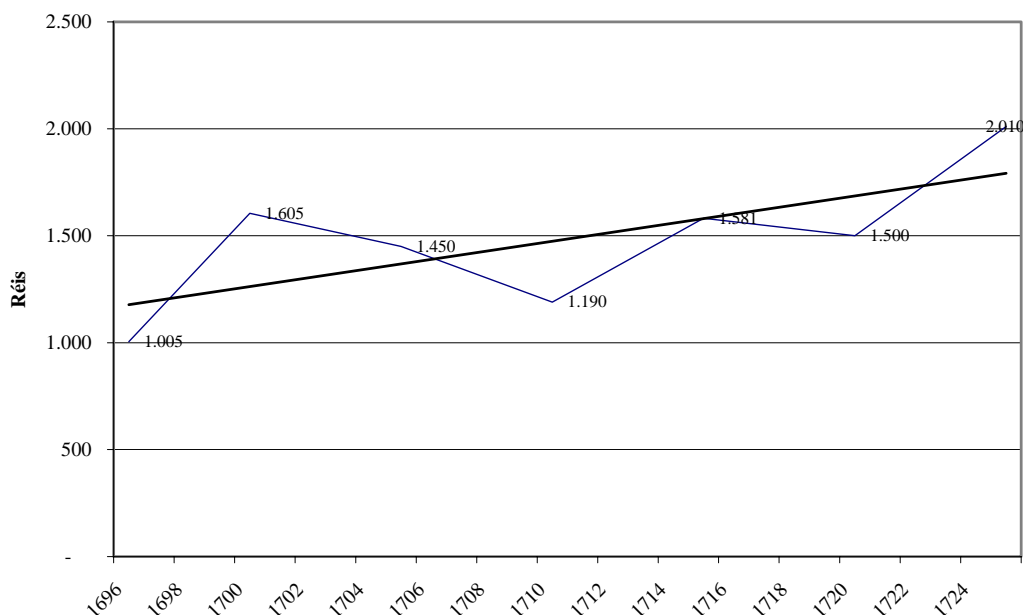
⁴¹ Calculado de acordo com os procedimentos já expostos e usando os preços do açúcar branco e do mascavado.

⁴² Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil, op. cit.*, p. 140.

⁴³ Décio Freitas. *Palmares: a guerra dos escravos*. 5ª. Ed. Rio de Janeiro: Graal, 1982, p. 88 e ss.; Pedro Puntoni. *A Guerra dos Bárbaros*. Povos indígenas e a colonização do sertão no Nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: FAPESP, Hucitec, Edusp, 2002, p. 133-45, 153, 166, 283.

apreciação do quinquênio que a precedeu deve ter impulsionado a produção, bem como nos quinze anos posteriores⁴⁴.

Gráfico 2/ Preço do açúcar no Recife, 1695-1725 (média quinquenal)



Obs.: A partir dos valores informados pela fonte. O autor recolheu os preços da documentação privada de um mercador do Recife. Supõe-se que a maior parte deste açúcar fosse do tipo branco.

Fonte: José Antonio Gonsalves de Mello. “Nobres e Mascates na Câmara de Pernambuco, 1713-1738”. *RLAP*, vol. LIII, 1981, p. 132.

1.2. O tráfico de escravos e a recuperação econômica da capitania.

A produção açucareira em Pernambuco e nas capitanias anexas mostrou-se em lenta mas contínua

recuperação no período 1670-1690, segundo visto acima. Por quais meios, então, os senhores de engenho foram abastecidos de seu principal fator de produção, ou seja, os escravos? Pode-se responder à questão, ainda que

⁴⁴ A oferta açucareira tendia a responder elasticamente às subidas de preço e, no entanto, diminuía proporcionalmente menos nos períodos de baixa. Mesmo com intervalos de queda nos preços, portanto, os períodos de alta levavam à produção a se manter próxima dos níveis anteriores. Cf. Kit Sims Taylor. *Sugar and Underdevelopment of Northeastern Brazil, 1500-1970*. Gainesville: University of Florida, 1978, p. 39-40.

parcialmente, analisando os fluxos do tráfico da e para a capitania. Ver-se-á que existem indícios que confirmam uma tendência indicada pela historiografia acerca do abastecimento de braços africanos forçados ao Brasil. A afluência em África de negreiros saídos dos portos das capitanias do Brasil confirma-se para Pernambuco, embora com escassos sinais diretos sobre este tráfico.

Por outro lado, ficará demonstrado que o tráfico escravista português no Atlântico sul tinha um ramo que partia das capitanias e outro do reino. Embarcações negreiras zarpavam em números significativos de Lisboa, escalavam na Costa da Mina e seguiam para os portos do Brasil. De fato, há muito mais vestígios do tráfico a partir de Lisboa que de Pernambuco.

Esta “co-gestão” do tráfico para o Brasil, incluindo os mercadores do reino e os das praças coloniais, é fruto de todas as vicissitudes pelas quais passou Portugal desde a Restauração Bragantina. A diminuição da capacidade de importação de Portugal no período e o acirramento da competição pela mão-de-obra escrava, sobretudo no último quarto do século XVII, são fatores que devem ter contribuído para dificultar aos reinóis o domínio do abastecimento de escravos ao Brasil. Os súditos estabelecidos na Bahia e em Pernambuco ganham competitividade no mercado africano devido ao acesso a bens de baixo custo e com demanda em África, dois subprodutos da economia colonial: a cachaça (jeribita) e o tabaco refugado⁴⁵.

É possível cogitar, também, que o sistema de frotas, vigente desde 1649, pode ter inviabilizado o giro triangular do tráfico. Uma vez que os negreiros portugueses, depois de dirigir-se à África e de lá ao Brasil, deveriam voltar com cargas de açúcar (com as quais os escravos eram pagos), o fato de ter que aguardar a chegada e partida da frota para poderem seguir o terceiro lado do triângulo faria do giro do capital ainda mais lento, pelo desajuste entre o cronograma dos negreiros e o das frotas (além de que a Companhia não cumpria o envio dos comboios com a regularidade prometida, havendo anos que os portos do Brasil não viram um só navio da Junta)⁴⁶. Diante da evidência

⁴⁵ José C. Curto. *Álcool e Escravos*. O comércio luso-brasileiro de álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental. (Trad.). Lisboa: Vulgata, 2002, p. 123-49; Alencastro. *O Trato dos Videntes*, *op. cit.*, p.307-10; Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987, p. 20 *et passim*.

⁴⁶ Leonor Freire Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, p. 542. Intermitência que permaneceu mesmo após a revogação do monopólio concedido à Companhia. Em 1660, os contratadores dos dízimos e subsídio do açúcar de Pernambuco queixavam-se da ausência dos navios da Junta para carregar os açúcares

mencionada da tri-continentalidade de parte do tráfico escravista para Pernambuco no século XVII, resta saber como os negreiros ajustavam a tornaviagem do Brasil à obrigação de navegar em conserva com a frota⁴⁷.

Para o provisionamento de escravos aos engenhos da ex-capitania Duarte, foi de suma importância uma consequência das guerras de restauração. A coroa premiou aos ex-combatentes com a nomeação de indivíduos estreitamente vinculados a Pernambuco para o governo de Angola, nos anos que se seguem à restauração. João Fernandes Vieira (1658-1661) e André Vidal de Negreiros (1661-1666) promoveram a exportação de cativos para o Brasil (certamente para Pernambuco), seja deflagrando guerras no sertão de Angola, seja extorquindo-os aos sobas⁴⁸.

O governo de Vieira em Angola começou já associado ao tráfico: a fragata inglesa que o levou à África, junto com mais quatro outras embarcações (uma de sua propriedade), voltou ao Brasil com 1.200 escravos⁴⁹. Outros tantos ou mais seriam “produzidos” pelas guerras que encabeçou contra os pequenos reinos e sobados locais⁵⁰.

Negreiros não ficou atrás de seu antecessor. Lançou a guerra sobre o principal reino aliado de Portugal na região: o Congo. O mesmo fez a dois sobados aliados. Apenas nestas últimas guerras, André Vidal de Negreiros teve um botim particular de 500 escravos. Dizia-se que o próprio soba Angolome Acaíta, e seus súditos, fora cativado por João Fernandes Vieira e enviado para o seu próprio engenho⁵¹.

da safra, apesar de haver a ordem régia que limitava as exportações da colônia às embarcações da frota. Cf. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], André Vidal de Negreiros, ao rei [D. Afonso VI], sobre solicitação dos contratadores dos dízimos e subsídios da capitania de conceder licença a alguns navios para navegarem sem frota, transportando açúcar. Pernambuco, 9 de abril de 1660. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 7, Doc. 617.

⁴⁷ Apesar das idas e vindas das determinações da coroa sobre a rota do Brasil no período; cf. Leonor Freire Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, *op. cit.*, p. 598-9. Para contornar este risco, muitos armadores pediam à coroa o privilégio de virem do Brasil fora de frota; a coroa e o conselho sempre exitaram em conceder tal apanágio; cf. CONDIÇÕES dos interessados na Companhia de Curisco. Lisboa, Post. 23 de Dezembro de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 106. Os próprios governadores concediam aos contratadores a autorização.

⁴⁸ José Antônio Gonsalves de Mello. *João Fernandes Vieira*, *op. cit.*, p. 335-52; Alencastro, *op. cit.*, p. 274-6, 284-302; Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 256.

⁴⁹ Mello, *op. cit.*, p. 330-1.

⁵⁰ Alencastro. *O Trato dos Videntes* *op. cit.*, p. 275. Sobre os mecanismos de “produção” de cativos em Angola, ver Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 119-31;

⁵¹ DO PROVIDOR da fazenda Bartolomeu Paes Bulhão. Angola, 16 de maio de 1664. AHU, CU, Angola, Cx. 8. Doc. 8. De fato, as guerras com fins escravistas em Angola vinham desde os governos de Bartolomeu de Vasconcelos da Cunha e Luís Martins Chichorro. Alencastro. *O Trato dos Videntes*, *op. cit.*, p. 274-88.

Assim, o período de proeminência dos governadores em Angola (os com origem no Brasil e os que lhes seguiram) foi de contínuas refregas e razias sobre o interior, gerando um fluxo contínuo de escravos destinados ao Brasil. Somada à maior participação portuguesa no tráfico de gentes na Costa da Mina, estas duas fontes de oferta de mão-de-obra à sacaricultura de Pernambuco devem ter contribuído para um menor custo de produção (ver Anexo II, onde são discutidos alguns números das exportações de Angola). Destarte, ajuda a explicar o aumento, visto acima, na produção açucareira da capitania desde os anos 1670, apesar da queda nos preços e o aumento da competição no mercado externo.

Não obstante, nesta segunda metade do século XVII, o trato negreiro para Pernambuco já não dependia apenas de Angola. A Costa da Mina tornou-se outra fonte de mão-de-obra compulsória para a capitania. E ao menos este ramo do tráfico não se restringiu à navegação bipolar. Encontram-se vários registros da participação direta de mercadores reinóis, no clássico padrão triangular.

Numa carta dirigida por João Fernandes Vieira (1677) ao regente D. Pedro, o superintendente das fortificações da capitania de Pernambuco apresenta as queixas dos traficantes de escravos da capitania quanto à escala obrigatória em S. Tomé. A coroa havia autorizado, diz a carta, o comércio dos súditos portugueses na Costa da Mina⁵², dizendo João Fernandes que,

o principal que aly se fas he de negros para este Brasil, por que sem elles não se podem fabricar os engenhos de fazer asucar nem cultivar outras lavouras.⁵³

Para receber licença para este tráfico, devia a embarcação fazer umaavença em S. Tomé, ou seja, pagar antecipadamente o valor dos direitos régios que se supunha resultarem da importação dos escravos. Os mercadores aceitaram a condição, mas se queixavam que os oficiais régios da ilha queriam obrigar os negreiros a retornarem a S. Tomé a fim de fazerem lá o pagamento dos direitos excedentes ao que se havia avaliado (em virtude dos tributos sobre

⁵² Por uma provisão do Conselho Ultramarino, registrada na Provedoria da Fazenda de Pernambuco, sabe-se que o rei autorizou o resgate na Costa da Mina em 11 de março de 1673, com escala obrigatória em S. Tomé para pagamento dos direitos dos escravos transportados. Veja-se: PROVISÃO do Conselho Ultramarino. Lisboa, 16 de março de 1673. In: Francisco Bezerra Cavalcanti de Albuquerque. *Cathalogo das Reaes Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Seção de Manuscritos, 11, 3, 1, ff. 172-3. Daqui em diante Albuquerque, *Cathalogo*.

⁵³ CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre as dificuldades enfrentadas pelos armadores que efetuam o transporte dos escravos da Costa da Mina para Pernambuco, no que

esta mercancia serem destinados ao sustento dos filhos da folha⁵⁴ e das côngruas da ilha). Até aí, nada demais.

Continua a carta, informando as razões para não quererem os negreiros escalar na ilha na torna viagem, porque, ao fazê-lo:

se segue hua total perdição em rezão de ser o clima mortal, tanto para os marinheiros, como para os mesmo negros, mutivo de grandes perdas

além de outras moléstias, dando prejuízo à coroa por não se executar “tão útil negócio”.⁵⁵ Vejamos, então, o que propõe o superintendente como solução para esta situação incômoda para os mercadores de almas. Diz ele que se poderia remediar o caso quando a coroa permitisse que

os Navios que partirem deste porto aquella Costa fassão as avenças ahi mesmo dando fiança a que nelle mandaram pagar as quantias em que se avansarem fazendo a viagem, ou que a paguem neste Brazil na praça donde vierem fazer a descarga das pessos, sem tomarem a Ilha de São Thomé. Assim ficara V.A. livrando este dinheiro para o aumento de sua Real Fazenda; e os vassalos satisfeitos: *E os Navios que partirem deste Brazil sigam o mesmo estilo*⁵⁶.

Tudo indica, pelo que fica dito acima, que havia embarcações que partiam do reino, adquiriam escravos na Costa da Mina e destinavam-se ao Brasil, além das que o faziam saindo do porto de Pernambuco (e de outros, também), o que se torna patente pelo fato de João Fernandes propor condições iguais para os que saíssem “deste porto àquela Costa”, ou seja, de Lisboa ou de outro porto do reino, e para “os navios que partirem deste Brasil”. Portanto, o tráfico por volta do terceiro quartel do século XVII era realizado pelos súditos portugueses estantes no reino e no Brasil. Havia, assim, duas rotas aparentemente distintas desta mercancia.

Os moradores de S. Tomé parecem ter sido os pioneiros no comércio em escravos com a Costa da Mina dentre os súditos ultramarinos. Apesar de proibido até 1674, os habitantes da ilha já o realizavam, às vezes comprando aos ingleses escravos que estes haviam resgatado na Costa. Foi o que denunciou o novo governador da ilha, em novembro de 1641, talvez dando notícia de uma prática já recorrente. Segundo o mesmo, uma nau inglesa despachara na ilha 80 escravos, 1.000 panos e cerca de um milhar e meio de

diz respeito ao pagamento dos impostos na Ilha de São Tomé, e ainda à cunhagem de moeda na dita capitania. Pernambuco, 26 de julho de 1677. AHU, Pernambuco, Cx. 11, Doc. 1084.

⁵⁴ Ou seja, aquelas pessoas que, por ocuparem cargos civis ou eclesiásticos, ou simplesmente por mercê régia, recebiam um ordenado ou uma renda da fazenda.

⁵⁵ CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira ao príncipe regente. AHU, Pernambuco, Cx. 11, Doc. 1084.

⁵⁶ Ibidem.

manilhas (é provável que os panos e manilhas fossem adquiridos pelos moradores para o seu próprio negócio na Mina)⁵⁷.

Tenha ou não este comércio continuado após a restauração portuguesa, os súditos de S. Tomé tentaram torná-lo sancionado pela coroa. Passado menos de um ano da ascensão dos Bragança ao trono, o rei foi consultado sobre o pedido da câmara da ilha, com o seguinte arrazoado:

em toda a costa da Mina tratão e comercião os estrangeiros, e naçoins do norte, sem embaraço, nem contradição alguma; porquanto êsta coroa de Portugal não tem na ditta costa mais q' a Fortaleza de Axem. [...]. E elles supplicantes não vão com suas fazendas ao resgate da ditta costa por não terem licença de V.Mag.^{de}, sendo q a Fazenda real de V.Mag.^{de} receberá utilidade de consideração com este comércio delles supplicantes [...].⁵⁸

Com este argumento que apontava o desfrute do comércio numa área da África à qual Portugal julgava-se com direitos exclusivos e, mais importante, os ganhos diretos e indiretos que decorreriam para a fazenda régia do tráfico com a Mina, pediram provisão para fazer o dito comércio pagando os direitos (provavelmente na própria ilha). Um ex-governador de S. Tomé, consultado, foi favorável à petição, mas os oficiais da Casa da Mina, mais afeitos à predominância pré-Restauração do comércio triangular e metropolitano, deram parecer contrário. Uma vez que o trato na Mina era proibido senão àquelas embarcações que partissem do reino, sugeriram que se facultasse às embarcações de S. Tomé o tráfico com a Costa da Mina desde que partissem exclusivamente do reino, embora pudessem pagar os direitos no castelo de Axém ou na própria ilha.

O procurador da fazenda, vistos todos os pareceres anteriores, mostrou-se reticente: "Seja querer introduzir novidade deve V.Mag.^{de} mandar proceder nella com toda a consideração e com menos preça [...]"⁵⁹. Porém, em pouco tempo, quando outros órgãos compostos por conselheiros com maior experiência nas conquistas, nomeadamente o Conselho Ultramarino, forem

⁵⁷ MEMOREA que deu Lourenço Pires de Távora, governador de San Thome sobre os des caminhos q ha naq[ue]lla Ilha na fazenda Real. S. Tomé, [6 de Novembro de 1641]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, Doc. 63.

⁵⁸ [PETIÇÃO dos vereadores e] Officiais da câmara da ilha de S.Tomé [ao rei D. João IV]. S. Tomé, [9 de agosto de 1641]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, Docs. 65 e 67.

⁵⁹ [Parecer de Lourenço Pires de Távora]. Lisboa, 27 de novembro de 1641. [Parecer da Casa da Mina] Lisboa, 11 de Dezembro de 1641. [Parecer do procurador da fazenda]. Lisboa, 11 de Dezembro de 1641. Todos os pareceres na [PETIÇÃO dos vereadores e] Officiais da câmara da ilha de S.Tomé [ao rei D. João IV]. S. Tomé, [9 de agosto de 1641], *Doc. cit.* Deu-se vista, igualmente, ao Conselho da Fazenda, que seguiu o parecer da Casa da Mina. CONSULTA do Conselho da Fazenda sobre a petição que fazem os vereadores e oficiais da câmara da cidade de S. Tomé [...]. Lisboa, 12 de Dezembro de 1641. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, Doc. 68.

consultados, a posição da coroa quanto a esse tráfico e outros a partir dos portos coloniais será substancialmente alterada.

No entanto, a presença de estrangeiros nas rotas comerciais que deveriam ser exclusivamente cursadas pelos vasos metropolitanos infringia muito abertamente as regras das relações coloniais, para que os agentes régios não a visse como uma saída provisória às limitações do reino. Durante as décadas de 1640 e 1650, vários mercadores estrangeiros solicitavam à coroa permissão para fazerem comércio nas colônias atlânticas portuguesas, como em S. Tomé ou escalando na ilha para ir à Costa da Mina. Foi o caso de dois ingleses, que pediram permissão para enviarem sua embarcação carregada de fazendas àquela ilha a fazerem negócio. O Conselho Ultramarino assentiu, mas com ressalvas, pois, vista a falta de embarcações do reino, "e que se ouvera modo de isto se remedear com navios de Vassallos de V.Mag.^{de}, hera o que mais convinha [...]". Concluía, não obstante, que se aceitasse o oferecimento dos navios ingleses,

enquanto não ouver navios de Portuguezes que fação esta viagem, por q então se poderão guardar as proibições de estrangeiros não hirem as conquistas, nas quais a necessidade faz por agora dispensar, ou dessimular.⁶⁰

No tocante ao Brasil, Pierre Verger afirma que o tráfico direto da Bahia à Costa da Mina iniciou-se por volta dos primeiros anos do reino de D. João IV, quando as capitânias a norte do rio S. Francisco estavam ainda sob domínio holandês. Verger cita uma carta régia na qual a coroa autoriza aquela rota, devido às complicações decorrentes da tomada de Angola e S. Tomé pela WIC⁶¹. No entanto, Jean Baptiste Nardi é de opinião que a coroa autorizou este comércio às embarcações de qualquer parte do Atlântico português, desde que zarpassem do reino⁶². Foi esta, efetivamente, a decisão exarada pela coroa.

No caso de Pernambuco, o trato com a Costa da Mina só poderia ter sido encetado após a expulsão dos holandeses. Não foi possível até o momento encontrar sinais deste comércio nas duas primeiras décadas *post bellum*, o que não significa, necessariamente, que não ocorresse. Em princípios dos anos 1670 ele já ocorria, como ficou demonstrado mais acima.

⁶⁰ JORGE Chapel e Christóvão Varem Ingrezes, pedem licença para mandarem dous navios a Ilha de São Thome com carga de mercadorias. Lisboa, 29 de Janeiro de 1653. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, Doc. 90.

⁶¹ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987, p. 21, 34, 56.

⁶² Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. Lavoura, Comércio e Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 215-7.

Pernambuco e as demais capitanias do Estado do Brasil beneficiaram-se, por assim dizer, das condições adversas enfrentadas pela metrópole àquela altura. A retração econômica em todas as frentes levou a coroa a fazer algumas concessões, entre elas, a legalização do tráfico com áreas fora do domínio português. As razões para esta concessão inicialmente circunscrita aos naturais de S. Tomé, são dadas na provisão passada aos moradores da ilha. Permitia-se aos vassallos portugueses este comércio devido

a grande utilidade que recebia a fazenda Real, que pudeçem levar mercadorias, e ir comerciar a costa da Mina, para com esse negocio se faserem opulentos, e augmentarem seus cabedaes os Vaçallos desta Coroa; e crescerem os direitos de V.A. com grandes vantagens.⁶³

Tendo em vista que a permissão abrangia apenas aos naturais de S. Tomé, um capitão negreiro residente em S. Tomé, mas de origem reinol, solicitou à coroa provisão para que ele gozasse do privilégio concedido aos súditos portugueses naturais de S. Tomé. O parecer da Conselho Ultramarino indica claramente qual o papel, àquela altura, do tráfico de escravos no império atlântico português. Foram os conselheiros de parecer que, não apenas se permitisse ao suplicante aquele tráfico, antes, que se passasse um alvará geral, pelo qual

todos os Vassallos de V.A. deste Reyno, e suas Conquistas, possão livremente comerciar na costa da Mina, e mais distritos, [...] pois desta faculdade senão segue prejuiso algum, mas antes muita utilidade assy a Fazenda de V.A. como aos Vaçallos que continuarem este comercio, e não haver ordem em contrario que prohiba tal comercio.⁶⁴

Curiosamente, não era verdade que não houvesse ordem vedando àquele comércio aos súditos de além-mar, apesar de a proibição datar do reinado de Felipe III⁶⁵. Não se estava, porém, dadas as prementes necessidades do reino e de suas colônias, em condições de aferrar-se a coroa e seus agentes às premissas das habituais relações coloniais. Os anos 1670 assistem à mais difícil conjuntura da tendência secular de baixa do século XVII.

Todavia, não significa dizer que o abastecimento de africanos para a demanda por trabalho compulsório no Brasil fosse feito, exclusivamente, pelos

⁶³ SOBRE a provisão que pede o cappitam João Machado de Oliveyra, assistente na Ilha de S. Thome. Lisboa, 31 de julho de 1674. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 23.

⁶⁴ SOBRE a provisão que pede o cappitam João Machado de Oliveyra, assistente na Ilha de S. Thome, *Doc. cit.* Os conselheiros eram Salvador Correa de Sá e Benavides, Rui Teles de Menezes, Francisco Malheiros, Pedro Álvares Secco Macedo. A provisão que autorizou o tráfico entre S. Tomé e a Costa da Mina está reproduzida neste documento.

⁶⁵ Cf. O parecer da Casa da Mina na [PETIÇÃO dos vereadores e] Oficiais da câmara da ilha de S.Tomé [ao rei D. João IV]. S. Tomé, [9 de agosto de 1641]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, Doc. 65 e 67.

súditos do ultramar. Joseph Miller demonstrou como ao predomínio dos governadores (incluindo àqueles saídos de Pernambuco) e seus testas-de-ferro no tráfico de Luanda da segunda metade do século XVII seguiu-se a hegemonia dos contratadores e mercadores reinóis na virada do século XVIII⁶⁶.

No caso da Costa da Mina, há várias evidências das armações que os reinóis faziam para ir ao resgate na Mina e de lá seguirem para o Brasil. Foi o caso de João de Saldanha e Diogo Fernandes Branco, que informavam, em 1678, serem senhores de um patacho chamado *N. Sra. da Encarnação e S. Antonio*, mestre Pedro Vaz da Cruz, que fora à Costa da Mina fazer comércio e de lá tencionava escalar em S. Tomé para pagarem os direitos e, certamente, seguiriam logo para o Brasil. Apenas por acidentes de percurso a viagem não se completou, pois o patacho arribou na Ilha do Príncipe, onde o governador lhe sequestrou a carga e a embarcação⁶⁷.

Como estes, desde que a coroa liberou o trato aos seus vassallos, outros mercadores reinóis enviavam suas embarcações para o trato na Costa da Mina. Contudo, os moradores de S. Tomé foram os que menos lograram fazerem-se “opulentos” com aquele trato, que passou a ser majoritariamente feito do Brasil e do reino. Queixava-se a este respeito o governador de S. Tomé, pela falta de recursos para fazer os pagamentos das folhas da ilha. A razão, segundo ele, era que

thé agora não houve efeitos da repartição da costa, nem ouve Rendimento na Alfandiga, para acabar de fazer um mes de pagamento a este Prezidio; e desse Reino, e do Brazil vão navios a Costa sem virem por esta Ilha pagarem os direitos, com q não há dinheiro, por cuja cauza são prejudicados os filhos da folha.⁶⁸

Assim, reitera-se que o tráfico na Costa da Mina para o Brasil era feito por súditos portugueses de aquém e além-mar. Veremos, mais à frente, que o século XVIII trouxe alterações a este padrão com relação a Pernambuco.

⁶⁶ Joseph C. Miller. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, 256-7, 285-6, 295-6. Idem. “Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angola Slave Trade, according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro. *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 17, n. 1, (1984), p. 1-56.

⁶⁷ SOBRE o que pedem João de Saldanha e Diogo Fernandez Branco. Lisboa, 9 de Agosto de 1677. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 43. SOBRE o que pedem João de Saldanha e Diogo Fernandez Branco. Lisboa, 27 de Setembro de 1678. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 45.

⁶⁸ DO GOVERNADOR João Álvares [da Cunha] sobre a informação que se lhe pedio, e do q escreveu o feitor da dita Ilha Manoel da Silva da Costa. S. Tomé, 14 de agosto de 1685. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 74.

Ainda no início da última década seiscentista, a rota Lisboa-Costa da Mina-Brasil já havia se tornado corriqueira, a ponto de serem fretadas as embarcações que tinham este destino para levarem os governadores que iam tomar posse em S. Tomé. Quando a coroa ordenou a Nicolau Pedro, senhorio do navio *S. Nicolau e S. Pedro*, que levasse em sua embarcação o novo governador e o ouvidor a S. Tomé, aquele alegou que o frete que se lhe pagaria era muito pouco, dado que a sua embarcação era de grande porte e estava engajada na rota direta com a Bahia. O frete de 6.000 cruzados, normalmente pago às embarcações para cumprir estes desígnios régios escalando em S. Tomé, argumentou, mal cobririam um terço de seus gastos, pois as embarcações que costumavam encarregar-se desta viagem eram "navios de pouca gente, e pequenos e q vão negociar a Costa da Mina, aonde com facilidade chegão a S. Tomé por ser essa a sua derrota"⁶⁹.

Evidencia-se, assim, que o tráfico triangular e bilateral envolvendo Portugal, o Brasil e a Costa da Mina ocorriam paralelamente. A penúria em que mergulhou a economia de S. Tomé na segunda metade do século XVII levou à coroa a ter que recorrer a fontes de outras de suas colônias atlânticas para sustento dos filhos da folha. Graças a isto, o rei ordenou por provisão⁷⁰ que as embarcações quando viessem da Costa da Mina estavam obrigadas a pagarem os direitos em S. Tomé. Assim, os negreiros que saíam de Lisboa com destino à Costa da Mina davam fiança no Conselho Ultramarino de que, caso não escalassem em S. Tomé⁷¹, estavam obrigados a pagarem no Conselho os direitos dos escravos que desembarcassem no Brasil⁷².

Ainda nos anos 1680, a coroa determinou que os direitos fossem pagos no porto do Brasil onde a embarcação fizesse descarga dos escravos⁷³. Melhor para os historiadores, porque, com base nos registros das provisões passadas aos negreiros com aquela finalidade, é possível acompanhar boa parte do fluxo de embarcações saídas de Lisboa com destino à Costa da Mina e, de lá, para o

⁶⁹ SOBRE o que pede Nicolau Pedro, senhorio do Navio S. Nicolau e S. Pedro, q na presente ocasião leva o Governador e Ouvidor Geral a Ilha de S. Thome. Lisboa, 11 de março de 1692. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 117.

⁷⁰ A provisão é de 11 de março de 1673.

⁷¹ O que passou a ser permitido pela coroa pouco depois da provisão de 1673.

⁷² Sobre a economia de S. Tomé no século XVII, consulte-se Maria Tereza Seuan Serafim. *A Ilha de S. Tomé na segunda metade do século XVII*. Lisboa: CHAM, 2002, p. 210-32. Devo esta referência ao prof. Arlindo Caldeira do CHAM/UNL.

⁷³ Não encontrei a ordem expressa sobre este particular, mas os termos estabelecidos nas fianças no início da década 1680 indicam que a coroa modificara, entretanto, a forma de arrecadação destes direitos.

Brasil. Foram, ao menos, 73 viagens, como se apresenta na Tabela V e no Anexo III⁷⁴.

Vários aspectos podem ser discutidos sobre estas informações, a começar pelas constantes do Anexo III. Não é difícil concluir que o fiador da viagem fosse o armador ou partícipe da carga⁷⁵. O armador, normalmente, tinha o senhorio da embarcação. Daqueles fiadores, poucos nomes repetem-se, enquanto os demais aparecem uma única vez. Poderíamos concluir, ainda, que aqueles cujos nomes aparecem mais de uma vez como fiadores fossem os senhorios dos negreiros, mas não parece ser o caso, vistos outros elementos. Francisco Sooter, por exemplo, aparece como fiador de três armações cujas embarcações não lhe pertenciam⁷⁶. Certamente, porém, ele entrava com parte da carga ou de seu financiamento, pois a prática comum no ramo negreiro era que ao senhorio e/ou armador se associassem, *ad hoc*, outros interessados, partilhando os riscos e ganhos de uma viagem⁷⁷.

Por isso, o fato do nome de um indivíduo aparecer uma única vez como fiador indica, por um lado, o caráter especulativo deste ramo, o qual, nos momentos de alta demanda, atraía investidores ocasionais⁷⁸. Não quer dizer, por outro lado, que ele não mais participasse do tráfico negreiro lisboeta, podendo fazê-lo sem assumir o encargo de garante dos direitos devidos à coroa. A associação de vários mercadores nos investimentos para uma viagem diminuía os riscos individuais e a necessidade de aporte de cada um⁷⁹.

⁷⁴ A pesquisa no TSTD para negreiros portugueses partindo da Europa (a base não permite selecionar por países ou regiões de origem da viagem na Europa, mas por “bandeira” da embarcação) resulta em somente 48 viagens, das quais 39 saíram de Portugal e, dessas, 38 destinaram sua carga humana ao Brasil. Dasquelas 39, porém, 20 traficaram na Costa da Mina, enquanto outras 9 nas demais regiões acima do Equador, 5 na África Centro-Occidental e uma na África Oriental. Por fim, nenhuma com data anterior a 1681. <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces> acessada entre 25 e 29/02/2008.

⁷⁵ Sobre o sentido contemporâneo dos termos “armador”, “capitão” e outros termos do tráfico e tráfico atlântico, cf. Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, *op. cit.*, p. 119-20, 392.

⁷⁶ A nau *S. Pedro e S. Clara* e a nau e a fragata homônimas (talvez uma mesma embarcação, mas os senhorios eram distintos) *S. Ana*, que fizeram viagem em 1691, 1697 e 1699, respectivamente.

⁷⁷ De forma análoga às chamadas *comanditas*, que se praticavam desde a Idade Média. Fernand Braudel. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. Séculos XV a XVIII*. T. II: *O Jogo das Trocas*. (Trad.). São Paulo: Martins Fontes, 1995, p. 394-6.

⁷⁸ Robert L. Stein. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century*. An Old Regime Business. Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1979, p. 63-4, 151; Manolo Florentino. *Em costas negras*. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 14-5.

⁷⁹ Ralph Davis. *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Century*. London; New York: Macmillan and Co.; St. Martin's Press, 1962, p. 87-8.

Tabela V / Saída de Negreiros de Lisboa para a Costa da Mina, 1676-1731

(1676-1705/1717-1731)

Ano	Viagens	Ano	Viagens
1676	4	1717	2
1677	1	1718	3
1678	5	1719	2
1679	1	1720	3
1680	1	1721	2
1684	1	1722	3
1686	3	1723	6
1687	1	1724	1
1691	2	1725	7
1697	1	1726	3
1698	1	1727	3
1699	2	1728	3
1703	6	1729	2
1704	1	1730	1
1705	1	1731	1
Total	31		42

Fontes e detalhes sobre as viagens: Anexo III

Ainda quanto aos fiadores e partícipes das armações, percebe-se que dos registros posteriores a 1720, a grande maioria já não consta de um só avalista, mas pelo menos dois. E não apenas alguns nomes repetem-se com mais freqüência, como aparecem em associação com nomes diversos. É provável que o aumento no número de fiadores por viagem seja um indicativo do incremento do volume de capitais associados ao tráfico negreiro na Costa da Mina por parte dos homens de negócio de Lisboa. Os motivos para este maior interesse por este ramo de negócio são os mesmos que levam ao crescimento do fluxo de embarcações metropolitanas naquela rota, ou seja, a atração exercida pelo ouro do Brasil, como veremos mais adiante.

Precisamente neste período, representantes da praça lisboeta haviam requerido licença à coroa para artilhar uma fragata para fazer frente aos holandeses na Costa da Mina, o que denota o adensamento do tráfico reinol naquela região de trato. A proposta não foi à frente, dado que os conselheiros

consideraram que a medida era mais guerra que represália e “que nunca se vira que os vassallos fizessem as represalias, muito menos guerra”⁸⁰.

Certamente havia distinções importantes entre Lisboa e as capitânicas do Brasil no sortimento de negreiros destinados à Costa da Mina. Os armadores das praças do Brasil tinham acesso direto ao cobiçado tabaco, que encontrava um mercado certo na África Ocidental. Os homens de negócio de Lisboa tentaram usar o tabaco refugado nos armazéns do gênero para traficar na Costa da Mina, mas foram desautorizados pela Junta do Tabaco⁸¹. Por outro lado, em Lisboa o acesso às demais fazendas necessárias ao tráfico, sobretudo têxteis e armas, era mais abundante e com preço mais acessível⁸² (veremos que os negreiros de Pernambuco compravam-no às feitorias européias em África).

Os financiadores lisboetas do comércio escravista tinham outra vantagem: sonegar os direitos sobre os escravos introduzidos no Brasil. Até meados da década 1720, os negreiros que zarpavam do Tejo para a Costa da Mina estavam autorizados a só pagarem os direitos régios quando fundassem de novo em Lisboa. O prazo, porém, não poderia ultrapassar os dois anos. Na prática, até pelos menos 1725, raros foram os financiadores e avalistas das viagens que saldaram esta obrigação fiscal⁸³.

Quando por uma só mão passavam o tráfico e a arrecadação dos tributos sobre os escravos importados, é possível imaginar outras conveniências para os homens de negócio de Lisboa. Jerônimo Lobo Guimarães aparece como fiador de um negreiro de Lisboa em 1725 (Anexo III). Por esta mesma época e até 1733, este homem de negócio de Lisboa⁸⁴ deteve os contratos de entrada e saídas de escravos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, chegando a

⁸⁰ SATISFASCE ao q S. Mag.^{de} ordena na Consulta incluza sobre as vexações q padecem os navios Portugueses no comercio da Costa da Mina. Lisboa, ?/?/1719. S. Tomé, Cx. 4, Doc. 68.

⁸¹ SOBRE a representação q fazem os homenz de negocio q comerceão na Alfandega do tabaco. Lisboa, 29 de maio de 1728. TT, JT, Maço 12.

⁸² DO CONSELHO Ultramarino. Dasse conta a S.Mag.^{de} dos Navios que vão deste porto comerciar a Costa da Mina e a outraz Costa de Africa a resgatar escravos por cumutação de armas de fogo e pólvora contra a ordenação da Bulla da Cea. Lisboa, 16 de Fevereiro de 1720. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 75.

⁸³ OFÍCIO de António de Barros Câmara, executor do Conselho, para o rei D. João V, sobre a ordem que tinham para mandar notificar vários fiadores que se haviam obrigado a pagar os direitos dos escravos que se resgatassem na Costa da Mina. Lisboa, 23 de junho de 1725. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 8

⁸⁴ Natural de Guimarães, filho de sapateiro e neto de cutileiro, chegou em Lisboa cerca de 1700; em 1722 recebeu o Hábito de Cristo, pagando 100\$000 réis pela dispensa dos defeitos mecânicos de seus antepassados. TT. Habilitações da Ordem de Cristo. Maço 87, N. 52. Habilitações do Santo Officio. Maço 5, N. 92.

administrar os três de uma só vez⁸⁵. Tendo ele e seus agentes que arrecadar os direitos sobre os escravos que entravam no Brasil, certamente que aqueles que iam por sua conta não eram tributados.

Uma vez que também é plausível que Jerônimo Lobo Guimarães tivesse sócios nas suas arrematações e empreendimentos no tráfico escravista, as benesses decorrentes de agrupar os dois ramos de negócio afluíam para outros negociantes da praça de Lisboa⁸⁶.

Não obstante, os homens de negócio das praças do Brasil também acabaram por conseguir implementar arranjos que lhes permitiam não pagar ou pagar apenas em parte os direitos sobre os escravos ‘minas’. Como já indicado, tais tributos deveriam ser pagos à passagem por S. Tomé ou no porto no qual o negreiro desse entrada no Brasil.

Os responsáveis pelo tráfico no Brasil passaram a ordenar aos capitães dos negreiros que, em lugar de escalar em S. Tomé, fossem à Ilha do Príncipe, onde havia um feitor para receber os tais direitos⁸⁷. Indivíduos que se ocupavam do ofício de feitor ou pessoas que privavam de sua intimidade eram ou vinham a ser, ao mesmo tempo, procuradores dos senhorios dos negreiros do Brasil. Quando uma embarcação saída do Brasil voltava do tráfico na Costa da Mina e aportava na ilha, não pagava um tostão sequer de direitos régios.

Os feitores responsáveis pela arrecadação, exercendo o papel, também, de procuradores dos negreiros do Brasil, em lugar de receberem o valor dos direitos devidos, depositavam “bilhetes” reconhecendo que eles ficavam devedores à fazenda em lugar dos traficantes. Para serem pagos por seus constituintes, passavam letras de risco (com juros de 50%) sobre a praça do Brasil de origem da embarcação em nome dos donos da carga humana. Os procuradores eram reembolsados posteriormente de apenas uma parte do valor das letras, mas os cofres régios não viam a cor do dinheiro dos negreiros, pois

⁸⁵ Ver p. 77, Tabela XI e p. 78, nota 192.

⁸⁶ Seus fiadores no contrato de 1725 foram os homens de negócio Antonio Pais de Lemos, Manoel Rodrigues Costa, Manoel Soares da Cruz, José Ferreira da Silva e João da Costa Ferreira. Bento Pestana, por exemplo, que afiançou quatro negreiros entre 1676 e 1686, era co-proprietário de uma charrua junto com outros três moradores de Lisboa. Cf. VENDA de parte de Charrua Domingos Lopes Gago a Bento Pestana e outros. Lisboa, 4 de julho de 1678. LIVRO de Notas de Manoel Machado, f. [80v]. TT, Arquivo Distrital de Lisboa. *Registro Notarial de Lisboa*, Cartório 1 (Antigo 12 A). Livros de Notas. Livro 248, Cx. 60.

⁸⁷ SOBRE o que escreve o Governador da Ilha de São Thomé aserca da falta q ha de fazer ao rendimento daquella Alfandega a extinção da Alfandega da Ilha do Principe. S. Tomé, 20 de Setembro de 1709. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 23.

os feitores levavam anos sem resgatar os bilhetes depositados. A prática parece ter estado em vigor desde princípios da década de 1720, mas talvez antes⁸⁸.

O governador de S. Tomé resumiu o esquema de forma cristalina para o rei e ao Conselho Ultramarino. Nele estavam envolvidos os “três”, cunhados, ou seja, Manoel Raposo de Brito, João Fernandes Lima e João da Silva Borges, mais o seu sogro e outros “sócios”:

por q os tres cunhados e dous ou tres socios maiz q [a] elles havião se aggregado, tinhão na Bahia e Pernambuco adquerido as procuraçõens dos Senhorios dos Navios q vinhão a Costa da Mina aos resgates de escravos q’ na volta mandavão a despachar naquella Alfandega pella segurança que tinhão do Provedor e Almojarife para o favor dos seus despachos; aos Capitães dos mesmos Navios não só davão livres de direytos todos os escravos q’ trazião de sua conta, mas para mais os obrigarem a buscar sempre aquelle porto lhe davão comissão nos dinheiros que lhes trazião dos ganhos das letras de risco q’ havião passado para o Brazil, q’ os propios dos ditos direytos se pagavão nas Provedorias de Pernambuco, e Bahia, e se lhes remetião conhecimentos em forma para os fazerem descarregar.⁸⁹

No Brasil, os capitães dos negreiros apresentavam uma certidão de que haviam pago os direitos na Ilha do Príncipe, o que resolvia todo o assunto quanto à fazenda régia⁹⁰.

Ao compararmos o tráfico do reino e do Brasil com a Costa da Mina, deve-se assinalar, também, o perfil dos tipos de embarcações que, desde o último quartel do século XVII, encontram-se na rota Lisboa-Costa da Mina (Tabela VI). Predominam as embarcações de maior porte, como os navios, as

⁸⁸ A manobra foi denunciada várias vezes. [OFÍCIO do provedor da Fazenda da Ilha do Príncipe, dando conta de como se acha o cofre da dita Fazenda]. Ilha do Príncipe, 12 de Dezembro de 1725. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 15; [CARTA do governador de S. Tomé José Caetano Souto Maior ao rei D. João V sobre os procedimentos do provedor e do almojarife da Ilha do Príncipe]. S. Tomé, 25 de março de 1738. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 74; [REQUERIMENTO do capitão-mor João da Matta e Silva, morador da Ilha do Príncipe]. Ilha do Príncipe, [ant. 5 de março de 1739]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 7, Doc. 7.

⁸⁹ [CARTA do governador de S. Tomé Dom José Caetano Souto Maior ao rei D. João V sobre aos descaminhos praticados na alfândega da ilha do Príncipe]. 16 de abril de 1740. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 7, Doc. 52.

⁹⁰ Em 1736, por exemplo, 3.640 “cabeças” da Costa da Mina entraram na Bahia em embarcações com escala na Ilha do Príncipe. Destes escravos, apenas 14 foram tributados, uma vez que os demais tiveram seus direitos supostamente pagos naquela ilha. [CARTA do rei D. João V ao provedor da alfândega da Bahia sobre o dinheiro reservado para os filhos da folha de S. Tomé]. Lisboa, 28 de fevereiro de 1737. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 75. Segundo o governador de S. Tomé, o número de embarcações que passavam pela Ilha do Príncipe vindas da Costa da Mina era três vezes superior ao das que escalavam em S. Tomé. [CARTA do governador de S. Tomé José Caetano Souto Maior ao rei D. João V sobre os procedimentos do provedor e do almojarife da Ilha do Príncipe]. S. Tomé, 25 de março de 1738. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 74.

naus e as galeras (que incluem os tipos fragata e bergantim)⁹¹, responsáveis por 67% das viagens registradas e 84% das quais há informação. Quando comparado aos tipos de embarcações que partiam dos portos do Brasil em direção da Costa da Mina, entre 1675 e cerca de 1710, o contraste é notável. Os negreiros da Bahia e de Pernambuco eram sumacas e patachos, vasos de pequeno tonelagem, afeitos, inclusive, à navegação fluvial⁹².

Tabela VI / Tipos de Embarcações no Tráfico Lisboa - Costa da Mina, 1676-1730

Tipo	N.
Bergantim	2
Charrua	2
Corveta	3
Fragata	8
Galera	6
Nau	7
Navios	23
Patacho	7
Sem informação	15
Total	73

Fontes: Anexo III.

⁹¹ Frédéric Mauro. Navios e construções navais na Europa Ocidental nos séculos XVI e XVII. In: Idem. *Nova História e Novo Mundo*. (Trad.). 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 99-100.

⁹² Nardi, *op. cit.* p. 247-8, ; Evaldo Cabral de Mello. O aparecimento da sumaca. In: Idem. *Um Imenso Portugal*. História e historiografia. São Paulo: 34, 2002, p. 195-6. Há tipologia das embarcações deste período não é tão precisa quanto poderia se pensar pela nomenclatura. Os tipos pelos quais os vasos são identificados dizem mais respeito à mastreação que à capacidade de carga; cf. Davis, *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Century*, *op. cit.*, p. 78-9; Frédéric Mauro. Navios e construções navais na Europa Ocidental nos sécs. XVI-XVII. In: Idem. *Nova História e Novo Mundo*, *op. cit.*, p. 99-102 No entanto, a identificação pelo tipo de velame e mastreação indicava quais eram superiores em dimensões e tonelagem a outras; por exemplo, os navios e galeras frente aos patachos e sumacas. Esta última, inclusive, era desconhecida na navegação metropolitana, pois foi uma adaptação no Nordeste colonial das *smacks* holandesas, segundo Mello, *op. cit.*, p. 184-5, 188. Há uma boa discussão sobre o tema para a primeira metade do século XVII em Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*, *op. cit.*, p. 349-50 e ss.; para o século XIX, Jaime Rodrigues. *De Costa a Costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 135-55.

O capitão-mor da Ilha do Príncipe em fins do século XVII Manoel de Souza da Costa referia-se às sumacas do Brasil na Mina como “barquinhos”, presas fáceis para as galeras holandesas⁹³. Cerca de duas décadas depois, os negreiros do Brasil que traficavam na Costa da Mina ainda eram considerados de pequeno porte. Quando a coroa determinou que de S. Tomé fosse madeira para o reino por via do Brasil, o provedor da fazenda da ilha alegou que não havia embarcações para o transporte, pois as de Portugal passavam na ilha abarrotadas de escravos, “enquanto as embarcações dos Estados do Brazil algumas q’ vem a este porto são tão pequenas q’ não são tão sufficientes para a dita condução”⁹⁴.

Muito provavelmente, o número de indivíduos compelidos dentro dos porões dos negreiros das capitanias do Brasil ultrapassava pouco mais de uma centena, até o final da primeira década setecentista. Quanto aos negreiros lisboetas traficando na região, poucas foram as informações disponíveis nos registros acerca de sua lotação. De três deles apenas pôde-se averiguar a capacidade de carga humana. O navio *N. Sra. da Conceição* descarregou 320 cabeças no Rio de Janeiro em 1709; a corveta com o raro nome pagão *Diana* foi arqueada em 1726 em 530 cabeças; já o patacho *N. Sra. de França e S. José*, que zarpou em fins de 1727, podia transportar em suas cobertas 490 cabeças⁹⁵.

Estes dados indicam que o volume do tráfico reinol em carga humana era proporcionalmente maior que o realizado do Brasil à Costa da Mina, ao contrário do que o número de embarcações de cada parte poderia sugerir. Contudo, no quadro maior dos transportes no Atlântico, os negreiros lisboetas eram considerados embarcações de pequeno porte, como visto mais acima. Portanto, os negreiros do Brasil, até cerca de 1720, eram, talvez, as menores embarcações mercantis a cruzarem o Atlântico⁹⁶.

⁹³ TRESLADO dos Cappitulos da carta, q escreveo à Companhia o Cappitam mor da Ilha do Principe Manoel de Souza da Costa. In: DO CONSELHO Ultramarino ao rei D. Pedro II. Lisboa, 23 de Dezembro de 1697. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, D. 146-A.

⁹⁴ [CARTA de Manoel Ferreira de Abreu, provedor da fazenda de S. Tomé, ao rei D. João V sobre o envio de madeiras para o reino por conta da fazenda real]. S. Tomé, 3 de junho de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 98.

⁹⁵ TERMO de fiança q faz Antonio Antunes por Lourenço Ferreira ao cumprimento da provisão que se lhe passou para mandar digo ir no navio N. Sra. da Conceição a comerciar ao rio de Gavão, e mais portos da Costa da Guiné e Mina. 6 de julho de 1703. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731 f. 174v; [REQUERIMENTO de Domingos Lopes, mestre da curveta Diana]. Lisboa, 13 de agosto de 1726. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 25; [REQUERIMENTO de João Alves Ferrel, capitão do patacho N. Sra. de França e S. José]. Lisboa, 13 de novembro de 1727. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 46.

⁹⁶ Sobre a capacidade média das várias carreiras escravistas no Atlântico, cf. KLEIN, *The Middle Passage*, op. cit., p. 27-8, 30-1, 180-3, 187, 228. Já no séc. XVIII, as embarcações do

No item destino, de acordo com os próprios registros oficiais, a provisão passada aos negreiros informava apenas que os mesmos, feita a primeira parte do trajeto, iriam “a um dos portos do Brasil”, sem especificar quais. Porém, devido a alguns outros registros, pode-se saber especificamente a segunda escala dos negreiros, com seus porões já repletos de cativos.

Do total de 73 viagens, foi possível averiguar o porto de entrada no Brasil de apenas 19 negreiros. A fragata *Santo Rei Davi*, que zarpou de Lisboa em 1676, descarregou seus escravos em Pernambuco⁹⁷; o mesmo fez o navio *Sta. Cristina*, que fez viagem dois anos depois; e, cerca de uma década mais tarde, o navio *N. Sra. da Penha de França e S. Francisco Xavier* teve o mesmo destino⁹⁸.

Por sua vez, o negreiro cujo nome não foi registrado, sendo seu mestre Domingos Martins Pereira, saído de Lisboa também em 1676, escalou na Bahia⁹⁹, antes de retornar ao reino. A Bahia foi o destino também da nau *S. Jorge*, no ano seguinte, e da nau *S. Pedro e S. Clara*, em 1691. Portanto, das embarcações lisboetas destinadas à Costa da Mina nestes últimos 25 anos do século XVII, para as quais sabemos o destino no Brasil, todas entraram em Pernambuco e na Bahia. O que não surpreende, visto que estas duas capitânicas formavam, ainda, o núcleo produtivo mais importante do Atlântico português. Não é à toa que os moradores do Rio de Janeiro queixavam-se ao rei da falta de escravos e da ausência de tráfico negreiros em seus portos neste período¹⁰⁰.

Passando ao quarto de século seguinte, verificamos apenas 12 embarcações para as quais foi possível apontar a escala no Brasil. O navio *N.*

tráfico de Rode Island eram as menores do Atlântico; Jay Alan Coughtry. *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*. (Tese de Doutorado). The University of Wisconsin-Madison, 1978, p. 162-5.

⁹⁷ TERMO de Fiança que deu no Concelho Ultramarino João Machado de Oliveira, capitão da Fragata o S. Rey David. Lisboa, 16 de março de 1676. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, f. 13v. A entrada em Pernambuco confirma-se em: Albuquerque, Francisco de Brito Bezerra Cavalcanti de. *Catálogo das Reaes Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Sessão de Manuscritos, 11, 3, 1, Registro da Provisão do Conselho Ultramarino de 16 de março de 1676, ff. 172-3. (Daqui em diante: Albuquerque, *Catálogo*).

⁹⁸ TERMO de Fiança que deu no Concelho Ultramarino o Antonio Ribeiro Rosa e João Gomes Aranha capitão e mestre do Navio *Sta. Cristina*. Lisboa, 07/02/1678. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, f. 21v-22; Albuquerque, *Catálogo*, ff. 172-3.

⁹⁹ TERMO de Fiança que deu no Concelho Ultramarino o capitão Domingos Martins Pereira morador na Bahia de Todos os Santos. 4 de Setembro de 1676. f. 17v.-18.

¹⁰⁰ Alencastro, *op. cit.*, p. 377-8. SOBRE os navios que despacharem de Angolla para o Rio de Janeiro não tomarem este porto. Lisboa, 6 de novembro de 1679. In: INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco. [1749]. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 211-2.

Sra. da Conceição e a fragata *N. Sra. de Nazaré*, o navio *N. Sra. Mãe de Deus*, *S. José*, *Santa Catarina e Almas*, a galera *N. Sra. da Rábida*, *S. Antônio e Almas*, o navio *Jesus, Maria, José e Almas* e o patacho *N. Sra. de França e S. José*, os quais zarparam em 1703¹⁰¹, 1720, 1723, 1725 e 1727¹⁰², respectivamente, deram todos entrada no porto do Rio de Janeiro. Três embarcações anônimas, uma em 1717 e duas em 1719, tiveram o mesmo porto como destino. Apenas a fragata *N. Sra. da Arrábida*, que partiu em 1723, e a galera comanda por Valentim Rodrigues da Costa em 1726 declararam ter por destino na América a Bahia ou Pernambuco, alternativamente¹⁰³. Enquanto um outro negreiro deu entrada na Bahia em 1717.

Assim, conclui-se que o destino preferido dos negreiros lisboetas a esta altura já não era o nordeste açucareiro, mas o centro-sul mineiro. As entradas de negreiros lisboetas no Rio de Janeiro ganham proeminência justamente no período aurífero (Tabelas VII e VIII; Anexo III)¹⁰⁴.

O número atipicamente alto de viagens no quinquênio 1676-1680 talvez esteja associado à participação indireta dos negreiros de Portugal nos fornecimentos aos assentistas holandeses¹⁰⁵. Note-se que, para as primeiras décadas do século XVIII, há dez anos (1706-1715) para os quais não foi

¹⁰¹ TERMO de fiança q faz Antonio Antunes por Lourenço Ferreira ao cumprimento da provisão que se lhe passou para mandar digo ir no navio N. Sra. da Conceição a comerciar ao rio de Gavão, e mais portos da Costa da Guiné e Mina. Lisboa, 6 de julho de 1703. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, f. 174v

¹⁰² [AVISO ao Conselho Ultramarino para dar despacho tocante ao sal da galera N. Sra. da Rábida, S. Antônio e Almas de que é mestre Agostinho Gomes Lisboa]. Lisboa, 18 de Setembro de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 100; [TERMO de fiança que deu Antonio Vaz Coimbra por Luís de Barros Santos capitão da fragata N. Sra. de Nazaré]. Lisboa, 1º. de Setembro de 1703. AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1º. vol. 1671-1731, ff. 177v-178; [DESPACHO do Conselho Ultramarino ao navio Jesus, Maria, José e Almas, capitão e mestre Antonio Roiz Rocha, que vai para a Costa da Mina e Rio de Janeiro]. Lisboa, 16 de Agosto de 1725. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 12; [REQUERIMENTO de João Alves Ferrel, capitão do patacho N. Sra. de França e S. José]. Lisboa, 13 de novembro de 1727. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 46 (fiança registada em Livro de Registo Provisões do Conselho Ultramarino, 6º. vol., 1728-1734, Cód. 97, ff. 325v-326.

¹⁰³ [REQUERIMENTO de Antonio Roiz Rocha, capitão da fragata N. Sra. da Arrábida, que ia fazer resgate na Costa da Mina, em que pede provisão para que de Pernambuco ou Bahia possa fazer viagem à Costa da Mina a fazer resgate]. Lisboa, 28 de Agosto de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 101.

¹⁰⁴ De acordo com os números do TSTD, o quadro é um pouco distinto deste; de 38 viagens, consta o destino específico da segunda jornada para 28, assim distribuídas: Pernambuco, 5; Bahia, 6; Rio de Janeiro (Sudeste do Brasil no TSTD), 7; porém, 10 viagens informam o Brasil por destino, sem especificar a região ou capitania, sendo que 8 escalaram na Costa da Mina. A Bahia recebeu 4 cargas da Costa da Mina e 2 da Baía de Biafra, equanto em Pernambuco desembarcaram uma desta região e outras 3 da Senegâmbia, todas na última década do séc. XVII, o que pode estar relacionado à atuação da Companhia da Guiné.

¹⁰⁵ Postma. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, *op. cit.*, p. 38-42, 47.

encontrado registro algum de saídas de Lisboa. Duas hipóteses podem explicar a lacuna: uma, por assim dizer, arquivística, e outra histórica, propriamente. Os documentos que continham as licenças e/ou provisões podem estar extraviados¹⁰⁶. Ou as hostilidades praticadas por embarcações francesas durante quase todo os anos da Guerra de Sucessão Espanhola contra as possessões ultramarinas portuguesas afastaram os negreiros de Lisboa da Costa da Mina¹⁰⁷. Ainda assim, o período 1701-1730 responde por 68% das viagens nesta rota.

Tabela VII / Tráfico de Negreiros: Lisboa - Costa da Mina por quinquênio, 1676-1730 (vários anos)

Anos	Viagens	Média
1676-1680	12	2,4
1681-1685	1	0,2
1686-1690	4	0,8
1691-1695	2	0,4
1696-1700	4	0,8
1701-1705	8	1,6
1716-1720	10	2,0
1721-1705	19	3,8
1726-1730	12	2,4

Fontes: Anexo III

Tabela VIII / Tráfico de Negreiros: Lisboa - Costa da Mina por período

Anos	Viagens	Quota
1676-1700	23	32%
1701-1730	49	68%
Total	72	100%

Fontes: Anexo III

¹⁰⁶ Várias das licenças que aparecem na série de S. Tomé não têm correspondência nos livros de registros de provisões do Conselho Ultramarino. Mais, várias das viagens noticiadas na *Gazeta de Lisboa* de 1717 a 1719 não aparecem em nenhum documento oficial destinados à tal registro.

¹⁰⁷ Sobre os vários ataques e saques praticados por corsários franceses às possessões portuguesas no Atlântico, vide Charles R. Boxer. *A Idade de Ouro do Brasil*. Dores de crescimento de uma sociedade colonial. (Trad.). 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 111-28; Maria Fernanda Bicalho. *A Cidade e o Império*. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 53-4, 185-92.

Esta preferência verifica-se, igualmente, no tráfico triangular com origem em Lisboa e escala intermédia em Luanda¹⁰⁸. Voltaremos a este aspecto, após tratarmos do tráfico de Pernambuco na Costa da Mina, pois ele ajuda a compreender a preeminência dos mercadores estantes naquela capitania no tráfico de seus portos ao longo da primeira metade do século XVIII.

Por fim, apenas uma viagem de Lisboa à Costa da Mina foi verificada para o período 1731-1750. Trata-se, mais uma vez, de ausência de registro ou, efetivamente, de negreiros lisboetas na rota da Costa da Mina? Não é possível uma resposta definitiva, mas há, ao menos, um indício de que, de fato, os homens de negócio desinteressaram-se por este ramo do tráfico atlântico.

Numa relação de 1752 em que se aponta o número de embarcações portuguesas potencialmente engajáveis no tráfico de Angola e no da Costa da Mina, estão discriminadas as dos três principais portos do Brasil e as de Lisboa. Enquanto para o tráfico de Angola computam-se quatro embarcações de Lisboa, nenhuma é contada para a Costa da Mina¹⁰⁹. Parece, enfim, que os homens de negócio da praça de Lisboa abriram mão de investir nesta última, talvez afastados pela agressividade holandesa ou pela dura concorrência causada pelo derrame de ouro pelas mãos dos traficantes das praças do Norte do Brasil.

Esta última razão talvez tenha sido mais forte, uma vez que nas duas décadas após 1730 os traficantes luso-brasileiros sofrem relativamente menos as vexações holandesas. Isto se deveu ao patrulhamento efetuado por uma fragata régia e, acima de tudo, à proteção oferecida pelos ingleses, que ofereciam sua bandeira aos negreiros portugueses saídos do Brasil em troca de 5% da carga dos mesmos¹¹⁰.

¹⁰⁸ Miller, *op. cit.*, p. 257; Idem. A marginal institution on the margin of the Atlantic System: the Portuguese southern Atlantic slave trade in the eighteenth century. In: Barbara L. Solow. (Ed.) *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 129-30, 133.

¹⁰⁹ RELLAÇAM dos Navios que da Bahia, Rio de Janeiro: Pernambuco, e Lisboa Podem handar empregados no Transporte da Escravatura que se pode Resgatar para os ditos 4 portos de Angola e mais Portos da Costa de Africa [...]. S/ data [1752]. AHU, S. Tomé, Cx. 8, Doc. 100. Este rol foi feito com o intuito de subsidiar a formação de uma companhia para o tráfico das capitanias do Norte do Brasil.

¹¹⁰ O Conselho Ultramarino havia ordenado que o vice-rei do Brasil rejeitasse a proposta feita pelos ingleses por indecorosa. Não obstante, os capitães das embarcações a aceitaram extra-oficialmente. CARTA do governador da capitania de Pernambuco Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei D. João V, sobre uma fragata de guerra inglesa que esteve no porto de Pernambuco vinda da Costa da Mina e acerca da possibilidade de comerciarem os portugueses naquela Costa, sob bandeira britânica. Recife, 17 de julho de 1729. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 39, Doc. 3488; [CARTA do governador de S. Tomé Serafim Teixeira Sarmiento ao rei D. João V]. S. Tomé, [Ant. 13 de Novembro de 1731]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 88;

Outro sinal que indica a escassez de tráfego Lisboa-Costa da Mina no período é o fato de os governadores nomeados para S. Tomé não irem diretamente à ilha nos negreiros fretados em Lisboa. Passaram a dirigir-se à Bahia, indo de lá assumir seu posto em S. Tomé¹¹¹.

1.3. O tráfico Pernambuco-Costa da Mina

Que o tráfico entre Pernambuco e os portos do golfo da Guiné estava em operação desde meados da década de 1670 já ficou evidente, pelo que atrás se mostrou¹¹². O quão antes ele se estabeleceu, não é possível dizer com precisão. Parece, contudo, que não logo após a restauração da capitania.

Pelo menos uma década depois, as importações da Costa da Mina não haviam começado, ou talvez fossem muito reduzidas frente às de Angola. Numa lista de todos os tributos aplicados sobre os gêneros e negócios de Pernambuco, enviada ao rei em 1664, a câmara informa que, além da tributação dos gêneros da terra e os importados, pagava-se um cruzado por escravo de Angola desembarcado no Recife. Não se faz menção alguma à importação dos “minas”¹¹³.

Já em fins do século XVII, há indícios de que o tráfico a partir das praças do Estado do Brasil avulta no comércio de escravos da Costa da Mina. Não

INFORMAÇÃO sobre as violências de roubos, que fazem os Holandeses na Costa da Mina a navegação Portuguesa. [Bahia, ?/?/1771]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 32.

¹¹¹ [CARTA do capitão-mor da Ilha do Príncipe Antonio Marques do Vale e Silva Correa ao rei D. João V sobre as ocorrências na ilha de S. Tomé]. Ilha do Príncipe, 17 de agosto de 1745. AHU, S. Tomé, Cx. 8, Doc. 42; [CARTA de Antonio Ferrão de Castel Branco nomeado governador da Ilha de S. Tomé]. Bahia, 10 de Outubro de 1740. AHU, S. Tomé, Cx. 7, Doc. 60; PETIÇÃO de Lopo de Souza Coutinho, governador nomeado das Ilhas do Príncipe e S. Tomé, à Junta de Governo do Brasil. [Ant. a 4 de Setembro de 1761]. AHU, S. Tomé, Cx. 10, Doc. 56.

¹¹² CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre as dificuldades enfrentadas pelos armadores que efetuam o transporte dos escravos da Costa da Mina para Pernambuco, no que diz respeito ao pagamento dos impostos na Ilha de São Tomé, e ainda à cunhagem de moeda na dita capitania. Pernambuco, 26 de julho de 1677. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 11, Doc. 1084.

¹¹³ CARTA dos oficiais da Câmara de Pernambuco ao rei [D. Afonso VI] sobre um relato de todos os produtos que pagam impostos naquela capitania [...]. Recife, 1º de agosto de 1664. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 8, Doc. 743. Contudo, nos anos 1670 registrou-se a presença de “ardras” entre as lideranças dos quilombos dos Palmares, o que indica que algum tráfico havia com a Costa da Mina, quando o reino de Arda era o centro das exportações. Freitas. *Palmares: a guerra dos escravos*, op. cit., p. 172; Robin Law. “The Slave Trade in Seventeenth-Century Allada: A Revision”. *African Economic History*, No. 22 (1994), pp. 59-92.

por acaso, isto se dá após a descoberta do ouro no Brasil e a disseminação da fumiicultura na Bahia e em Pernambuco. Podemos inferir esta tendência pelo que comunicava ao rei o provedor da fazenda de S. Tomé, em 1699, acerca do rendimento da alfândega da ilha. A carta arrolava os desmandos fiscais e arbitrariedades cometidas pelo governador de S. Tomé, por cuja causa a ilha estava em penúria, não por falta de recursos, pois tinha “esta alfandega há dous annos dobrados rendimentos pellos muitos navios que do brazil vem despachar escravos”¹¹⁴.

A escala das exportações de escravos da costa africana conhece um aumento substancial na virada do século XVIII, em função da competição feroz entre as potências européias pela mão-de-obra compulsória de homens e mulheres de África. Ao mesmo tempo, incluída nesta renovada demanda por escravos, a demanda das áreas mineradoras do interior do centro-sul do Brasil soma-se à das regiões açucareiras.

Os comerciantes estabelecidos no centro do império português, apesar das dificuldades em competir no mercado de escravos do litoral africano, contavam com os privilégios de um mercado cativo em Luanda e seu *binterland*¹¹⁵. Mesmo durante o período em que a mineração atinge seu auge nas minas do Brasil, os mercadores metropolitanos lançaram mão de sua posição privilegiada em Portugal e Luanda para garantir-lhes a parte do leão nas exportações e ganhos ligados ao tráfico em Angola¹¹⁶.

Na África supra-equatorial, no entanto, nenhum Estado ou grupo mercantil europeu (como as várias companhias de comércio) detinha mais que fortes ou feitorias em áreas autorizadas pelos soberanos locais. Não era possível, portanto, a qualquer estrangeiro monopolizar o comércio dos portos e do interior. Nestes portos, a situação do tráfico português era distinta da que se verificava em Angola. Na Costa da Mina, centro das exportações de cativos africanos nas primeiras décadas setecentistas¹¹⁷, a competição era aberta, e apenas a capacidade de dispor a baixo custo de bens demandados pelos

¹¹⁴ [REPRESENTAÇÃO do Senado da Câmara e homens bons da cidade e ilha de S. Tomé sobre o mau estado da ilha]. S. Tomé, 4 de março de 1699. AHU, CU, S.Tomé, Cx. 3, Doc. 157.

¹¹⁵ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, 257, 264, 274, 285-6, 295-6.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ Sobre as guerras locais do período e sua relação com o tráfico, cf. LAW, Robin. “Royal monopoly and private enterprise in Dahomey: The Case of Dahomey”. *The Journal of African History*, vol. 18, n. 4, 1977, p. 558-9; Verger, *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos*, *op. cit.*, p. 166-72.

naturais garantiam aos fornecedores estrangeiros êxito na aquisição de indivíduos africanos a serem compulsoriamente exportados¹¹⁸.

As trocas comerciais bilaterais entre o Brasil e a África, durante o antigo império português, tem sido abordadas pela maior parte da historiografia com ênfase no papel de dois subprodutos do Brasil: a cachaça e o tabaco de terceira qualidade¹¹⁹. Ambos atendiam às exigências dos mercados africanos de importação de bens em troca de escravos. No caso do tráfico na Costa da Mina, o reconhecido papel que o tabaco desempenhou na mercancia de escravos da Bahia e Pernambuco, no entanto, conta apenas metade da história¹²⁰.

Os principais bens importados pelos portos da Costa da Mina, em ordem de relevância, eram os têxteis (sobretudo indianos), armas, pólvora e cauris, enquanto os instrumentos de metal e o tabaco respondiam por uma porção modesta desta pauta¹²¹. Por sua vez, os traficantes de Pernambuco lançaram mão do tabaco, cada vez mais produzido e beneficiado na capitania e áreas adjacentes, para comprar escravos na Costa da Mina. A vantagem do tabaco nesta região era ser um produto sem concorrentes à altura, nem europeus (ou de suas colônias) nem africanos¹²².

¹¹⁸ David Richardson. *West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade*. In: Gemery; Hogendorn, *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade*. Nova York: Academic Press, 1979, p. 323.

¹¹⁹ Alencastro. *O Trato dos Videntes*, *op. cit.*, p. 307-26; Manolo Florentino. *Em Costas Negras*. São Paulo: Cia das Letras, p. 122-6; Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987, p. 692-707, (1ª ed. 1968), p. 20 *et passim*; Nardi, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*. Lavoura, Comércio e Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 224, 381-94.

¹²⁰ Curto, *op. cit.*, p. 198-9, e Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, *op. cit.*, p. 3-8, apontam para a superestimação do poder de compra e do peso da cachaça do Brasil no tráfico angolano; este último, inclusive, retificou o argumento que apresentara antes, com ênfase no papel da *jeribita*; cf. Ferreira. *Dinâmica do comércio intracolônia: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*. In: J. Fragozo; M. F. Bicalho; M. de F. Gouvêa. (Org.). *Antigo Regime nos Trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI a XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 339-78. O próprio Curto, porém, superestimou um pouco o papel das *jeribitas* no tráfico angolano; ver Gustavo Acioli Lopes e Maximiliano Mac Menz. "Resgate e Mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de Escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII)". *Afro-Ásia*, 2008 (No prelo).

¹²¹ David Eltis. *The Rise of African Slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 175-7, 187; Patrick Manning. *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982, p. 44, nota 64.

¹²² Os negreiros anglo-americanos incluíam, invariavelmente, o tabaco em suas cargas, mas apenas para suplementar as cargas de rum, principal bem traficado pelos mesmos. Jay Alan Coughtry. *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*. (Tese de Doutorado). The University of Wisconsin-Madison, 1978, p. 186-7.

No entanto, da mesma forma que a cachaça em Luanda¹²³, o tabaco não apresentava termos de troca que permitissem aos seus fornecedores saldar integralmente o valor dos cativos que pretendiam adquirir. Além do mais, na maior parte das vezes, não era possível comprar escravos nos mercados litorâneos da África utilizando um único produto, mas era necessário um conjunto de mercadorias, a maioria manufaturados europeus e asiáticos. Tais condições eram atestadas pelos contemporâneos do tráfico. Apesar de que os navios de Pernambuco (assim como os da Bahia) registravam apenas o tabaco¹²⁴ quando partiam para a Costa da Mina, suas cargas compunham-se de uma miscelânea de bens do tráfico, incluindo

aguardente de cana, açúcar, ouro lavrado e em pó, couros de onça, curtidos e em cabelo, redes, chapéus de sol de seda, rabos de boi, facas de ponta com cabo de tartaruga, fazenda branca da Europa e da Índia e [...] alguma seda ligeira ¹²⁵.

Desses, certamente o tabaco e ouro eram os mais importantes e foi o recurso a ambos que permitiu que os mercadores portugueses estabelecidos no Recife contribuíssem para o abastecimento de mão-de-obra compulsória ao Brasil. Assim, o tráfico da Costa da Mina tornou-se, a um só tempo, uma fonte importante de escravos para as zonas de mineração e açucareiras do Atlântico sul português e rota de contrabando de ouro e de tabaco de primeira qualidade, o que punha a coroa e seus agentes num dilema quando discutiam esta rota comercial.

A coroa tinha total interesse em manter o tráfico de seus vassallos ultramarinos com a Costa da Mina, dado que o mesmo aliviava a crise econômica das áreas majoritariamente agrícolas e atendia à insaciável demanda da mineração. Sobretudo porque ao longo da metade inicial do século XVIII, a demanda mineira de braços africanos não parou de crescer, tornando imprescindível a garantia de fontes de escravos. A perspectiva de diminuição ou extinção do tráfico português na Mina parecia aos agentes régios

hum incomparavel perjuizo a todas as terras das Capitánias do Estado do Brazil pela falta da extracção dos negros, por q não terão os escravos para a cultura

¹²³ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 317, nota 4; José C. Curto. *Álcool e Escravos*, *op. cit.*, p. 158; Ferreira. *Transforming Atlantic Slaving*, *op. cit.*, p. 3-8.

¹²⁴ O que era obrigatório pelo § 3 do Regimento da JT. Cf. Regimento da Ivnta da Administração do Tabaco. Lisboa: Miguel Deslandes, 1702, p. 40-2. Biblioteca Nacional de Lisboa.

¹²⁵ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco. [1749]. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 482-3.

dos seus frutos, e mais especialmente assim para o serviço das Minas geraes, como para as q se tem descoberto nas do Cuyabá, e nas dos Goyazes.¹²⁶

Assim, quando confrontada com as contínuas denúncias de que os traficantes levavam ouro para a Costa da Mina, a coroa decretou não a interdição desta rota, mas a proibição do embarque de ouro pelos negreiros. A ordem, quando recebida pelo governador de Pernambuco, mereceu deste um comentário franco:

Não duvido eu q' algum ouro hira sem embargo de ser prohibido, o q' se não pode evitar, nem eu o avalio [a proibição] conveniente ao serviço de V. Mag.^{de} antes muito prejudicial o não hir [ouro], por q' os Navios vão sobre carregados com tabacos, e sahem alguns in capazes de navegarem, levando a agoa no convés, mas esta tal carga não basta para os Navios trazerem os Escravos da sua lotação; assim, as fazenda q' levão da Europa [...] a troco do mesmo ouro, ou dinheiro q' levão, fica como servindo com sal em tempero de hua panela.¹²⁷

Confirma-se, pois, que apenas o tabaco não bastava para fechar a carga de torna-viagem dos negreiros de Pernambuco destinados à Costa da Mina. O ouro era necessário para pagar pelas “fazendas de negros” compradas às feitorias européias e com elas comprar os escravos aos mercadores africanos.

Os traficantes do Brasil não dispunham das oportunidades de seus congêneres britânicos. O tráfico da maior carreira escravista do século XVIII, a inglesa¹²⁸, abastecia-se de têxteis por meio *East India Company* e das fontes européias. No entanto, a parte das manufaturas importadas nas re-exportações inglesas para a África atlântica recuou continuamente desde meados do Setecentos. Primeiramente em lanifícios e, crescentemente, nos algodões e armas, a Inglaterra passou a contar com fontes internas de manufaturados,

¹²⁶ DO CONSELHO Ultramarino. O Vice-Rey do Brazil remete a copia da Carta q lhe escreveu o segundo Director da Feitoria de Ajudá, representando o q se fas preciso [para] se evitarem se os repetidos insultos q nos fazem na Costa da Mina os Olandeses. Lisboa, 16 de Junho de 1726. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 21.

¹²⁷ [Carta do governador Duarte Sodré Pereira Tibão] In: CARTA dos oficiais da Câmara de Recife ao rei [D. João V], pedindo deferimento da conta que deu a dita Câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio [de escravos] com a Costa da Mina. Recife, 23 de abril de 1732. AHU. Conselho Ultramarino. Cx. 43, D. 3860. Este governador falava certamente com grande conhecimento do assunto, não só porque governava a capitania há 5 anos (tendo permanecido 10 anos ao todo), como ele mesmo era um fidalgo-mercador, ou seja, estava bastante envolvido com o tráfico e comércio de outros gêneros; cf. Maria Júlia de Oliveira e Silva. *Fidalgos-Mercadores no século XVIII*. Duarte Sodré Pereira. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992, p. 59 e ss.

¹²⁸ Philip D. Curtin. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1969, p. 210-1; David Richardson. “Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution”. *The Journal of African History*, vol. 30, n. 1, 1989, p. 9-11.

substituindo as importações e re-exportações paulatinamente ao longo do século¹²⁹.

Outro caso, passado na Bahia e alguns anos depois do período que analisamos, reitera este ponto. Em 1761, Lopo de Souza Coutinho, nomeado governador das Ilhas do Príncipe e S. Tomé em 1760, partira de Lisboa para a sede do Estado do Brasil para de lá rumar às ilhas. No ano seguinte encontrava-se na Bahia. Pretendia fazer a viagem a S. Tomé na galera *N. Sra. da Penha de França e Boa Hora*, cujo senhorio era o letrado João Cardoso de Miranda. Uma vez que estava em vigor uma nova lei para o tráfico com a Mina, limitando a arqueação dos negreiros nesta rota¹³⁰, pediu à Mesa de Inspeção que concedesse a licença necessária, por ser a galera de arqueação maior que a permitida pela lei de 30 de março de 1756¹³¹.

Em resumo, a Mesa concedeu, desde que a galera não levasse mais que 3.000 rolos de tabaco e nenhum outro gênero ou fazenda, tomando ao pé da letra a provisão régia. O senhorio da embarcação replicou que assim não lhe convinha, porque “a nenhum senhorio podia fazer conta costear a sua embarcação para negocio com um só genero”. O governador nomeado ajuntou que, assim, as embarcações que iam à Costa da Mina sem prestarem serviço algum à coroa ficavam em melhor situação que as que o faziam, pois aquelas “alem do tabaco destinado carregão todo o genero preciso para o negocio”¹³².

Se o tabaco era essencial para o tráfico da Bahia e Pernambuco na Costa da Mina, não era suficiente para concretizá-lo. Havia que se lançar mão de outras fazendas, a maior parte não produzidas na colônia, se se quisesse trazer uma carga completa de escravos da África Ocidental. Na primeira metade do

¹²⁹ E, mesmo assim, as sedas asiáticas compuseram, em média, 60% das exportações inglesas de têxteis para a costa africana atlântica naquele século. Cf. Joseph E. Inikori. *Africans and the Industrial Revolution. A study in the international trade and economic development*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002, p. 58-60, 68-71, 75-8, 287-90, 407-11, 412-451, 458-72. Sobre as exportações para a África atlântica pela carreira francesa, cf., Robert L. Stein. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1979, p. 71-2, 134-5; da holandesa, cf. POSTMA, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, op. cit.*, p. 103-5.

¹³⁰ As embarcações não poderiam levar mais que 3.000 rolos de tabaco. Cf. Nardi, *O Fumo Brasileiro, op. cit.*, p. 258-61.

¹³¹ O rei ordenara por provisão de 20 de abril de 1756 que se dessem tais licenças as embarcações que fossem levar os governadores e os bispos à S. Tomé e Príncipe ou materiais para a fortaleza de Ajudá.

¹³² PETIÇÃO de Lopo de Souza Coutinho, governador nomeado das Ilhas do Príncipe e S. Tomé, à Junta de Governo do Brasil. [Ant. a 4 de Setembro de 1761]. AHU, S. Tomé, Cx. 10, Doc. 56.

século XVIII, foi o ouro, como já salientado, que se garantiu o acesso dos traficantes daquelas duas capitanias aos manufaturados demandados em África.

Outra testemunha contemporânea, com larga experiência no tráfico do Brasil com a Costa da Mina, também caracterizou da mesma forma o fluxo de bens das capitanias do Brasil para aquela costa. José de Torres, ativo comerciante e traficante de escravos, com passagem pelo Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco deu conta à coroa de como se processava este tráfico no primeiro quartel do século XVIII¹³³.

José de Torres foi a Pernambuco por ordem de D. Lourenço de Almeida, governador das Minas Gerais, para averiguar o descaminho de ouro da capitania pela Costa da Mina¹³⁴. Fez a mesma sindicância na própria costa, quando lá fora para erguer uma fortaleza e feitoria e, naturalmente, para traficar escravos. Este negreiro certamente deu conta daquilo que viu praticarem e ele mesmo praticou, visto que poucos anos após o seu primeiro relato (1721) encontrava-se atrás das grades do Limoeiro. Ele fora acusado em devassa de fazer comércio em ouro, açúcar e tabaco fino com os holandeses e os ingleses na costa ocidental africana¹³⁵. Ainda assim, voltou à carga, acusando os homens de negócio das praças do Brasil de contrabandear mais ouro que qualquer outra fazenda para a Costa da Mina. No entanto, pode-se dar crédito ao que relata, pois o que parece pretender a esta altura é beneficiar-se de uma “delação premiada”.

Ainda por volta de 1720, relatando as providências que dizia ter tomado para erguer a fortaleza Cezárea ou de N. Sra. do Livramento, afirma que levou de Pernambuco todos os apetrechos para aumentar a fortaleza de Ajudá. De lá passou ao porto de Jaquém, do reino de Arda, onde os holandeses tinham uma grande casa de comércio, na qual vendiam

¹³³ Este mercador deveria estar ativo no tráfico de indivíduos africanos desde, pelo menos, o princípio do século XVIII. Veja-se [CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a representação de José de Torres]. Lisboa, Post. 2 de novembro de 1721. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 85], na qual ele informa que realizara 9 viagens à Costa da Mina; e [REPRESENTAÇÃO de José de Torres sobre os descaminhos do ouro, diamantes e tabaco fino na Costa da Mina e projeto de uma Companhia para a Bahia]. Lisboa, [Post. a 1724]. AHU, C.U., S. Tomé, Cx. 4, Doc. 118; na qual afirma ser “prático” naquela navegação há 24 anos. Era estrangeiro, radicado no Brasil, tendo sido acusado de contrabando, junto com outros sócios não portugueses, e comércio com os europeus na costa ocidental africana. Sobre suas peripécias no Brasil e na Costa da Mina, cf. Verger, *op. cit.*, 152-9, 172-4.

¹³⁴ Verger, *op. cit.*, p. 173.

¹³⁵ O VICE-REI do Brasil responde a ordem q lhe forão [sic] sobre o procedimento q se devia ter com Jozeph de Torres, e o offerecimento q este lhe fes para hir estabelecer a feitoria de Ajudá [...]. S/d. [Ant. 6 de março de 1723]. AHU, CU, Guiné, Cx. 5, Doc. 20-A.

escravos e fazendas aos navios da Bahia [no] valor de mais de hum milhão [de cruzados] cada anno em ouro em pó, além dos muitos escravos q a dita caza manda nos Navios em nome alheio ao Brazil para lhe vir o procedido em ouro, e em muitas pessas do mesmo metal e de prata, e serpentinas, cadeiras, panos, Bordados de ouro [...].¹³⁶

Acrescenta que, além do ouro, ia muito tabaco fino e couros da Nova Colônia (Sacramento). Note-se que, não só os mercadores da Bahia e de Pernambuco compravam escravos com os bens defesos pela coroa, como parte dos escravos que entravam naquelas capitâneas em embarcações de súditos portugueses eram, de fato, carregados a frete pelos mesmos, pois eram enviados por conta dos holandeses. Situação análoga verificava-se em Angola, onde as embarcações do Brasil venciam apenas o frete de boa parte dos escravos que nelas entravam com destino à América portuguesa, custeados por capitais de Lisboa¹³⁷. A vigência destes arranjos deve nos alertar para que o fato de os escravos seguirem para o Brasil em embarcações de suas capitâneas e mesmo em nome de seus mercadores nem sempre significava que a sua comercialização tinha início e fim numa das praças portuguesas da América¹³⁸.

Obviamente, os negreiros da Bahia (o mesmo deveria se passar em Pernambuco) declaravam na alfândega, à saída, apenas as fazendas que não eram proibidas. Quando findava a vistoria pelo provedor, explica ainda José de Torres, os negreiros, à socapa, descarregavam parte destas mercadorias e substituíam-na por ouro. Por isso, a lei que proibia o embarque de ouro para a Mina não tinha qualquer efeito prático¹³⁹. No retorno ao porto de origem, se com o tabaco que haviam levado conseguiam comprar 100 escravos, diziam ao provedor e oficiais na alfândega nos portos do Brasil que renderam 200 escravos, “e o valor neste acessimo he o ouro que levarão para comprarem as fazendas”¹⁴⁰.

¹³⁶ [CONSULTA do Conselho Ultramarino sobre a representação de José de Torres]. Lisboa, Post. 2 de novembro de 1721. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 85].

¹³⁷ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 315-7.

¹³⁸ Deve-se distinguir, assim, duas funções no comércio escravista: a do *tráfico* e o do *tráfego*, tal como nos demais ramos do comércio atlântico; cf. Leonor F. Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, p. ?? Apesar de que ambas tendiam a andar juntas na mercancia de escravos, ao contrário da tendência à sua separação nos outros ramos. Cf. Davis. *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Century*, *op. cit.*, p. ??

¹³⁹ AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 71 e 72. Lisboa, 1º. de julho de 1730.

¹⁴⁰ [REPRESENTAÇÃO de José de Torres sobre os descaminhos do ouro, diamantes e tabaco fino na Costa da Mina e projeto de uma Companhia para a Bahia]. Lisboa, [Post. a 1724]. AHU, C.U., S. Tomé, Cx. 4, Doc. 118.

Portanto, ainda que se deva ponderar este relato, parece claro que o ouro desempenhou um papel, no mínimo, igual ao do tabaco no tráfico de escravos originado na Bahia e Pernambuco vinculado à Costa da Mina. Não por acaso os holandeses assentados no castelo de S. Jorge, acostumados a extorquirem 10% da carga em tabaco dos negreiros daquelas capitânicas desde a virada do século XVIII, mudam a forma desta exação. Como a descoberta do ouro no Brasil aumentou drasticamente o fluxo de negreiros na região, os holandeses, deixaram de contentar-se apenas com o tabaco. Passaram, então, a exigir o pagamento do décimo da carga em ouro, embora também aceitassem couros e outras fazendas, mas não apenas tabaco¹⁴¹.

Passada pouco mais de uma década das denúncias de José de Torres, o ouvidor geral de S. Tomé fazia um relato quase idêntico ao daquele. Segundo este

do Brazil sahia todos os annos para a Costa da Mina mais de dous milhõens de ouro em pó disfarçado em tellas, galasses, panicos, veludos, Tafetas, Damascos, os quais davão ao Registo no Brazil, e não vinhão para a Costa, e se remetia em lugar dellas ouro em pó.¹⁴²

Tal denúncia tem um duplo valor: por um lado, corrobora a intensidade do tráfico de ouro na rota da Mina; por outro, indica que a notória importância dos têxteis (“galasses, panicos, veludos, tafetás, damascos”) no tráfico com a África era utilizada para ludibriar a fiscalização sobre o contrabando. O mesmo ficou provado por uma “dúvida”, ou seja, uma querela, que houve entre o capitão de uma sumaca da Bahia, cujo proprietário era Felix de Lemos, e outros indivíduos, em que estes provaram que as alegadas fazendas da carga da sumaca, no valor de mais de 40.000 cruzados, não saíram da Bahia, embarcando-se ouro em seu lugar.

O comércio com os estrangeiros, sobretudo com os ingleses, é mais uma vez reafirmado. Todos os navios estrangeiros que passavam pela ilha levavam para suas terras de 5 a 7 arrobas de ouro “português”, e que, para isso, segundo os próprios capitães dos negreiros britânicos, traziam duas carregações: uma

¹⁴¹ Estes procedimentos estão relatados na RELLAÇÃO das tiranias e sem rezõens que usão os Olandeses na Costa da Mina com as embarcações da América que a ella vão fazer negocio. In: [CARTA do governador de S. Tomé Serafim Teixeira Sarmento ao rei D. João VI]. S. Tomé, [Ant. 13 de Novembro de 1731]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 88.

¹⁴² EXTRACTO das Contas q tenho dado a Sua Mag.^{de} pello Tribunal do Concelho do Ultramar de q não veyo the agora resolussão. S. Tomé, 4 de abril de 1737. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, Doc. 49.

para adquirir escravos e vendê-los aos portugueses por 6 a 9 onças de ouro, outra para comprarem escravos e levá-los a Barbados e Martinica¹⁴³.

Diante da sangria de ouro pelo descaminho africano, a coroa proibiu que se embarcasse o metal amarelo nas embarcações do tráfico para a Costa da Mina e obrigou às embarcações que fossem arqueadas antes de partirem para a costa¹⁴⁴. No caso do tráfico pernambucano, o governador procurou minimizar as exportações de ouro por aquela rota, embora a admitindo, como já visto.

Outro indício desta prática encontra-se numa denúncia de um magistrado régio da capitania de Pernambuco. Segundo o ouvidor

Tenho noticia de que de Santos, foy hum patacho portuguez a fazer negocio a Costa da Mina, levando quantidade de ouro, em pó, que se dis emportava duzentos mil [cruzados], e que em Ajudá, porto de Arda, em a dita Costa, negociara com hun navio Inglez, escravos e fazendas, com o ouro, [...]; em a certeza desta noticia não ha duvida, e menos em que os quintos se não cobram, quando o ouro assim se diverte: e porq deste modo vai parar as mãos de Estrangeiros, [...] o ouro do Brasil; supondo q. pela Bahia, e mais capitancias, em q se acha freqüentada a navegação da Costa, pode repetir a mesma sahida, fasso presente a V.Mg.^{de} este dano [...].¹⁴⁵

A suposição de que o mesmo poderia se repetir nas capitancias ao norte parece muito mais uma denúncia velada de que já se repetia.

Não foi por acaso que a *Royal African Company*, inglesa, passou a interessar-se pelo intercâmbio com os traficantes portugueses no litoral africano logo após as descobertas auríferas. O diretor da *Royal African Company* escreveu aos feitores de *Cape Coast Castle* e Uidá, em 1707, nos seguintes termos:

We had forbade [the factors] to trade with the Portuguese [...]. But now we see that there are possibilities of gain fair profits, if they could be influenced *to bring gold* for the Coast *in lie of others goods*. We desire that [...] you urge the most possible the Portuguese, but under condition they don't take European merchandises and that they could procure, *in exchange of gold*, merchandise and blacks [...].¹⁴⁶

¹⁴³ Ibidem.

¹⁴⁴ LEI porque V.Magestade [...].Lisboa, 1º. de julho de 1730. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, Doc. 71 e 72.

¹⁴⁵ CARTA do [ouvidor geral da capitania de Pernambuco], João Guedes de Sá ao rei [D. Pedro II] sobre um patacho português que partiu de Santos para a Costa da Mina, levando ouro em pó para negociar escravos e fazendas com navios ingleses, e as desvantagens de tal negócio à Fazenda Real. Recife, 11 de setembro de 1702. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 20, Doc. 1892.

¹⁴⁶ Apud: Verger, *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos*, *op. cit.*, p. 61 (grifos acrescentados). Cf. também, Ibidem, p. 57-62.

Mesmo o tabaco exportado pelos negreiros para a África, que deveria ser apenas o de qualidade inferior, uma vez que o “de escolha” estava destinado a Portugal, foi uma fonte de preocupações para a coroa. Quantias cada vez maiores de tabaco de primeira qualidade seguiam a rota da Costa da Mina saindo de Pernambuco (e, sobretudo, da Bahia).

Apesar do fornecimento de têxteis asiáticos pelas naus da Índia arribadas à Bahia, o tráfico direto das capitânicas com a Costa da Mina não dependia, em sua maioria, desta oferta. A maior parte dos têxteis do Oriente e da Europa utilizados pelos negreiros de Pernambuco e da Bahia para adquirir escravos na África Ocidental era adquirido na própria costa, às feitorias holandesas, inglesas e francesas¹⁴⁷.

Mesmo passado o pico da produção aurífera no Brasil, a dependência da oferta européia de fazendas para o tráfico naquela região permanecia. Segundo o capitão-mor da Ilha do Príncipe, no início dos anos 1770, o tráfico português com a Costa da Mina, Gabão e Calabar estava praticamente parado pela falta das fazendas necessárias ao mesmo, decorrente da ausência de embarcações “estrangeiras” na região¹⁴⁸.

É possível, mesmo, que a larga circulação do ouro do Brasil na Costa da Mina (a exportação do ouro da Mina, propriamente, declina desde fins do século XVII) tenha levado ao estabelecimento de um “padrão-ouro” na precificação dos gêneros do tráfico. Um piloto de um negreiro português com experiência na Costa da Mina informou, em 1777, que o preço de um rolo de tabaco era “regulado pelo que valia a ouro, uzual e praticavel costume na dita Costa”¹⁴⁹.

Em plena efervescência do tráfico português na Costa da Mina, meio século antes, intentou-se criar, no reino, uma companhia para este tráfico. Batizada de Companhia do Corisco, incluía vários homens de negócio de Lisboa, forte indicador do interesse e participação dos homens de negócio reinóis neste tráfico (Ver Anexo IV).

¹⁴⁷ Ferreira, *op. cit.*, 2003, p. 50-1, 53-66, argumenta que o acesso direto pelos mercadores da Bahia e Rio de Janeiro aos panos da Índia trazidos nas “liberdades” dos mareantes daquela carreira lhes permitiu (sobretudo à praça do Rio) dominar o comércio de escravos em Benguela a partir de 1730.

¹⁴⁸ CARTA do capitão-mor das Ilhas de S. Tomé e Príncipe ao secretário de Estado Martinho de Melo e Castro. Ilha do Príncipe, 17 de março de 1771. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 13, Doc. 47

¹⁴⁹ PETIÇÃO do sargento mor José Gonçalves Silva pedindo traslado do alvará de permissão para negociar na Costa da Mina. [Ilha do Príncipe, Ant. 4 de Fevereiro de 1778]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 16, Doc. 19.

O primeiro deles tinha por signatários seis homens de negócio da praça lisboeta. O “Companhia” apenso ao nome do primeiro sócio denota que o grupo não se restringia aos nomes que subscrevem a proposta. Um segundo projeto foi apresentado com o suporte de 14 homens de negócio. Por sua vez, a terceira proposta consiste num conjunto de condições que a Companhia da Costa da África e Guiné, criada por alvará régio de 23 de dezembro de 1723¹⁵⁰, apresentou ao rei para sua aprovação. Este grupo era liderado pelo francês João Dansaint, associado a outros estrangeiros e portugueses¹⁵¹.

O primeiro conjunto de condições contém 11 artigos, enquanto o segundo, 23. Por sua vez, as condições da Companhia da Costa da África são nada menos que 40. As três propostas destoam em alguns aspectos: abrangência geográfica do tráfico, pretensão de monopólio e o número de condições aventadas. No entanto, nos pontos essenciais, as condições que os homens de negócio propõem nos permitem perceber disposições comuns aos grupos e entrever as características efetivas em que se dava o tráfico de escravos na Costa da Mina e, em alguns aspectos, em Angola.

Primeiramente, os grupos envolvidos mostram-se dispostos a internalizar os custos de defesa daquela navegação¹⁵². Dado o ambiente hostil de competição na África Ocidental com a WIC e seus agentes, sobretudo suas temíveis galeras, todas as propostas incluem o apresto de uma fragata artilhada para defender os súditos portugueses dos ataques e exações pelos holandeses, além dos piratas, comuns na região. A primeira proposta planeja fazer da fragata artilhada o próprio negreiro, enquanto os dois outros grupos atribuem à coroa a responsabilidade pela embarcação, mas se comprometem a custeá-la. (Ver Preâmbulo do Projeto 1; Condições 1^a, 2^a. e 3^a. do Projeto 2; Condição 1^a. e 19^a. do Projeto 3).

O papel do tabaco no circuito das trocas escravistas na Costa da Mina destaca-se com nitidez das propostas, o que não poderia ser diferente, dado que a pretensa companhia visava a substituir o tráfico direto do Brasil com a

¹⁵⁰ Alvará (23/12/1723) confirmando à Companhia da Costa da África a faculdade de tirar escravos para o Brasil. In: *Antonio Lopes da Costa Almeida. Repertório remissivo da legislação da Marinha e do Ultramar compreendida nos annos de 1317 até 1856*. Lisboa : Imprensa Nacional, 1856, p. 162.

¹⁵¹ Pedro de Azevedo. “A Companhia do Corisco”. *Arquivo Historico Portuguez*, vol. 1, n. 12, dezembro de 1903, p. 424; Ernst Pijning. “Le Commerce Négrier Brésilien et la Transnationalité. Le cas de la Compagnie Corisco (1715-1730)”. *Dix-Huitième Siècle*, n. 33, 2001, p. 69.

¹⁵² Leonor Freire Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, *op. cit.*, p. 14-6, discute os efeitos da internalização dos custos extracomerciais nos fretes e na estrutura de navegação na rota do Brasil no século XVII.

África. Assim, duas das três propostas prevêm destinar uma determinada quantia de tabaco do Brasil, posto no porto de Lisboa, para fazerem o tráfico na Costa da Mina. Uma delas requeria 5.000 rolos por ano (Ver Condição 2^a. do Projeto 1; Condição 6^a. Projeto 2).

No entanto, as acusações dos agentes régios sobre o tráfico do Brasil com a África Ocidental efetuar-se com tabaco fino confirmam-se nas próprias condições apresentadas pelos grupos. Ao estabelecerem a compra do tabaco do Brasil, nenhuma das propostas especifica que esse seria o tabaco de terceira qualidade ou o “baixo”, como se dizia. Poderia dizer-se que esta condição estava implícita, dado que apenas o tabaco inferior poderia ser enviado legalmente do Brasil à Costa da Mina. Atente-se, porém, para as condições em que os homens de negócio afirmam abertamente que o tabaco que pretendiam comercializar no tráfico tanto era passível de ser vendido aos mercados da Europa quanto de servir ao estanco do tabaco em Portugal (o que os levou a pedirem sua completa exclusão da escolha do contratador; ver Condições 6^a., 7^a. e 8^a. do Projeto 2).

Da mesma forma, os homens de negócio foram bastante francos ao colocar como uma das condições para o êxito da pretendida companhia a negociação direta, em África, com outras nações europeias (Ver Condição 15^a. do Projeto 2). Como pretendiam açambarcar o ramo dominado por seus congêneres do Brasil – e por isso o tabaco de que precisariam não era apenas o inferior –, estes mercadores deveriam negociar com os europeus traficando nas costas ocidentais da África. Venderiam para eles tabaco e receberiam escravos ou manufaturados destinados ao tráfico.

As condições estabelecidas pela pretendida companhia mostravam a disposição de seus membros de reproduzirem justamente as ilegalidades que se pretendia evitar ao conceder-lhe o monopólio, nomeadamente o trato com os “estrangeiros” na África. Um parecer apenso às propostas reprovou esta pretensão. O conselheiro sugeriu que não se devia permitir-lhes a condição de negociarem com outras nações os escravos que estas lhes levassem à Ilha do Príncipe ou outra parte, “por que é engrossar as suas companhias, e os negros serão mais caros, porque comprados já em segunda mão”. Também porque já havia estabelecimento português em Ajudá e Jaqué, os quais se poderiam e deveriam ser aumentados¹⁵³.

¹⁵³ APONTAMENTOS sobre Companhias de Diamantes e Costa da Mina. In: CONDIÇÕES dos interessados na Companhia de Curisco. Lisboa, Post. 23 de Dezembro de 1723. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 4, Doc. 106. O autor do parecer não está identificado.

No que diz respeito aos demais gêneros que os grupos julgavam necessários para adquirirem escravos em África, o que é ainda mais relevante nas condições que estipulam é a importância dos produtos com origem externa ao Império Português (Ver Condição 13^a. do Projeto 2; Condição 4^a. do Projeto 3). Os homens de negócio conheciam o ramo que pretendiam monopolizar e incluíram entre as garantias de suas companhias postulantes à concessão régia a importação isenta de direitos de gêneros europeus, nomeadamente têxteis, armas, pólvoras e aguardentes (Condição 4^a., Projeto 3).

Estas condições permitem-nos por em suas devidas proporções o papel que o tabaco exercia no tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina. Não há dúvida que o tabaco era um diferencial positivo da oferta portuguesa de bens aos traficantes de escravos da África Ocidental. Contudo, o seu papel não era o de um bem aglutinante, responsável pelo núcleo do preço pago por cada cativo ou lote de cativos. O tabaco trocado diretamente com os mercadores africanos de escravos exercia papel análogo ao da jeribita em Luanda, ou seja, permitia aos mercadores luso-brasileiros uma oferta diferenciada ao mercado africano e a redução dos seus custos totais na compra de escravos¹⁵⁴. Essa condição era possível devido aos baixos custos de produção destes subprodutos da colônia e era essencial, já que os demais produtos com os quais os mercadores das praças do Brasil entravam na disputa pelos braços africanos eram as fazendas européias e asiáticas.

Ainda sobre este aspecto, atente-se para uma das condições estipuladas pelo terceiro grupo de homens de negócio. Como este tinha planos mais ambiciosos, pois sua companhia deveria abranger todos os portos da África atlântica, o número de condições que propõe é maior e, em alguns pontos, distinto das outras duas.

Na condição 5^a. do Projeto 3, é explicitamente referido o peso dos tecidos asiáticos, os algodões da Índia¹⁵⁵: “a maior parte das Fazendas que esta Companhia há de consumir na Costa são algodões da Índia, e outros gêneros do dito País”. Não só isso: todo o circuito multi-continental das trocas que

¹⁵⁴ Curto, *Alcool e Escravos*, *op. cit.*, p. 125-6; Gustavo Acioli; Maximiliano M. Menz. "Resgate, mercadorias e economia mundo: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos (Angola e costa da mina, século XVIII)". *Afro-Ásia*, n. 37 (No prelo).

¹⁵⁵ Conhecidos pelo nome genérico de calicó, havia diversas variedades, os “panos de preto” ou “fazendas de negros”; ver uma lista destas fazendas em Joseph C. Miller. “Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angola Slave Trade, according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro”. *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 17, n. 1, (1984), p. 33-5, Tabela V; o significado dos nomes de alguns tipos de têxteis transacionados à época é dado em José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968, p. 363-9.

tinham por eixo o tráfico atlântico de escravos está resumido nesta 5ª. condição. O carregamento de prata americana para o Índico; a aquisição de têxteis em Coromandel e Zurate (o Gujarath ou Guzerate), respectivamente no Sudeste e Noroeste da Índia, em troca da prata; para, por fim, de posse dos algodões, comprar os indivíduos africanos escravizados. O fato de estarem, em boa medida, alheados de tal circuito é que fazia dos súditos portugueses estabelecidos em praças americanas parceiros menores do tráfico atlântico¹⁵⁶.

Os projetos de companhias monopolistas para o tráfico surgem, como inicialmente assinalado, no que parece ser um pico de tráfico reinol com a Costa da Mina. Assim, que interesse teriam estes indivíduos de cabedal em submeterem o comércio de escravos que já realizavam aos limites de uma companhia? Em primeiro lugar, os ganhos de monopólio (ou do oligopsônio¹⁵⁷), pois todos pretendiam vedar aos súditos ultramarinos o tráfico entre o Brasil e a Mina (Condição 33ª. do Projeto 3; apenas o Projeto 1 não prevê o monopólio da iniciativa a partir do reino; ver Condição 5ª.). Ao contrário do que se passava em Luanda, os traficantes de Lisboa não dispunham da possibilidade de exercer pressões (econômicas e extra-econômicas) sobre o mercado escravista da Costa da Mina. Assim, o estabelecimento do monopólio, se não afastaria a concorrência das nações do Noroeste europeu, pretendia cercar a concorrência dos traficantes saídos dos portos do Brasil.

¹⁵⁶ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 315, 461, 470-1, 547-8. Ainda que as arribadas das naus da Índia suprissem parte da demanda por têxteis asiáticos da Bahia e das outras praças do Brasil, como argumenta Roquinaldo Ferreira, não me parece que fosse o suficiente para dispensar os mercadores de escravos das capitânicas do Norte de adquirirem a maior parte dos têcidos de sua carga nas feitorias da África Ocidental. Sobretudo por ter o fluxo de vasos portugueses na rota do Índico declinado drasticamente ao longo do século XVII, a ponto de tornar-se insignificante quando comparado às carreiras inglesa e holandesa. Por esta época, Portugal despachava de 2 a 3 naus por ano ao Oriente. Já em meados do século XVII, os holandeses enviavam acima de 20 embarcações para o Índico, enquanto os ingleses, cerca de 10; cf. Neels Steensgard. *The growth and composition of long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750*. In: James D. Tracy. (Ed.). *The Rise of Merchant Empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 109. Na primeira metade do século XVIII, o número de embarcações holandesas rumo ao Índico passava de 30 por ano. Cf. Ruggiero Romano. *Between the Sixteenth and Seventeenth Centuries: the economic crisis of 1619-22*. In: Geoffrey Parker and Lesley M. Smith. (Ed.). *The General Crisis of Seventeenth Century*. 2ª. Ed. Londres; Nova York: Routledge, 1997, p. 186. Sobre a conexão entre as arribadas e a demanda do tráfico bipolar, veja-se Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, *op. cit.*, p. 277; Roquinaldo Ferreira. *Transforming Atlantic Slaving*, *op. cit.*, p. 7-8, 13-6, 50-61, 66. Uma análise detalhada do movimento da Carreira da Índia de seu início ao século XVIII encontra-se em António Lopes; Eduardo Frutuoso; Paulo Guinote. "O Movimento da Carreira da Índia nos sécs. XVI-XVIII. Revisão e propostas". *Maré Liberum*, n. 4, Dezembro de 1992, p.187-265.

¹⁵⁷ Fernando A Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1978, p. 89-90.

Em segundo lugar, no escopo mais amplo do comercial colonial atlântico, pretendiam usufruir as vantagens normalmente atreladas à condição de contratadores de direitos e estancos régios¹⁵⁸. Ter garantida a preferência no carregamento nos portos de África, nos do Brasil, a liberdade dada às suas embarcações de retornarem ao reino fora do corpo da frota e a condição de cobrarem os débitos à companhia como se foram devidos à fazenda régia eram privilégios de que gozavam os contratadores de Angola¹⁵⁹ (Ver Condições 10^a., 11^a. e 14^a. do Projeto 2; e Condição 7^a. e 27^a. do Projeto 3).

Ser o primeiro a carregar os seus escravos, independente da ordem de entrada no porto na África (chamado direito de preferência), reduzia o tempo de espera e garantia uma melhor condição de salubridade da carga humana e, portanto, menor mortandade na travessia do Atlântico. Os escravos desembarcados em melhores condições físicas alcançavam preços mais favoráveis nas praças do Brasil.

Ter preferência no carregamento dos gêneros coloniais no Brasil e, sobretudo, poder fazer o terceiro segmento do trajeto triangular, sem esperar pela frota, permitia aos armadores ofertar os seus produtos numa situação de relativa escassez no mercado reinol e, logo, auferirem preços mais altos¹⁶⁰. Enfim, cobrar dívidas privadas como se os recalcitrantes devessem à fazenda régia era o mesmo que usar o braço da justiça para livrarem-se dos riscos de insolvência dos clientes, deixando aos oficiais régios à execução dos bens dos maus pagadores¹⁶¹.

¹⁵⁸ Ver, por ex., as vantagens das quais gozavam os contratadores do tabaco no reino; cf. Jean Baptiste Nardi. “Retrato de uma indústria no Antigo Regime: o Estanco Real do Tabaco em Portugal (1675-1830)”. *Arquivos do Centro Cultural Português*, Lisboa-Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, p. 321-39.

¹⁵⁹ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, 285-6, 295-6, 316-7, 553-7.

¹⁶⁰ Os contratadores do tabaco contavam com as chamadas “naus de licença”, privilégio combatido pelos homens de negócio de Lisboa que não se incluíam entre os contratadores. Cf. SOBRE um aviso do Secretario de Estado e negocios do Reyno, a respeito de se prohibirem as Naus de licença aos contratadores gerais [...]. Lisboa, 31 de Agosto de 1737. TT, Ministério do Reino. Consultas da JT. Maço 396, Cx. 497; DA JUNTA da Administração do tabaco Com a consulta inclusa do Conselho Ultramarino e representação q fazem o Provedor, e Deputados da Meza do Esperito Santo dos Homens de negocio [...]. Lisboa, 5 de janeiro de 1723. TT, JT, Maço 11 (Consultas). Os conflitos entre o monopólio dos contratadores e os interesses dos demais homens de negócio da praça de Lisboa são discutidos em Nardi. *O Fumo Brasileiro*, *op. cit.*, p. 122-8.

¹⁶¹ Miller, “Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angola Slave Trade, according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro”. *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 17, n. 1, (1984), p. 20-1; vejam-se as denúncias da Câmara de Luanda sobre o uso deste privilégio pelos contratadores para cobrar dívidas alheias ao contrato dos direitos de Angola, em SOBRE as ordens que se hão de passar aos governadores do Brazil, e do Reyno de Angola, para se dar comprimento as condições 17 e 18 do Contrato

Um forte sinal de quanto os homens de negócio lisboetas estava conscientes destas vantagens aparece num dos artigos propostos pelo terceiro grupo de sócios. Na condição 3^a. os proponentes requerem para si a arrematação do contrato de Angola, certamente um filão de ganhos ligados ao tráfico de escravos ainda mais significativo do que o tráfico da Costa da Mina.

Por fim, os mercadores reinóis não desdenhavam o comércio com os gêneros do Brasil, em troca dos quais admitiam ofertar os cativos que se dispunham a vender no Brasil. Parece claro, todavia, que outra riqueza atraiu mais os vários interesses para a consolidação de um comércio triangular tendo por centro o tráfico de escravos na Costa da Mina: o ouro. É no período de ascensão da mineração no Brasil que, como já dito, avoluma-se o fluxo de embarcações fazendo a triangulação entre Portugal, a Costa da Mina e o Brasil, fechando-se no reino este circuito.

Os sócios pretendiam gozar não só de uma nau de licença, mas da condição de que suas embarcações poderiam retornar do Brasil a Portugal fora de frota “trazendo somente o seu Cabedal em ouro” (Condição 8^a. do Projeto 3). Fica patente que, se a companhia tinha entre os seus objetivos a “maior utilidade dos moradores do Brasil”, visava, muito mais, canalizar para as mãos destes homens de negócio a íntegra do fluxo de ouro que, em parte, escapulia pela Costa da Mina das mãos dos mercadores coloniais para as dos europeus.

A criação desta malograda companhia corresponde ao ápice das preocupações da coroa com o contrabando na Costa da Mina pelos súditos do Brasil¹⁶². Diante dos pareceres e queixas sobre o tráfico em tabaco de primeira na Costa da Mina, houve alguns ministros régios que chegaram a sugerir que se proibisse aos vassalos o tráfico de escravos. Os pareceres do Junta do Tabaco e do Conselho Ultramarino, em geral, (apesar de uma ou outra voz discordante em seu seio) e dos governadores das conquistas sempre foram contrários a este arbítrio.

daquelle Reyno. Lisboa, 10 de Dezembro de 1660. AHU, CU, Angola, Cx. 7, Doc. 34. Quando um homem de negócio do Recife pediu para cobrar seus devedores pelo almoxarifado da fazenda de Pernambuco, o rei indeferiu a petição, pois não tinha lugar dar-se este “privilégio” ao requerente, “pelo prejuízo e vexação que se podia seguir a esses moradores em os privarem do recurso, e meyo ordinario que possuem ter para sua defença”. PARA O BISPO de Pernambuco. Sobre Manoel da Fonseca Rego acerca da cobrança das suas fazendas e da promessa que prometia para ornato da See. Lisboa, 2 de Fevereiro de 1690. Códices do CU. REGISTO de Cartas Régias para o governador de Pernambuco e Paraíba e outras entidades dessas e mais capitanias do Brasil, 1673-1698. Cód. 256, f. 101v.

¹⁶² Sobre a origem, vida e morte da Companhia: Ernst Pijning. “Le Commerce Négrier Brésilien et la Transnacionalité. Le cas de la Compagnie Corisco (1715-1730)”, *op. cit.*, p. 63-79.

No início das atividades da Junta de Administração do Tabaco (1674), o desembargador Belchior da Cunha Brochado, que servira no Brasil e que, no reino, compunha a Junta, sugeriu que se aplicasse ao embarque de tabaco para a Costa da Mina a mesma fiscalização que se aplicava ao embarque para Portugal. A Junta, apesar de elogiar o zelo do deputado, foi de parecer que era “desnecessario q’ a cautella comprehenda mais que o tabaco q’ vem para Portugal e não o que se consome na Bahia, e Pernambuco, ou em todas as povoações da Costa da Guine”¹⁶³, ou seja, o destinado ao tráfico.

Quando, posteriormente, o desvio de tabaco de qualidade superior para o tráfico luso-africano tornou-se contumaz, não apenas se aplicou aquela arrecadação proposta, mas chegou-se mesmo a consultar os governadores do Estado do Brasil sobre se convinha proibir o tráfico na Mina. O governador-geral, em 1706, considerava que tal proibição

será totalmente nociva a todo este Estado, aonde são tam necessarios os negros para se cultivarem as fazendas; e estiverão idas a morte as de Pernambuco, e as desta Capitania, [Bahia] se não vieram alguns escravos da dita Costa, principalmente depois dos descobrimentos das Minas de S. Paulo, para onde concorrem as remessas dos escravos de Angola, que costumavam repartirse por todas estas Capitánias¹⁶⁴

Os pareceres dos governadores do ultramar devem ser ponderados, uma vez que os mesmos tinham duplos interesses no comércio escravista das áreas sob sua jurisdição. Seus ordenados eram pagos dos rendimentos das alfândegas das capitánias. Além do mais, não raro, e mesmo após a interdição régia, os governadores eram partícipes do tráfico como investidores¹⁶⁵.

Todavia, mesmo os ministros régios metropolitanos não destoavam muito desta apreciação sobre a utilidade para o império português do comércio direto entre o Brasil e a Costa da Mina.

Já foi demonstrado, porém, que o abastecimento das capitánias do Brasil de braços exportados pela Costa da Mina não era exclusividade dos homens de negócio das praças ultramarinas. No entanto, procurou-se indicar, também, que se em períodos anteriores os mercadores de escravos de Lisboa destinaram com alguma freqüência sua carga de escravos minas ao Recife, tudo indica que raramente o faziam neste primeiro quartel do século XVIII. Os registros de

¹⁶³ SOBRE o papel do Doutor Belchior da Cunha Brochado em ordem aos meyo do remedio para que no Estado do Brazil não haja descaminhos no embarque do tabaco para este Reyno. Lisboa, 21 de Janeiro de 1698. TT, Conselho da Fazenda, Livro 403 - Livro 3º. do Registo das Consultas da Junta da Administração do Tabaco, 1699-1703.

¹⁶⁴ SUPERINTENDENTE da Recadação do Tabaco da B.^a [Joseph da Costa Correa]. Bahia, 21 de janeiro de 1706. TT, JT (JT). Cartas do Brasil e da Índia, Maço 97.

fiança do Ultramarino não informam o destino específico dos negreiros após zarparem da Costa da Mina, exceto que pretendiam tomar um dos portos do Brasil. Pela lista de entrada de negreiros no Recife em 1725, a única documentada com este nível de detalhamento, podemos saber as embarcações, seus mestres e/ou capitães, porto de partida e a origem e quantidade de escravos que foram desembarcados (Tabela IX).

Tabela IX / Entrada de Negreiros no Recife, 1724

Data	Embarcação	Capitão/Mestre	Escravos	Origem	Tráfico
06/jan	? N. Sra. do Rosário e Almas	?	167	?	?
13/jan	navio ?	Santiago Machado	?	?	Costa da Mina
16/jan	sumaca Sto. Antonio e Almas	João Martins [Pereira?]	135	Recife	Costa da Mina
01/abr	navio N. Sra. da Boa Morte e todos os santos	Manoel de Souza Santiago	398	Recife	?
08/abr	sumaca N. Sra. da Boa Morte	Francisco Xavier de Azevedo	208	Recife	Costa da Mina
14/abr	sumaca N. Sra. da Conceição	Tomás Ferreira	328	Recife	Costa da Mina
14/mai	patacho N. Sra. do Pilar e S. Antonio	?	243	Recife	Costa da Mina
12/jul	bergantim Sta. Anna e Sto. Antonio e Almas	Antonio Francisco	220	?	Cachéu
24/jul	navio N. Sra. de Nazareth e Sto. Antonio	Manoel de Andrade	452	Bahia	Costa da Mina
31/out	navio [...] Ressurreição e Almas	[Felix Garcez?]	583	Recife	Angola
10/nov	bergantim [N. Sra. ...]	[José Gomes]	223	Recife	Costa da Mina

Fontes: CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. Recife, 25 de julho de 1725. AHU, CU, Pernambuco, cx. 31, doc. 2865.

Obs.: as más condições de partes do documento impediram a leitura de alguns dados.

Como se vê, todas as embarcações cujo porto de origem está identificado desaferraram do Recife, exceto uma, da Bahia, mas, enfim, todas do Brasil.

¹⁶⁵ Veja-se o caso emblemático de Duarte Sodré Pereira, citado na nota 125.

Para três embarcações não foi possível verificar a origem, mas se compararmos com as saídas de negreiros de Lisboa rumo à Costa da Mina (Tabela VII), no ano de 1723, quando 5 embarcações fizeram esta rota, não há coincidência de seus nomes ou de seus mestres/capitães com as que entraram no Recife no ano seguinte. Mesmo que não se possa afirmar que aquelas embarcações lisboetas de 1723 chegaram a salvamento (como se dizia então) a um porto do Brasil no ano seguinte, o fato de que de 11 negreiros que fundearam no Recife em 1724, 8 haviam partido do Brasil, mostra que o Recife não era um destino de eleição dos mercadores de escravos reinóis à altura¹⁶⁶.

É mais que provável que os negreiros de Lisboa que, na primeira metade do século XVIII, traficavam nos portos da Costa da Mina, fizessem a *middle passage* com destino ao Rio de Janeiro, como se procurou demonstrar acima. Não haveria grandes atrativos no Recife ou na Bahia que levassem estes mercadores a destinarem para estas praças sua carga humana. Era muito melhor negócio enviá-las diretamente para o porto de entrada e saída do cobiçado ouro do Brasil: o Rio.

Um caso pode ilustrar bem o ponto. José Damásio, homem de negócio em Lisboa galardoado cavaleiro da Ordem de Cristo, participou do tráfico de escravos lisboeta nos anos 1720. Os três negreiros que partiram com destino à Costa da Mina sob fiança sua e de outros sócios (ver Anexo III) foram ao Rio de Janeiro. A embarcação *N. Sra. Mãe de Deus e S. José*¹⁶⁷, que partiu do reino em dezembro de 1720, fez comércio de escravos e outros gêneros no Rio e para a Nova Colônia (Sacramento), leia-se, para Buenos Aires. Em meados de 1723, tencionava retornar ao reino, carregada de couros, sem trazer açúcar ou tabaco algum¹⁶⁸.

¹⁶⁶ O bergantim que viera de Cachéu, cuja origem não foi possível identificar, talvez seja o único oriundo de Lisboa, dado que era raro o tráfico saído do Brasil naquela região.

¹⁶⁷ O nome completo era *N. Sra. Mãe de Deus, S. José, Santa Catarina e Almas*.

¹⁶⁸ Certamente traria ouro, embora os seus senhorios não o mencionem. Cf. estas informações em: [REQUERIMENTO de Antonio Coelho em que pede que lhe seja passada provisão em que se declare não ser obrigado a tomar a ilha de S. Tomé]. Lisboa, 2 de Dezembro de 1720. S. Tomé, Cx. 4, Doc. 79. CARTA do [governador do Rio de Janeiro], Aires de Saldanha de Albuquerque, ao rei [D. João V], sobre a licença atribuída ao senhorio da embarcação Nossa Senhora da Madre de Deus e São José, José Damásio. Rio de Janeiro, 28 de Novembro de 1722. AHU, CU, Rio de Janeiro, Cx. 13, Doc. 134; REQUERIMENTO de Manuel Velho da Costa e José Damásio ao rei [D. João V], solicitando licença para que a nau Nossa Senhora Madre de Deus e São José retorne da Nova Colônia de Sacramento carregada de couros, sem ter de parar para carregar açúcar ou tabaco nos portos do Brasil; Lisboa, [ant. 4 de Junho de 1723]. AHU, CU, Rio de Janeiro, Cx. 13, Doc. 77. Aliás, a ementa do AHU, CU, Rio de Janeiro, Cx. 14, Doc. 17, descreve-o erroneamente como “homem de negócio do Rio de Janeiro”.

Tal como este homem de negócio da praça lisboeta, os indivíduos estantes na cabeça do império português investiram no tráfico de africanos forçados para a América, na primeira metade do século XVIII, visando usufruir parte do fluxo do ouro do centro-sul do Brasil.

Não só os capitais lisboetas preferiam o mercado do Rio de Janeiro, como os mercadores e capitães de Angola recusavam-se a enviar escravos para Pernambuco e Bahia depois das descobertas auríferas¹⁶⁹. De sorte que o comércio de escravos da Bahia e Pernambuco passou a ser dominado pelos mercadores estabelecidos nos portos destas capitanias. Como argumentou Joseph Miller, os capitais reinóis afluíam para os segmentos mais rentáveis do mercado atlântico colonial. A principal rota comercial do Atlântico português envolvia o comércio direto entre a metrópole e o Brasil (envolvendo a exportação de víveres e manufaturas em troca de gêneros tropicais). Em seguida, vinha o tráfico indireto de escravos de Angola para o Rio de Janeiro, carreando para Lisboa uma boa parte do ouro das minas no século XVIII¹⁷⁰.

As demais rotas do comércio que abastecia o Brasil de escravos eram nichos menos favorecidos nos quais os mercadores de menor poder econômico se estabeleciam¹⁷¹. É o caso, sobretudo, de Pernambuco. As oportunidades de negócios proporcionadas pela ampla circulação de ouro no Atlântico após 1695 atraíram um grande número de reinóis ao Brasil¹⁷². No entanto, nem todos podiam estabelecer-se no centro econômico da colônia, ou seja, no Rio de Janeiro. Assim, muitos dos que se aventuravam no ultramar português escolhiam o Recife para se estabelecer. Nesta praça, era-lhes possível ter acesso aos fluxos mercantis que animavam o Atlântico, embora lhes tocasse uma parcela menor destes negócios, inclusive dentro da colônia, o que será discutido adiante.

¹⁶⁹ Roquinaldo Ferreira. *Transforming the Atlantic Slave Trade*, *op. cit.*, p. 37.

¹⁷⁰ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 452-7, 475-6; Idem. A marginal institution on the margin of the Atlantic System, *op. cit.*, p. 124-5, 128-30.

¹⁷¹ Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 457-8; Isto não significa que não fossem rentáveis para os seus investidores, mas a escala dos rendimentos era menor e os riscos, maiores.

¹⁷² Jorge Miguel Viana Pedreira. Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII). In: Mafalda Soares da Cunha. *Do Brasil à Metrópole*. efeitos sociais (séculos XVII e XVIII). Évora: Universidade de Évora, 2001, p. 58-60. Pensar, no entanto, a colônia como fronteira de expansão da metrópole pode levar à concepção de que o Brasil era uma reprodução de Portugal em ponto maior, da qual não partilhamos.

Tabela X / Homens de Negócio do Recife, 1ª. Metade do século XVIII

Nome	Natural	Obs.
Francisco de Brito Neves	Lisboa	Filho de mercador Mercador de Mercearia em Lisboa (1703) No Recife desde os anos 1730 Comércio de tabaco para Lisboa
João de Oliveira Gouvim	Braga	Mercador de Mercearia em Lisboa (1714) Fora caixeiro em Lisboa No Recife desde os anos 1720 Comércio de tabaco Tráfico de escravos Arrematação de contratos Genro de mercador
José de Freitas Sacoto	Lisboa	No Recife cerca de 1718 Arrematação de contratos Tráfico de escravos Morre ainda negociando, 1756-7
José Ribeiro Ribas	Barcelos	No Recife cerca de 1690 Casa-se com neta de mercador de mercearia Irmão mercador em Lisboa: Miguel Ribeiro Riba Irmão mercador no Recife O irmão torna-se sr. de um engenho no Cabo
José Vaz Salgado	Guimarães	Tráfico de escravos Genro de boticário No Recife desde 1705-1710 Arrematação de contratos
Julião da Costa Aguiar	Lisboa	Comércio de açúcar e gêneros para Lisboa No Recife desde cerca de 1700 Filho do almoxarife do sal do contrato Pai associado a Francisco Pinheiro em Lisboa Comissário de Francisco Pinheiro, 1713-1720 Genro de um Barros Rego Compadre de João do Rego Barros Casou 2a. vez com uma cunhada de Simão Ribeiro Ribas, homem de negócio Genro de mercador: "sogro vive de negócio muito abastadamente" No Recife desde 1700 Fora comissário volante Comércio de tabaco

Fontes: Habilitações do Santo Ofício, Maço 29, Diligência 706; Maço 50, Diligência 976; Maço 33, Diligência 539; Maço 1, dil. 7, ??

O perfil daqueles “mascates” já foi bem delineado por Gonsalves de Mello e, mais recentemente, por Vera Lúcia Acioli e Evaldo Cabral de Mello¹⁷³. Os poucos casos que aqui serão comentados podem ser úteis, contudo, para demonstrar o impacto do ouro no padrão de migração reinol para a capitania, bem como acrescentar alguns aspectos dignos de nota.

A origem provincial dos reinóis que passavam o Atlântico para estabelecer-se no Brasil é bem conhecida. A maior parte vinha do norte do reino, sobretudo da região do Minho. Alguns dos homens de negócio que mais prosperaram no Recife da primeira metade do século XVIII fogem à regra, no entanto.

Uns eram naturais das duas principais cidades mercantis/portuárias do reino (Tabela X, acima). Destes, uns não só nasceram em Lisboa, como já lá eram mercadores de mercearia. Portanto, optaram por deixar seus negócios na cabeça do império português e vieram para o Brasil tentar sorte maior¹⁷⁴. No Recife, tornaram-se homens de grossos cabedais, arrematando contratos régios, enviando mercadorias para o reino e engajando seus haveres no tráfico de escravos.

Francisco de Brito Neves e João de Oliveira Gouvim, por exemplo, haviam sido mercadores de mercearia em Lisboa. De lá passaram ao Recife, onde prosperaram, atingindo a condição de homens de negócio. O pai do primeiro era mercador em Lisboa, com loja aberta ainda no início do século XVIII¹⁷⁵. Julião da Costa Aguiar, por sua vez, filho de um almoxarife do contrato do sal em Lisboa, seguiu um padrão mais clássico, ou seja, fora comissário volante antes de estabelecer-se com comércio próprio no Recife. Os irmãos Riba, por seu turno, apresentam outra configuração. Dois deles estavam no Recife mesmo antes do início do período aurífero. Um, Simão Ribeiro Ribas, tornara-se um grande homem de negócio na praça mascatal, enquanto outro seu irmão, Miguel, voltou para Lisboa, onde se estabeleceu no mesmo ramo de atividades. José, talvez o mais novo, depois de passar por Lisboa, foi

¹⁷³ José Antônio Gonsalves de Mello. “Nobres e Mascates na Câmara de Pernambuco, 1713-1738”. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981, p. 113-262; Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997; Evaldo Cabral de Mello, *A Fronda dos Mazombos*. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2ª. ed. rev. São Paulo: 34, 2003, p. 143-60.

¹⁷⁴ Houve casos, certamente, em que algum outro parente ficou em Lisboa mantendo o negócio da família.

¹⁷⁵ Sobre Francisco de Brito Neves, ver Habilitações do Santo Ofício, Maço 29, Dil. 706; sobre J. de O. Gouvim, HSO, Maço 50, Dil. 976.

para o Recife cerca de 1690, morar na casa do irmão. Este, por fim, terminou como senhor de um engenho na Muribeca e outro no Cabo de S. Agostinho¹⁷⁶.

Dois dos principais homens de negócio da praça recifense, João Gonçalves Reis e Julião da Costa Aguiar, atuaram, em períodos sucessivos, como correspondentes de Francisco Pinheiro, homem de negócios de Lisboa. Eles recebiam comissão para gerir as transações com as cargas importadas por conta daquele negociante e por lhe mandar as cargas em retorno das vendas¹⁷⁷.

Estas poucas informações apenas pretendem reforçar a importância que as descobertas auríferas tiveram em atrair não só os minhotos para o Brasil, mas também a mercadores já estabelecidos no reino¹⁷⁸ e moradores de cidades litorâneas¹⁷⁹. Enfim, homens e recursos mercantis concentraram-se nas rotas

¹⁷⁶ O primeiro era um engenho centenário, o *Penanduba*, adquirido a Antonio Fernandes de Matos por 6:400\$000 em 1702; o outro era o *S. Miguel*. Cf., respectivamente, Mello. *Um Mascate e o Recife*, *op. cit.*, p. 83; REQUERIMENTO de Clara Gomes de Figueiredo, mulher do comissário geral Simão Ribeiro Riba, ao rei [D. João V], pedindo medição e tombamento das terras de seu engenho São Miguel, o Anjo, na freguesia do Cabo. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 61, Doc. 5244. Mello. *Nobres e Mascates na Câmara do Recife*, p. 137-40. Durante as “alterações” de Pernambuco que levaram à invasão do Recife pelo partido de Olinda, Simão Ribeiro Ribas teve que passar uma temporada na Bahia. Cf. José Bernardo Fernandes Gama. *Memórias Históricas da Província de Pernambuco*. [1844-1847]. 2ª. ed. Recife: Arquivo Público Estadual, 1977, vol. ?, p. ??

¹⁷⁷ Cf. as várias cartas trocadas entre o Recife e Lisboa assinadas por um dos dois mercadores in: Luís Lisanti Filho. *Negócios Coloniais*. uma correspondência comercial no século XVIII. Brasília : Ministério da Fazenda, 1973, v. 1, p. 135-6, 139, 149-51 e ss.

¹⁷⁸ O tema merece pesquisas mais aprofundadas, pois o número de homens de negócio estabelecidos no Recife no período ultrapassa de longe a lista dos vereadores da vila. Vejam-se as testemunhas das inquirições que serviram de fonte para as informações acima. A esmagadora maioria eram reinóis e homens de negócio. Por outro lado, testemunhas residentes em Lisboa declaravam ter residido e negociado no Recife, mas voltado ao reino, continuando no ramo mercantil, o que demonstra que nem todos os homens de negócio que beneficiaram do renovado fluxo de comércio da idade de ouro do Brasil fincaram raízes na colônia. Três das testemunhas que depuseram em Lisboa na inquirição de genere e limpeza de sangue de José Vaz Salgado haviam morado no Recife e exercido lá a mercancia, tendo retornado, definitivamente, a Lisboa: são elas Antonio Lopes da Costa, 38 anos, homem de negócio em Lisboa; Constantino Gonçalves Reis, homem de negócio em Lisboa, natural de Barcelos, 40 anos (provavelmente parente de João Gonçalves Reis, homem de negócio do Recife); José da Silva Chaves, homem de negócio em Lisboa, 33 anos, natural de Chaves. INFORMAÇÕES de Limpeza de Sangue e geração do Capitão Joze Vas Salgado, homem de negocio [...], f. 33-33v, f. 36-37. Significa dizer que nem todos os que migravam para o Brasil tornavam-se “homens coloniais”. Muitos devem ter iniciado o percurso típico dos “homens coloniais” mas vieram a se tornar “homens ultramarinos”, como os denomina Alencastro. *O Trato dos Videntes*, *op. cit.*, p. 103-4.

¹⁷⁹ Dos 26 vereadores da câmara do Recife (1713-1738) cuja principal ocupação era o comércio e dos quais se sabe o local de nascimento (dentre 32), 42% vieram de Lisboa (19%), Viana do Castelo (15%) e do Porto (8%). Cf. Acioli, *op. cit.*, p. 210-22; com base em Mello, *op. cit.*, 1981, p. 149-218. Para a praça de Lisboa da segunda metade do século XVIII, o Minho aparece como origem de cerca de 35% dos homens de negócio; porém, apenas pouco mais de 10% nasceram no Porto; enquanto cerca de um terço tiveram origem na própria Lisboa. Jorge Miguel de M. Viana Pedreira. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo*.

ligando Portugal, Brasil e Costa da Mina, adensando os fluxos mercantis no Atlântico¹⁸⁰ (Ver Anexo V).

Essa renovada leva de reinóis aportados na América portuguesa coincide com e contribui para uma nova configuração de forças na colônia. Os homens de negócio passam a ser um grupo social com o qual a coroa contava, apoiando-os, inclusive, contra as pretensões exclusivistas dos senhores de engenho e filhos da terra¹⁸¹.

Compare-se a trajetória desses mercadores do Recife com a de um outro, também radicado na mesma vila, mas de geração anterior: Manoel da Fonseca Rego. Apesar de ter tido desempenho destacado nas lides para expulsar os holandeses de Pernambuco e contra os quilombolas dos Palmares, este mercador, que chegou a senhor de engenho, viu indeferido seu pedido de um hábito de Cristo, tendo que se contentar com o de Avis¹⁸². No entanto, muitos dos homens de negócio citados acima foram agraciados com o hábito.

Na primeira metade do século XVIII, a ex-capitania duartina era a segunda maior produtora de açúcar e o Recife era o terceiro porto em importância da colônia. No entanto, seu peso econômico no império atlântico português estava longe do que havia sido nas três primeiras décadas de governação bragantina (para já não falar do primeiro século de colonização).

Se o Portugal restaurado encaminhou-se rapidamente para a “semiperiferia”¹⁸³ da economia-mundo européia, Pernambuco chegava ao início do século XVIII como um elemento menor da periferia colonial¹⁸⁴. A

Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, 1995. (Tese de Doutorado em Sociologia), Universidade Nova de Lisboa, p. 194-7.

¹⁸⁰ Portanto, além do fluxo de “dirigentes e cérebros” da Europa para a América, de que fala Frédéric Mauro. *Nova História e Novo Mundo*. (Trad.). 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 58-60, deve se acrescentar o fluxo de agentes mercantis.

¹⁸¹ Mello. *Nobres e Mascates na Câmara do Recife*, *op. cit.*, p. 113-7; Acioli. *Jursidição e Conflito*, *op. cit.*, p. 143-6; Maria Fernanda Bicalho, *A Cidade e o Império*. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 371-6.

¹⁸² Infelizmente, não foi possível localizar as provanças relacionadas à concessão do hábito a Manoel da Fonseca Rego.

¹⁸³ Immanuel Wallerstein, *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. I. A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo européia no século XVI. (Trad.). Lisboa: Afrontamento, [1990], p. 90-1, 106-10; Idem, *op. cit.*, p. 94-5121; Sandro Sideri. *Comércio e Poder*. Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas. Lisboa; Santos: Cosmo; Martins Fontes, [1978], p. 17-21, 47, 129-31; Carl Hanson. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, p. 207-9.

¹⁸⁴ Como definida em: Wallerstein, *op. cit.*, Vol. II, p. 425-6, 474-5, 496.

derrota sofrida pela elite açucareira da capitania nos episódios de 1709-1711¹⁸⁵ frente aos mercadores do Recife reflete a perda de substância no conjunto do império português, quando a coroa permite-se castigar os senhores de engenho por sua “fronda mazomba”, quando havia contemporizado em episódio semelhante 40 anos antes¹⁸⁶.

Vejamos por outro ângulo o lugar da praça central de Pernambuco no império atlântico português. Após a expulsão dos holandeses da capitania, um dos saldos resultantes das guerras foram os tributos lançados para custear as campanhas. Estes se tornaram mais pesados na medida em que os senhores de engenhos tinham que arcar com a restauração e reconstrução dos partidos e das moendas¹⁸⁷.

Contudo, mesmo com estas dificuldades financeiras, os contratos de arrecadação de tributos de Pernambuco, administrados pelas câmaras, eram arrematados por indivíduos estabelecidos na própria capitania. Alguns deles eram, mesmo, senhores de engenho, como João de Navalhas Urréa e Diogo de Seixas Barraza. Outros eram homens de negócio, tais como Manoel da Fonseca Rego, Gonçalo Ferreira da Costa e Antonio Fernandes de Matos.

No início do século XVIII, a coroa procede a uma centralização do aparelho fiscal do ultramar, determinando que a maior parte dos direitos (particularmente os dízimos, a dízima da alfândega, subsídios e impostos sobre a importação de escravos) passassem das câmaras às provedorias¹⁸⁸.

¹⁸⁵ Evaldo Cabral de Mello. *A Fronda dos Mazombos*. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2ª. ed. rev. São Paulo: 34, 2003, *passim*.

¹⁸⁶ Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997, p. 109-10, 143-6.

¹⁸⁷ Mello. *Olinda Restaurada*, *op. cit.*, p. 205-6.

¹⁸⁸ Bicalho. *A cidade e o Império*, *op. cit.*, p. 350. Em Pernambuco, a transferência dos subsídios do açúcar, carnes, peixe seco, tabaco e vinhos deu-se pela carta régia de 23 de agosto de 1727; cf. F. A. Pereira da Costa. *Anais Pernambucanos* (AP). 2ª. Ed. Recife: Fundarpe, 1983, Vol. 5, p. 408. Pereira do Costa acrescenta: “mas dando esta ordem lugar a mui fortes representações, modificou o governo da metrópole essa ordem, mandando que os contratos fossem novamente arrematados em Pernambuco, mas submetidos a uma nova e final arrematação em hasta pública, na cidade de Lisboa, de sorte que, a feita aqui, não servia mais do que de base para a segunda e definitiva, sobre a qual licitavam os concorrentes naquela cidade, os quais, apenas cobrindo com insignificantes quantias os lanços de Pernambuco, ficavam com os contratos”. O mesmo se deu em outras conquistas portuguesas, como S. Tomé. Cf. ORDEM de S. Mag. ao Provedor da Fazenda, em que determina que quem quizer arrematar os Dízimos os vá, ou mande a rematar em Lisboa. Lisboa, 8 de junho de 1725. In: ORDENS de S. Mag. [...] em traslado das vindas da Ilha de S. Thomé tiradas do Livro em que nelle se achão registadas. [Ilha do Príncipe, 8 de abril de 1771]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 13, Doc. 62, f. 32-32v.

Tabela XI / Contratos de Pernambuco: Arrematadores e Local de Arrematação, 1723-1750 (valores em cruzados)

Período	Contrato	Arrematante	Valor/ano	Arrematação
1723-1726	Dízimos	?	45.000	PE
1724-1726	Dízima da Alfândega	Jerônimo Lobo Guimarães	82.000	Lisboa
1725-1728	Saídas dos Escravos	Jerônimo Lobo Guimarães	15.000	Lisboa
1728-1731	Saídas dos Escravos	Diogo de Querenou	17.000	Lisboa
1728-1731	Dízima da Alfândega	José dos Santos	102.000	Lisboa
1726-29	Dízimos	Manoel Rodrigues Costa	50.000	Lisboa
1729-30	Entrada dos	Fazenda Real	56.500	
	escravos			
1730-33	Entrada dos	Manoel Correa Bandeira	45.250	Lisboa
	escravos			
1730-33	Saída dos escravos	Jerônimo Lobo Guimarães	15.000	Lisboa
1732-1735	Dízimos	Garcia Velho da Ponte	51.000	Lisboa
1733-1736	Saída dos escravos	Diogo Guerenou	17.000	Lisboa
1736-1739	Dízimos	José dos Santos	36.000	Lisboa
1740-1743	Saída dos escravos	Estevão Martins Torres	7.000	Lisboa
1740-1743	Dízimos	João de Araújo Lima	28.000	Lisboa
1743-1746	Dízimos	Francisco Fernandes Soares	35.000	Lisboa
1747-1750	Dízimos	José Vaz Salgado	40.000	PE

Fontes: LIVRO DE REGISTO dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 296, ff. 274v-281v, 307v-310, 326-327, 381v; 2º. vol., Cód. 297, ff. 9, 12, 16, 23, 64, 90v, 136v, 183v. MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 1269, ff. 36v, 52v-53, 61v-62.

Outra medida com este sentido veio em 1723, quando a provedoria de Pernambuco é comunicada que os tributos da capitania seriam postos em arrematação no Conselho Ultramarino¹⁸⁹. Um década antes, a coroa deixa de aceitar o pagamento dos contratos em fazendas e passa a exigí-lo em dinheiro

¹⁸⁹ A resolução é de 20 de abril de 1723. O mesmo passou a valer para S. Tomé, depois que o rei foi informado que os contratos da Bahia, RJ e Pernambuco aumentaram de valor depois que passaram a ser arrematados no Reino. ORDEM de S. Mag. ao Provedor da Fazenda, em que determina que quem quiser arrematar os Dízimos os vá, ou mande a rematar em Lisboa. Lisboa, 8 de junho de 1725. In: ORDENS de S. Mag. [...] em traslado das vindas da Ilha de S. Thomé tiradas do Livro em que nelle se achão registadas. [Ilha do Príncipe, 8 de abril de 1771]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 13, Doc. 62, , f. 32-32v.

de contado¹⁹⁰. Em 1725, a coroa determina que um quarto do valor de arrematação dos contratos fosse depositado em fiança no Conselho Ultramarino, além do arrematante ter que dar fiadores abonados na praça de Lisboa¹⁹¹.

A soma destas medidas parece estar na origem de alterações no perfil dos arrematadores dos contratos régios da capitania. Os contratos dos dízimos, dízima da alfândega e de entrada dos escravos ficam quase todos nas mãos de homens de negócio de Lisboa (Tabela XI, acima). É possível que isto seja uma indicação do menor alcance de atuação dos homens de negócio da praça do Recife, que se vêem alijados do ramo da arrecadação dos tributos¹⁹².

A tendência apontada dá-se em paralelo com outra, que convém analisar. Compare-se os números referentes à importação de cativos da Costa da Mina pelas tres principais praças do Brasil aos de re-exportação dos mesmos para as Minas Gerais (Tabelas XII e XIII). Eles indicam que as importações por Pernambuco daquela região da África equivaliam a 50% das efetuadas pelas outras duas capitanias no período 1725-1730. No entanto, as re-exportações pelo Recife rumo ao sul não chegavam a 20% do montante das outras. É possível, portanto, que nos anos 1720, os homens de negócio da praça do Recife estivessem perdendo terreno em frentes mercantis importantes, inclusive numa das que garantia acesso direto ao ouro, o que ajudaria a explicar a sua exclusão do mercado dos contratos régios¹⁹³.

¹⁹⁰ Carta régia ao provedor de Pernambuco de 12 de outubro de 1714. In: Francisco de Brito Bezerra Cavalcanti de Albuquerque. *Catálogo das Reaes Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*, f. 510. BN, Rio de Janeiro, Sessão de Manuscritos, 11, 3, 1.

¹⁹¹ CONTRACTO novo dos direitos dos escravos que vão para as minas do ouro do porto da Bahia arrematado a Hyeronimo Lobo Guimarães. Lisboa, 16 de Dezembro de 1724. AHU, CU, LIVRO DE REGISTO dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 296, f. 301-303v.

¹⁹² Ao menos diretamente, pois era praxe que a arrecadação mesmo fosse subarrendada em vários ramos. Ver Mello, *Um Mascate e o Recife*, *op. cit.*, p. 77-9.

¹⁹³ Este é, também, outro ponto que merece melhor atenção e desdobramento em futuras pesquisas. Seria importante ver o que se passa com os contratos das demais praças, Bahia e Rio de Janeiro. Quanto ao contrato de entrada de escravos, parece que se dá o mesmo que no Recife.

Período	Contrato	Arrematador	Valor/ano	Local
1725-27	Entrada dos escravos na Bahia	Jerônimo Lobo Guimarães	62.000	Lisboa
1725-27	Entrada dos escravos no RJ	Jerônimo Lobo Guimarães	50.000	Lisboa
1725-28	Saída dos escravos BA-MG	Jerônimo Lobo Guimarães	50.000	Lisboa
1725-28	Saída dos escravos RJ-MG	Jerônimo Lobo Guimarães	36.000	Lisboa
1728-31	Saída dos escravos BA-MG	José Pereira da Costa	72.000	Lisboa
1728-31	Saída dos escravos RJ-MG	Henrique Pedro Dauvergne	26.000	Lisboa

Tabela XII / Direitos sobre a Entrada de Escravos no Brasil (valores dos contratos em cruzados)

	1	2	3	
	PE	BA	RJ	1/(2+3) %
1725-27		62.000	50.000	112.000
1729-30	56.500			56.500
Total				50%

Fontes: AHU, CU, MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 1269, ff. 34v-36v.

Tabela XIII / Direitos sobre a Saída de Escravos para as Minas Gerais (valores dos contratos em cruzados)

	1	2	3	4	4/1
Anos	PE	BA	RJ	2+3	1/(2+3) %
1725-28	15.000	50.000	36.000	86.000	17%
1728-31	17.000	62.000	26.000	88.000	19%

Fontes: AHU, CU, MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 1269, ff. 34v-36v.

Estes valores podem estar subestimados, devido às fraudes na Ilha do Príncipe, conhecidas na colônia, e que faziam baixar o valor do contrato dos tributos de sobre a importação de escravos da Costa da Mina¹⁹⁴. O que não altera, porém, as proporções entre o tráfico das capitâneas. Pode-se dar crédito, talvez, ao que um comissário do Recife, agente de um grande homem de negócio de Lisboa, informava sobre a praça nos anos 1730, o qual dizia “estar a terra muito pobre e que não há aqui um dobram”¹⁹⁵.

Porém, na ausência de dados anteriores a estes, não é possível comparar o abastecimento das minas do centro-sul pelo tráfico a partir do Recife, que poderiam ter se mantido igual em termos do volume absoluto.

¹⁹⁴ PETIÇÃO de José de Macedo Álvares, contratador dos direitos dos escravos que vem da Costa da Mina para a Bahia, ao rei D. José. [Ant. a 24 de março de 1763]. AHU, S. Tomé, Cx. 10, Doc. 68.

¹⁹⁵ Digo talvez, porque este comissário deu calote em Francisco Pinheiro, adquirindo às custas do patrão um curral de gado no Rio Grande do Norte. CARTA de Manuel de S. João Madeira a Francisco Pinheiro. Recife, 23 de junho de 1733. In: Luís Lisanti Filho. *Negócios Coloniais*. uma correspondência comercial no século XVIII. Brasília : Ministério da Fazenda, 1973, v. 1, p. 206.

A cronologia defendida por J.H. Galloway sobre a crise da economia açucareira das duas principais capitanias ganha novos elementos quanto a Pernambuco. A queda na produção da capitania deve-se, segundo argumentou, não às descobertas auríferas (que provocaram o aumento nos custos do trabalho compulsório), mas à queda dos preços do açúcar no mercado externo, cujo ponto mais baixo foi atingido em meados da década de 1730¹⁹⁶.

O autor sustenta, também, que Pernambuco sofreu mais que a Bahia devido a não dispor de uma produção local de tabaco. Assim, um elemento que permitiu à capitania sede do Estado do Brasil amenizar os efeitos da alta da mão-de-obra faltou àquela¹⁹⁷. Embora os números aqui apresentados sobre a economia açucareira de Pernambuco se coadunem com esta análise diacrônica, devem-se acrescentar dois pontos.

Não faltou tabaco a Pernambuco para o comércio de escravos na Costa da Mina, o que garantiu ao setor açucareiro parte dos benefícios logrados pelo seu congêneres baiano. Por outro lado, como discutido anteriormente, o ouro somou-se ao tabaco como gênero essencial no comércio escravista da região. De forma que os anos 1730 apresentam um efeito de tesoura na economia açucareira de Pernambuco: queda nos preços externos e crescente exclusão de seus traficantes do mercado mineiro e do da Costa da Mina¹⁹⁸. O declínio em cada um destes dois últimos mercados, pode-se dizer, retro-alimentava-se. A falta de ouro diminuía o poder de compra dos negreiros de Pernambuco na África Ocidental. Menos escravos adquiridos, menor fornecimento às minas e, logo, menos ouro afluía para a capitania, e assim por diante.

A abundância do tráfico com a região africana supra-equatorial gerava uma externalidade positiva para o setor açucareiro. Parte dos escravos (os que não serviam para as minas, como diziam as autoridades) permanecia na capitania. Num lote de 62 escravos minas vendidos na praça do Recife em 1702, o preço médio de 10 “negros” foi de 90\$800, não muito distante do

¹⁹⁶ J.H. Galloway. “Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise”. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 36 (2), p. 85-102, abril/junho, 1974, p. 89-91, 96, 99.

¹⁹⁷ *Ibidem*, p. 92-3.

¹⁹⁸ O declínio absoluto e relativo do tráfico do Recife com a Costa da Mina será demonstrado no capítulo 3. No entanto, cabe verificar se o tráfico em Luanda não compensou o declínio desta rota na África Ocidental. Por exemplo, entre 1720-1741, cerca de 52.700 escravos foram importados pela capitania, dos quais 80% vieram da Costa da Mina. Já nas duas décadas seguintes, as importações caíram 12%, mas o percentual dos “angolas” subiu para 68% dos cativos. Cf. Os números em Daniel Barros Domingues da Silva and David Eltis. *The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851*, p. 33, Tabela 3. (No prelo). Agradeço a Daniel por ter-me enviado o texto ainda inédito.

preço médio dos escravos angolas, cujo preço variava entre 75\$000 e 95\$000¹⁹⁹. Os demais cativos, porém, foram vendidos a preços inferiores, valendo, em média, de 17% a 35% menos²⁰⁰.

Enquanto o açúcar pôde pagar preços compatíveis com o pago nas áreas auríferas (dado que se adquiriam os escravos com o resultado das safras), a economia teve um novo fôlego que durou três décadas. Quando sobreveio a queda nos preços, verifica-se, concomitantemente, um refluxo das reexportações de escravos para as minas. Isso pode ter significado um aumento nos preços dos escravos, à medida em que os traficantes do Recife contavam cada vez menos com o mercado mineiro. A crise açucareira, portanto, teve mais este elemento a aprofundá-la.

Um outro aspecto relevante, também por confirmar, é que a divisão mercador/ produtor na colônia, ou seja, de um lado os traficantes de escravos e mercadores dos gêneros coloniais, de outro os produtores destas *commodities*, ainda não havia se aprofundado na segunda metade do século XVII. A metamorfose da classe dos produtores em estamento²⁰¹ não estava consolidada, pois se encontra um dos grandes, senão o maior, produtor de açúcar da capitania à época, João Fernandes Vieira, a comerciar escravos com a África em suas próprias embarcações. Este herói do panteão restaurador possuía uma fragata e um patacho engajados na mercancia de escravos africanos²⁰².

O caso de João Fernandes Vieira, a um só tempo grande senhor de engenho e traficante, caso se encontrem outros contemporâneos iguais, demonstraria a convivência das duas funções num mesmo agente. Pode-se supor, porém, que as origens de João Fernandes expliquem suas ligações com o comércio simultaneamente ao engajamento na produção, ou seja, ao fato de que ele era um “novo rico”, cuja fortuna se devia ao período em que colaborou com os holandeses e ao seu protagonismo nas guerras contra a WIC²⁰³.

Um contemporâneo de João Fernandes, no entanto, pode reforçar estes indícios de indefinição do papel dos agentes econômicos na capitania de

¹⁹⁹ Os preços dos “minas” em José Antônio Gonsalves de Mello. *Um mascate e o Recife*, *op. cit.*, p. 77-8; o dos “angolas” em Miller, *Slave prices in the Portuguese southern Atlantic, 1600-1830*, *op. cit.*, p. 63, Tab. 3.1.

²⁰⁰ Incluíam “peças” (molecões), “negras”, molecas e moleques. Mello, *Um mascate e o Recife*, *op. cit.*, p. 77-8.

²⁰¹ Evaldo Cabral Mello. *A Fronda dos Mazombos*, *op. cit.*, p. 134-7.

²⁰² José Antônio Gonsalves de Mello. *João Fernandes Vieira, mestre-de-campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. 2ª. ed. Lisboa: CEHA; CNCDP, 2000, p. 359-63, 381.

²⁰³ *Ibidem*, p. 75-140.

Pernambuco. O capitão Manoel da Fonseca Rego, já citado, além dos serviços realizados como militar (fora soldado, cabo de esquadra, sargento, alferes e ajudante do número), exercitou-se na mercancia e no meneio da produção açucareira.

Manoel da Fonseca Rego acrescentou àqueles os serviços prestados na guerra contra os quilombolas dos Palmares. Concorreu para o aprovisionamento de tropas e cessão de escravos seus, além de ter comparecido pessoalmente a Porto Calvo e Serinhaém, mas tudo indica que não pelejou nestas campanhas. Tinha já engenho montado, moente e corrente em 1683, aliás, dois, o *São Filipe e São Tiago*, e o *São Jorge*, ambos localizados em Tejucofapo, na capitania de Itamaracá.

Além disso, deu o melhor lance no contrato dos dízimos de 1677 e forneceu os insumos necessários a mais de quatro dezenas engenhos da capitania, tendo, inclusive, colaborado para a reedificação de nove daqueles. Em decorrência destes fornecimentos, fiado como de praxe, em 1688 era credor de 260 mil cruzados, quantia considerável, “e per a não poder cobrar passa com suas molestias”²⁰⁴. Ainda no início de 1690, apesar das sentenças favoráveis na cobrança dos créditos mal parados, Manoel da Fonseca ainda não conseguira receber de seus devedores. Não teve sucesso nem mesmo tendo apelado para a mediação do bispo de Pernambuco, ao qual prometera dar 30.000 cruzados para as obras e ornato da Sé, dos 270.000 cruzados que esperava reaver²⁰⁵.

Por conta dos afazeres nas guerras contra os palmarinos, o capitão desamparara os dois campos de suas atividades econômicas, “o seu *negócio*, e a reedificação de suas *fazendas e engenhos*, em cuja ausencia experimentarão

²⁰⁴ Os dois parágrafos acima são baseados em INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços de Manoel da Fonseca Rego, que serviu de capitão de Infantaria na capitania de Pernambuco, lutou na guerra dos Palmares e serviu em Porto Calvo. Lisboa, post. 2 de agosto de 1680. AHU, DMACP, Cx. 12, Doc. 1172; INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do capitão Manoel da Fonseca Rego, desde 1674 até 1688, nas capitanias de Pernambuco e Rio Grande. Obs.: m. est. Lisboa, post. 28 de agosto de 1688. AHU, DMACP, Cx. 14, Doc. 1454; CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, sobre o requerimento de Manoel da Fonseca Rego, em que pede para gozar de dez anos de liberdade pela reedificação dos seus dois engenhos São Filipe e São Tiago, e São Jorge, que possui na capitania de Itamaracá. Lisboa, 19 de janeiro de 1683. AHU, DMACP, , Doc. 1244.

²⁰⁵ PARA O OUVIDOR geral da Capitania de Pernambuco. Sobre Manoel da Fonseca Rego lhe serem devedor algumas pessoas de duzentos e sessenta mil cruzados. Lisboa, 7 de janeiro de 1690. AHU, CU. REGISTO de Cartas Régias para o governador de Pernambuco e Paraíba e outras entidades dessas e mais capitanias do Brasil, 1673-1698. Cód. 256, f. 100v. PARA O BISPO de Pernambuco. Sobre Manoel da Fonseca Rego acerca da cobrança das suas fazendas

considerável perda”²⁰⁶. Não obstante, estas atividades econômicas faziam dele, segundo o próprio, “o unico, e mais capaz vassalos nos cabedaes, q V.Mag.^{de} tem naquellas partes”²⁰⁷. Veio a possuir, por compra, um outro engenho, o Guararapes, adquirido a uma das principais famílias luso-pernambucanas, os Sá e Albuquerque²⁰⁸.

Dado significativo desta mescla de senhorio de engenho e mercancia ou de estar simultaneamente ligado a Olinda e ao Recife, é que Manoel da Fonseca Rego morava, desde 1660, no Recife e, mesmo assim, em 1689 servia como o vereador mais velho na Câmara de Olinda.

Sabe-se, todavia, que as tensões entre a “loja e o engenho” já começaram a avolumar-se desde então. A deposição do governado Jerônimo de Mendonça Furtado, o “Xumbergas” foi o seu primeiro episódio. O agastamento de parte a parte era suscitado pelas cobranças executivas que os homens de negócio intentavam e as manobras, em conluio com as autoridades régias, que os senhores de engenho implementavam para postergar os pagamentos ou manter-se indefinidamente insolventes.

Já foi citado o caso de Manuel da Fonseca Rego, que tinha mais de 200.000 cruzados em créditos mal parados. Antonio Pinto, outro mercador, reclamava das mesmas dificuldades. Havia recebido provisão régia para cobrar executivamente os créditos que se lhe deviam, mas a câmara e demais órgãos responsáveis por efetivar a execução não lhe deferiram os requerimentos sobre as cobranças. Tal se devia, segundo ele, ao fato de os seus devedores serem poderosos e aproveitarem para fazer dilações injustas²⁰⁹.

É plausível supor que se deveu à mineração o aprofundamento da especialização e, conseqüentemente, o fosso entre produtores e mercadores na capitania. A atração do ouro sobre os reinóis, que, inclusive, atraiu de volta os

e da promessa que prometia para ornato da Sec. Lisboa, 2 de Fevereiro de 1690, CU. REGISTO de Cartas, Cód. 256, f. 101v.

²⁰⁶ INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do capitão Manoel da Fonseca Rego, desde 1674 até 1688, nas capitanias de Pernambuco e Rio Grande, *Doc. cit.* Grifos acrescentados.

²⁰⁷ REQUERIMENTO do capitão Manoel da Fonseca Rego ao rei [D. Pedro II], pedindo um hábito de Cristo com tenças efetivas, em remuneração aos seus serviços. Anexos: 4 docs. Lisboa, ant. 1 de julho de 1689. AHU, DMAP, Cx. 15, Doc. 1483.

²⁰⁸ Evaldo Cabral de Mello. *O Nome e o Sangue*. Uma fraude genealógica no Pernambuco colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 268, 295.

²⁰⁹ PARA o Ouvidor geral de Pernambuco. Sobre Antonio Pinto da Fonseca se lhe defferir a Camara e mais justiça lhe darem toda a ajuda e favor. Lisboa, 16 de janeiro de 1689. AHU, CU, REGISTO de Cartas Régias para o governador de Pernambuco e Paraíba e outras entidades dessas e mais capitanias do Brasil, 1673-1698. Cód. 256, f. 84.

capitais lisboetas para o tráfico de escravos com o Rio de Janeiro²¹⁰, chamou à América portuguesa muitos reinóis de pouca fortuna. Os laços dos adventícios com patrícios já engajados no comércio, seja no reino, seja no Recife, eram vitais para granjearem algum cabedal com o qual pudessem, posteriormente, assumirem seu próprio negócio ou ampliarem o que já tinham. A grande maioria dos vereadores da câmara do Recife na primeira metade do século XVIII, não apenas eram comerciantes, como haviam migrado outrora para Pernambuco²¹¹.

1.4. Ligações Venturosas: males benéficos do tráfico escravista no Império Português.

O “aprendizado da colonização” portuguesa passou pela percepção do caráter complementar entre as várias partes do seu império atlântico, sobretudo no tocante às conquistas da África e da América²¹². Tal percepção estendeu-se ao tráfico do Brasil com a Costa da Mina, numa altura em que a demanda escravista por mão-de-obra atinge um pico.

O tráfico direto entre os portos do Brasil e os de África data, talvez, de antes da metade do século XVII. O deslocamento de parte do comércio de escravos triangular para o bipolar deve-se a fatores concernentes à posição de Portugal na economia-mundo moderna²¹³. O declínio do Estado da Índia português durante a primeira metade do século XVII, sobretudo a perda do controle das áreas de produção das especiarias (Sumatra, Ceilão), no contexto da crise do “longo século XVII”, diminuiu a capacidade de importações de

²¹⁰ Miller, Joseph C. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, p. 460-1 e ss.

²¹¹ José Antonio Gonsalves de Mello. “Nobres e Mascates na Câmara de Pernambuco, 1713-1738”. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981, p. 154-262. Perfil confirmado pelas habilitações de moradores do Recife a familiar do Santo Ofício; cf. FEITLER, Bruno. *Nas Malbas da Consciência*. Igreja e Inquisição no Brasil. Nordeste, 1640-1750. São Paulo: Phoebus; Alameda, 2007, p. 96-7.

²¹² A expressão é de Alencastro, mas a idéia já havia sido sinteticamente elaborada por Edmundo Correia Lopes, que fala do tráfico como parte da “política colonial” portuguesa, pela qual se estabeleceram “colônias para suprir de mão-de-obra outra colônia”, isto é, Angola para servir ao Brasil; Edmundo Correia Lopes. *A Escravatura*. (Subsídios para sua história). [Lisboa]: Agência Geral das Colônias, 1944, p. 5-6; Alencastro. *O Trato dos Videntes*, *op. cit.*, p. 11-31.

²¹³ Há discordâncias sobre o caráter triangular do tráfico de escravos de outras nações, especialmente o britânico, modelo deste padrão. Para um resumo das críticas ao modelo e uma argumentação a seu favor, cf. Walter E. Minchinton. *The Triangular Trade Revisited*. In: Gemery; Hogendorn, *op. cit.*, p. 331-52.

Portugal. Entre fins do século XVI e meados do Seiscentos, o Estado da Índia teve suas possessões diminuídas drasticamente, não só em número, mas em importância. Flamengos, ingleses, persas, otomanos e soberanos do subcontinente indiano, foram os responsáveis por expulsar ou tomar dos portugueses alguns de seus principais portos. As perdas estenderam-se do Suaíli, na costa oriental da África, ao Sudeste do Índico, incluindo as possessões do Golfo Pérsico, do Guzerate, no Malabar e na costa do Coromandel²¹⁴. Ao mesmo tempo, aumentava continuamente a concorrência entre as nações européias pela exportação de mão-de-obra africana.

Os Países Baixos, por meio de uma de suas companhias de comércio, arrebataram boa parte dos entrepostos portugueses no Índico, enquanto a outra companhia disputava com os ibéricos o controle do Atlântico sul. Os ingleses, por sua vez, penetram aos poucos no Oriente e no Atlântico sul, criando, também, uma companhia para traficarem escravos. Com a perda do *asiento* de escravos para as Índias de Castela (fonte de prata) e, simultaneamente, dos principais entrepostos de especiarias pelos portugueses, estes vêem sua capacidade de importação reduzida, no momento preciso que a demanda pelos tecidos orientais, sobretudo, ou pelos seus símiles europeus (que Portugal não produzia em quantidade/qualidade suficientes), cresce no lado africano do Atlântico²¹⁵.

Os homens de negócio do reino viam diminuída sua capacidade de concorrer com os dos outros Estados europeus no tráfico. Sem a possibilidade de suprir, em níveis adequados, a mão-de-obra requerida no Estado do Brasil, a metrópole poderia, assim como Castela, permitir aos estrangeiros o fornecimento de escravos às suas colônias. No entanto, o que se configurou foi uma solução que, a despeito de ter sido ou não prevista pela coroa, parece que foi adequada aos interesses metropolitanos. Portugueses reinóis, estabelecidos nos principais portos do Brasil, passaram a fazer o tráfico com a África utilizando, no século XVII, gêneros da terra: cachaça e tabaco juntamente com as demais manufaturas demandadas em África. Deste modo, não só o suprimento colonial de mão-de-obra compulsória estava garantido, como

²¹⁴ Carl A. Hanson. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, p. 233-6; Sanjay Subramahnyam. *O Império Asiático Português, 1500-1700: uma história política e econômica*. Lisboa: DIFEL, 1995, p. 205-50; M. N. Pearson. *Os portugueses na Índia*. Lisboa: Teorema, 1987, p. 148-9.

²¹⁵ Veja-se, por exemplo, embora em período posterior, as dificuldades da Companhia do Grão-Pará e Maranhão para concorrer com os têxteis europeus na “Costa da Guiné”, mesmo tendo acesso aos tecidos de algodão manufaturados em Cabo Verde. Cf. António Carreira. *As*

Portugal evitava a evasão dos escassos meios monetários (que seriam necessários para comprar bens no Oriente ou para comprá-los nas praças do Norte da Europa, juntamente com outros itens indispensáveis ao tráfico na África²¹⁶).

No tocante ao caso do tabaco de Pernambuco e capitânias anexas, nem mesmo esta aquisição de bens para o tráfico demandava moeda, uma vez que aquele era obtido por meio de fazendas fiadas aos produtores, reproduzindo, em ponto menor, o mecanismo de endividamento que garantia o monopólio da moeda metálica pelos mercadores de grosso trato²¹⁷.

Por fim, apesar das queixas das autoridades locais e reinóis quanto ao envio de tabaco de primeira qualidade para a Costa da Mina, diversos testemunhos destas mesmas autoridades permitem perceber que a tolerância ao tráfico direto, legal e ilegal, pautava-se na reconhecida necessidade de mão-de-obra escrava no Estado do Brasil. Não foi à toa que a coroa atendeu aos rogos da vila de Goiana para que navegasse o tabaco diretamente para a Costa da Mina, sem passar pelo Recife, onde estava a superintendência do tabaco, assim como concedeu à Paraíba a realização do mesmo tipo de comércio.

Sobre o papel que a coroa esperava que as possessões ultramarinas cumprissem, podemos inferi-lo de uma declaração bastante cristalina provida do Conselho Ultramarino. Este órgão consultara ao rei sobre a possibilidade de envio de navios diretamente à Índia pelos colonos do Brasil. Num dos pareceres dados acerca da consulta afirma-se que não era a primeira vez que se solicitava a permissão e, nas demais vezes, havia sido negada²¹⁸

Companhias Pombalinas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba. 2a. ed. Lisboa: Presença, [1982], p. 64-5, 80-2, 209-14.

²¹⁶ No último quartel do século XVII, Portugal produzia armas de fogo para as colônias do Brasil e Angola, mas parece ter deixado de fazê-lo, no caso do mercado africano, no XVIII. Cf. Pedro Puntoni. *A Guerra dos Bárbaros*. Povos indígenas e a colonização do sertão no Nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: FAPESP, Hucitec, Edusp, 2002, p. 267-8, que trata do fornecimento de armas de fogo pelo armeiro Simão Fernandes; sobre a dependência portuguesa do fornecimento norte-europeu de armas para o tráfico com a África no século XVII, cf. R. A. Kea. "Firearms and Warfare in the Gold Coast and Slave Coast from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries". *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 12, n. 2, 1971, p. 185-7.

²¹⁷ Sobre o monopólio da moeda como um dos "mecanismos" da colonização, cf. Ruggiero Romano. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México: Colegio de México, FCE, 2004, p. 345-7, 355-6, 399-401, 418-9, 421-2; embora o autor trate da América hispânica, penso que seu raciocínio aplica-se, em boa medida, ao contexto luso-americano.

²¹⁸ D. Pedro, ainda regente, havia autorizado o envio de embarcações do Brasil para Moçambique, mas não para o Estado da Índia, em 1672; essa permissão foi logo revogada, mas renovada em 1680 e 1686, para ser mais uma vez derogada, dando lugar a uma companhia de comércio, de pouca ventura e de vida curta; P.P. Shirodkar "Brazil's colonial

Pois o q fas mais segura a obediencia nas partes Ultramarinas he a dependencia q todas devem ter dos generos q lhe faltão, e estes não convem q os busque a sua deligencia mas q lhos dispense este Reino e q na subordinação se segure a sua obediencia.

A antiguidade dispos nos melhores ditames da experiencia q o Brazil mandasse a este Reino os seos generos para lhe irem os da Azia e de la os repartissem para Angola provendo ao Brazil dos escravos q necessita Se o Brazil senhorear se das Roupas da India como ha de mandar os seos generos a Portugal podera querelos remeter a outros Reinos e não he tão pouco o Brazil nem tão pouca a extensão de aquelle estado q vendosse independente deste Reino não imagine nas Liberdades de Senhorio.²¹⁹

Este parecer é de, ninguém mais, ninguém menos, que o procurador da fazenda régia com acento no Conselho Ultramarino. Por ele pode-se perceber a visão que a coroa, ou seus agentes, tinha da relação das *partes* do império com a metrópole. Ao Brasil, neste caso, cabia enviar sua produção para o reino e dele receber os produtos que vinham da Ásia (e, certamente, os manufaturados europeus) e, de posse destes, fazer o tráfico (não era possível fazer tráfico sem alguns itens manufaturados, notadamente tecidos), sem o qual não haveria produção colonial.

Vejamos ainda algumas outras perspectivas que são pertinentes ainda mais diretamente ao tráfico de escravos. As autoridades percebiam que as condições econômicas e geográficas do Brasil em relação à África eram de molde a lhe fazerem mais fácil o tráfico de escravos²²⁰.

Respondendo a uma petição dos contratadores do tabaco no reino, os quais pediam a proibição do envio de magotes de tabaco da alfândega deste gênero em Lisboa para a Costa da Mina, a Junta do Tabaco foi favorável à solicitação. Primeiro, porque não havia lei, regimento ou concessão que o permitisse; segundo, porque a permissão dada no Regimento do Tabaco era para que só do Brasil se embarcasse o tabaco de 3ª. qualidade para a África e, portanto,

administration as reflected in the Goa Archives". *Purabhilekh-Puratatva*, vol. VIII, n. 1, jan.-jun. 1990, p. 22; Subrahmanyam, *op. cit.*, p. 281-2; Luís Frederico Dias Antunes. "A crise no Estado da Índia no final do século XVII e a criação das Companhias de Comércio das Índias Orientais e dos Baneanes de Diu". *Mare Liberum*, 9. Lisboa: CNCDP, março 1995, p. 23-5.

²¹⁹ CONSULTA a S. Mg.de [...]. Lisboa, 16 de Fevereiro de 1700. TT, JT, Maço 56-57, caixa 47 (Avisos).

²²⁰ E, no entanto, a proximidade física, apenas, não explica a bipolaridade do tráfico, mas as condições econômicas do mesmo, como discutido mais acima; sobre o mesmo, cf. Eltis. *The Rise of African Slavery*, *op. cit.*, p. 124-5; Manolo Florentino. *Em costas negras*. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 114-5; este autor, contudo, considera que o papel dos gêneros da terra também não é um fator explicativo da bipolaridade do tráfico.

não era permitido o comercio do dito genero deste Reino para ella [Costa da Mina] e q só era permitido do mesmo Brazil para a dita Costa [...]; [além disto] ... tambem era sem nenhuma [duvida] q do Brazil para a dita Costa tinha mais Conveniencia aos Comerciantes a negociação e embarque do tabaco assim na comodide dos direitos como dos fretes [...].²²¹

Ora, se à coroa e aos seus agentes parecesse que o tráfico bipolar de escravos fosse lesivo aos interesses metropolitanos, porque haveria de proibir que se lhe fizesse concorrência a partir do próprio reino?

Sobre a relevância daquela mercancia, expressou-se o procurador da fazenda com assento no Tribunal da Junta do Tabaco. Ao ser consultado sobre o alvitre de limitar-se o número de embarcações da Bahia para a Costa da Mina, deu parecer contrário, alegando que “nellas vem os escravos, q percizamente hão de ser muitos por necessitarem delles as minas, e as fabricas dos tabacos e mandioquas [...]”²²². Poucos anos antes, quando se chegou a sugerir a proibição do tráfico de tabaco para a Costa da Mina dos portos da Bahia e Pernambuco, o superintendente da Bahia foi categoricamente contra. Considerava ele que

será [a proibição] totalmente nociva a todo este Estado [do Brasil], aonde são tam necessarios os negros para se cultivarem as fazendas; e estiverão idas a morte as [fazendas] de Pernambuco, e as desta Capitania, se não vieram alguns escravos da dita Costa²²³.

Antes, o que se procurou coibir foi o contrabando de fazendas européias (ou asiáticas) obtidas das mãos dos demais traficantes europeus no litoral ocidental da África, sobretudo no período próspero da mineração, pois a coroa percebia o tráfico como uma fuga do ouro brasileiro e de outros gêneros coloniais. Assim é que a coroa expediu um decreto proibindo o comércio dos negreiros do Estado do Brasil com os holandeses na Costa da Mina,

porque convem muito ao Real Serviço, q as embarçaõens q dos portos do Brazil forem a dita Costa, de nenhuã maneyra fação negocio algum nos que nella tem os Holandezes, nem com estes em outra qualquer parte, ou no mar como costumão, por ser o unico meyo que há para se evitar a extracção do ouro; dinheiro; e Tabaco fino de que os ditos Holandezes se utilizão, introduzindo nos varias drogas da Europa²²⁴.

²²¹ PEDE Luis Correa dos Santos e Companhia Contratantes Geraes do mesmo genero lhes faça S. Mag.^e Mercê mandar prohibir q não sayão da Alfandega do tabaco mangotes para a Costa da Mina [...]. Lisboa, 9 de julho de 1740. TT, Conselho da Fazenda, Livro 405, fl. 28-30.

²²² [CONSULTA da Junta do Tabaco ao rei]. Lisboa, 9 de Outubro de 1708. TT, JT, Maço 51(Decretos).

²²³ SUPPERINTENDENTE da Recadação do Tabaco da Bahia [Joseph da Costa Correa]. Bahia, 21 de janeiro de 1706. TT, JT, Maço 97, (Cartas do Brasil e da Índia).

²²⁴ COPEA da Carta do V.Rey. Bahia, 16 de agosto de 1731. In: CARTA dos oficiais da Câmara de Recife ao rei [D. João V], pedindo deferimento da conta que deu a dita Câmara e a

Uma vez mais, o que preocupa à metrópole não é a ocorrência do tráfico em si, mas a fuga de ouro da colônia para as outras nações européias e a introdução de mercadorias manufaturadas européias e asiáticas no Brasil. Mesmo a proibição que se lançasse mão do ouro para o tráfico na Costa da Mina pareceu a um governador de Pernambuco despropositada, apontando os ganhos para a fazenda régia com o tráfico de escravos praticado entre as duas margens do Atlântico pelos súditos americanos:

Paga cada Escravo quando vem da Costa da Mina quatro mil e quinhentos rs' por entrada de direitos, e para o Donativo real mil seis centos reis, e por sahida quando vão para o Rio de Janeiro outro tanto, e se vão por terra para as Minas nove mil rs', fora o q' nellas pagão quando la chegam ou ao Rio de Janeiro, e sendo o prejuizo da fazenda real tão grande, mayor sera o da falta dos Negros para minararem o Ouro para o q só servem os da Costa da Mina.²²⁵

Os interesses da coroa no tráfico eram duplos, portanto: os direitos pagos pelos mercadores eram uma grande fonte de recursos para a fazenda real, uma vez que os escravos introduzidos eram tributados no porto em que eram desembarcados, ao serem enviados para as Minas Gerais, no porto do Rio de Janeiro, por onde eram introduzidos ou no caminho do sertão às mesmas Minas²²⁶ e, ainda, nas próprias Minas Gerais, além do *donativo*. E sem os ditos escravos “para minarem o ouro” a coroa não teria seu quinhão do tão cobiçado metal. O governador Duarte Sodré Pereira Freire estimava em dez mil cruzados o valor do ouro embarcado anualmente de Pernambuco para a Costa da Mina. Ele, todavia, considerava que resultava “deste descaminho o haver Negros para desentranhar da terra o mesmo Ouro sem os quaes o não poderá haver”, e ficariam muito mais caros, e os mineradores não os poderiam comprar, e a fazenda real teria prejuízo de milhões, pela falta do quinto²²⁷.

O que estava em causa não era o fato de que os principais agentes deste tráfico fossem os mercadores do Brasil, aspecto que desaparece dos

proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio [de escravos] com a Costa da Mina. Recife, 23 de abril de 1732. AHU, Conselho Ultramarino, Pernambuco, Cx. 43, D. 3860.

²²⁵ [CARTA do governador de Pernambuco a D. João V]. Recife de Pernambuco, 23 de Novembro de 1731. In: CARTA dos oficiais da Câmara de Recife ao rei [D. João V], pedindo deferimento da conta que deu a dita Câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio [de escravos] com a Costa da Mina. Recife, 23 de abril de 1732. AHU, Conselho Ultramarino, Pernambuco, Cx. 43, D. 3860.

²²⁶ Sobre o caminho que partia de Salvador e seguia pelo interior para as Minas, cf. Antonil, *op. cit.*, p. 186-7. Esta via de abastecimento às minas cede a primazia no fornecimento de escravos ao caminho novo, que partia do Rio de Janeiro, a partir de 1729; Ângelo Alves Carrara. *Minas e Currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2007, p. 119-23.

²²⁷ [CARTA do governador de Pernambuco a D. João V]. Recife de Pernambuco, 23 de Novembro de 1731. *Doc. cit.* AHU, Conselho Ultramarino, Pernambuco, Cx. 43, D. 3860.

argumentos dos conselhos e órgãos da coroa passados alguns anos da Restauração. Como dito, o que se punha como contrário aos interesses metropolitanos era o contrabando de ouro, tabaco fino e manufaturados entre os vassallos do Brasil e os europeus na África, pois estabelecia trocas que se deveriam dar, unicamente, entre Portugal e seus domínios. O papel que cada segmento do império português deveria cumprir, incluindo o fluxo de importações e exportações, estava claro para os agentes régios.

A exportação para Portugal dos produtos tropicais, a importação de manufaturados por meio da metrópole e, de posse destes, a realização do tráfico de escravos são assinalados como constitutivos da condição do Brasil no império.

Quanto ao tráfico da Costa da Mina, que se avoluma em virtude da demanda e da oferta mineira, o comércio bilateral com as capitânias do Brasil é avaliado em virtude da inserção de cada uma das partes que interagem no Império atlântico português. No entanto, por razões já adiantadas, ele não deixa de transbordar dos limites aos quais a coroa desejaria cingi-lo. Mais uma vez, o parecer de um ministro régio põe as claras os impasses da situação:

[...] este negocio que fazem as embarcações da Bahia, Pernambuco, Parahiba e Rio de Janeiro com a Costa da Mina vay abrindo hua entrada muy larga para a ruina, e perdição do commercio deste Reino com o Brazil em prejuizo notorio dos vassallos do Reino e do rendimento das Alfandegas Consulados Comboyos e outras Cazas de direitos reaes, he preciso que se de [dê] hua pronta e eficaz providencia a tão grandes danos os quais já se comessão a sentir e a cada ves serão maiores se senão atalharem eficazmente. He certo que se leva para a Costa grande quantidade de ouro, e que muinta parte dos Tabacos não he de infima qualidade como devia ser na forma das ordens de V.Mag.^{de} e que com estes generos se faz o resgate dos Escravos, ou em toda, ou em grande parte, não das mãos dos Regulos da Costa, mas dos Estrangeiros, porque os Negros não querem ouro, nem apetezem Tabacos finos, nem os destinguem, e pello contrario os Estrangeiros estes são os que procurão, e principalmente o ouro, e tão bem estimão os asucares bons; e o que he mais [é] que os Portuguezes já senão contentão de resgatarem os Escravos das mãos dos Estrangeiros comprando-lhes com ouro, e com Tabacos, e agora tão bem já com assucares, mas comprão lhes outros generos que havia [de] hir deste Reino para o Brazil pagando nelle os direitos da entrada e sahida, e depois nos portos do Brazil a Dizima, o que tudo fica fraudando a fazenda Real por que no Brazil os tirão por alto, e se se não acudir promptamente a esta dezordem, que asim como he de sumo prejuizo a este Reino asim tão bem hé de igual utilidade aos moradores do Brazil, não só se sentirão os damnos propostos, mas consequentemente se extinguirá ou se atinuará totalmente o commercio reciproco, entre este Reino e o Brazil e consequentemente aquele vinculo da mutua indegencia, que ata huns estados com outros estados, e huns homens com outros homens, que he so o que segura a união, porque as mais cautelas

que se lhes aplicação ou são do artificio, ou da violência, e como tais debeis e pouco duraveiz, e assim para se evitarem tantos prejuizos e consequencias.²²⁸

Em suma, a metrópole encontrava-se entre garantir o indispensável provimento de braços africanos à sua maior colônia e tolerar o contrabando ou buscar extinguir este sob pena de por em risco àquele. O fornecimento aos europeus, rivais de Portugal, de gêneros tropicais que caberia a este reino prover ao mercado europeu e de metais preciosos (ouro) às nações européias em troca de fazendas sem a intermediação metropolitana, tudo redundado em fraude dos direitos devidos à fazenda régia, eram outras tantas graves infrações às regras que deveriam reger as relações coloniais.

O que se pretende enfatizar, enfim, é que o fato da bipolaridade do trato em escravos entre as porções portuguesas em cada margem do Atlântico sul não derroga a vigência dos mecanismos do antigo sistema colonial²²⁹. Como afirma Luiz Felipe de Alencastro, a complementaridade entre Angola e o Brasil foi percebida e incentivada pela coroa, bem como o papel desempenhado pelo tráfico no engaste das zonas portuguesas na América à economia-mundo e sua importância como fonte de receita régia²³⁰. Esta mesma percepção demonstrou a coroa acerca do tráfico direto do Brasil com a Costa da Mina.

Contra este raciocínio pode-se apontar a proibição régia de que se exportasse cachaça do Brasil para Angola em 1679, interditando, inclusive, o consumo no interior daquela colônia²³¹. Esta medida foi uma vitória dos grupos mercantis metropolitanos, mas uma vitória de Pirro para a metrópole. Esperava-se com a proibição que a *jeribita* fosse substituída pela aguardente e vinho portugueses e que, conseqüentemente, os traficantes luso-brasileiros dessem lugar aos metropolitanos. A rejeição das bebidas alcoólicas portuguesas pelos mercadores de escravos de Angola (e, portanto, pelos consumidores da região) levou por água abaixo os planos da coroa e do grupo mercantil interessado. Ainda assim, a proibição valeu por cerca de 16 anos.

²²⁸ [CONSULTA do Conselho Ultramarino sobre as cartas dos governadores do Brasil e a petição José de Torres]. Lisboa, 10 de julho de 1721. S. Tomé, Cx. 4, Doc. 81. O parecer longo, de 12 ff. é do conselheiro Antonio Rodrigues da Costa.

²²⁹ Tais como entendidos por Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1978, p. 57-116.

²³⁰ Alencastro, *op. cit.*, p. 34-8, 241-2; aprendizado que os holandeses fariam na prática ao se apossar de Pernambuco em 1634; cf. Pedro Puntoni. *A Méséria Sorte. A Escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico sul, 1621-1648*. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 132-4, 155-6.

²³¹ José C. Curto. Vinho verso Cachaça — A luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda, c. 1648-1703. In: Selma Pantoja; José F. Sombra Saraiva. (Org.). *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 81.

Depois de repetidas petições dos súditos ultramarinos, apoiados por algumas autoridades régias coloniais, o rei acabou por deferir a volta à legalidade do comércio de cachaça brasileira em Angola (que, na verdade, nunca havia cessado, mas apenas sido dificultado). O momento desta decisão régia, conformando-se com um parecer do Conselho Ultramarino, não poderia ser mais adequado. Deu-se justamente depois de sabidas as notícias das descobertas minerais no centro-sul do Brasil, fazendo com que o fornecimento de escravos à colônia — e de ouro à metrópole — fosse mais importante que reservar o tráfico de escravos aos súditos metropolitanos de Portugal²³².

Antes que as autoridades reinóis percebessem-nas como uma porta aberta ao contrabando de ouro brasileiro por fazendas estrangeiras — objeto efetivo da preocupação régia — e descaminho do tabaco de primeira (também a troca de gêneros defesos), as ligações negreiras das capitânicas do nordeste colonial com a Costa da Mina não inspiravam maiores cuidados. Se sem Angola não haveria Pernambuco nem Brasil, sem a Costa da Mina perigavam as minas e a produção açucareira da Bahia e de Pernambuco.

Ocorre que, quando este tráfico avolumou-se, cresceu junto com ele o contrabando de ouro e tabaco fino (mais à frente poderá ver-se em que medida). Chegou ao ponto de incomodar o comércio de re-exportações da metrópole, tanto para as nações européias quanto para a América. Os homens de negócio da praça de Lisboa alertaram à coroa para este aspecto, numa declaração onde pontifica o mais clássico mercantilismo:

As conquistas se fazem uteis as Coroas, ou Republicas que as dominão pela prohibição de não poderem transportar os seus frutos senão directamente para os portos dos seus Soberanos: Como também passa a mesma prohibição a negar lhes o poderem admitir os frutos, ou generos de que caressem, senão os transportados dos mesmos portos, nascendo de hua e outra prohibição a unica utilidade das conquistas; que he a dos direitos de entradas, e sahidas, com que se augmenta a fazenda de seu Soberano. Esta circumstancia tam precisa para serem frutuozas as conquistas, se experimenta menos praticada a respeito das nossas, ou seja pela demaziada ambição dos vassalos e estrangeiros, ou por descuido e menos conhecimento dos Ministros a quem possa pertencer a attenção da sua conservação²³³.

Afirmavam, ainda, que não havia dúvida que as capitânicas cresceriam com a introdução de “operários” para suas culturas e descobertas de suas minas. Este era um objetivo próprio dos interesses da metrópole. Porém

²³² Curto, *op. cit.*, p. 93-5, onde este argumento é desenvolvido.

²³³ CARTA dos deputados da Mesa [do Espírito Santo dos Homens de Negócios] ao rei [D. João V]. Lisboa, (?) setembro de 1723. AHU, Reino, Brasil – Geral, Cx. 3, Doc. 294.

quando para este augmento se conseguir, ficar precisa a premissão de serem transportados os mesmos frutos, ou metaes, extraídos das Minas que se descobrirem, para os dominios estranhos, sem a entrada neste Reyno, ou sahida delle, nos parecem se devem desprezar os meynos de todo augmento, de que não possa resultar utilidade a Fazenda Real e aos Vassallos desta Coroa.²³⁴

Em suma, o crescimento das “conquistas” só era útil quando redundava em crescimento das “coroas que as dominam”. Caso não, melhor seria deixá-las fenecer.

Portanto, o que cabia aos oficiais régios era atalhar estes descaminhos sem, todavia, por obstáculos ao tráfico Brasil-África, essencial na reprodução das estruturas produtivas coloniais. Qualquer medida que pudesse por em risco a continuação do tráfico de braços africanos para o Brasil, desde que realizado pelos súditos portugueses, ainda que visasse a por fim ao contrabando, era vista com reservas pela maior parte dos conselheiros. Sugestões, várias vezes repetidas, de proibir-se o envio de tabaco do Brasil para Costa da Mina foram sempre rechaçadas, pois, “não se havia de fazer um mal certo”, isto é, inviabilizar o tráfico, “para seguir-se um bem, [o fim do contrabando] talvez com alguma duvida”²³⁵

²³⁴ Ibidem.

²³⁵ SOBRE um avizo do Secretario de Estado e negocios do Reyno, a respeito de se prohibirem as Naus de licença aos contratadores gerais [...]. Lisboa, 31 de Agosto de 1737. TT, Ministério do Reino. Consultas da JT. Maço 396, Cx. 497. trecho citado é do parecer do procurador da fazenda.

CAPÍTULO 2.
REMÉDIO DOS POBRES E VENTURA
DOS RICOS:
a fumicultura e o tráfico de escravos na
capitania de Pernambuco

A presença de pequenos agricultores na capitania de Pernambuco e suas anexas produzindo, em sua maioria, com mão-de-obra familiar, data de início do século XVII¹. De acordo com Guillermo Palácios, ao longo da metade do século, estes produtores associaram a produção de tabaco para o mercado à produção de alimentos e de subsistência. O auge desta produção, contudo, seria atingido no século XVIII, em sua metade inicial, enquanto nas décadas seguintes, os seus interesses deslocaram-se para o algodão².

2.1. Terra e trabalho: zonas e formas de produção do tabaco

Além das condições sócio-econômicas que propiciaram que a produção em pequena escala medrasse às margens da grande lavoura escravista, concorreram para o mesmo efeito aspectos ambientais da região Nordeste do Brasil colônia. Dado o açambarcamento das melhores terras conquistadas no litoral do Brasil pelos grandes senhores, aos quais a coroa fez mercê de largas

¹ Entre as fontes de riqueza arroladas por Brandônio no *Diálogo das Grandezas do Brasil*, de 1618, não se inclui o tabaco; fala-se na riqueza de mantimentos de que dispunha Pernambuco, entre elas a mandioca. Porém, há indicação de escassez de gêneros alimentícios produzidos pelos colonos, que só seria solucionada “quando a gente que houver no Brasil for mais daquela que de presente se há mister para o granjeamento dos engenhos de fazer açúcar, lavouras [de canas] e mercancia, porque então os que ficarem sem ocupação de força hão de buscar alguma de novo de que lancem mão, e por esta maneira se farão uns pescadores, outros pastores, outros hortelões, e exercitarão os demais ofícios, dos que hoje não há nesta terra na quantidade que era necessária houvesse [...]”. [Ambrósio Fernandes Brandão]. *Diálogo das Grandezas do Brasil*. [1618]. São Paulo: Melhoramentos, [1977]. Nota Capistrano de Abreu que, pela descrição feita no *Diálogo*, “os lavradores de menos cabedal, [...], cultivavam mantimentos [...]”. C. de Abreu. Prefácio. In: “[A. F. Brandão]. *Diálogo das Grandezas do Brasil*, op. cit., p. 13-4.

² Guillermo Palacios. *Cultivadores libres, Estado y crisis de la esclavitud em la época de la Revolución Industrial*. México, DF: Colegio de México; Fondo de Cultura, 1998, p. 35-41, 122-4, 128-9, 133-4.

extensões de terras³, apenas as áreas onde a lavoura da cana-de-açúcar não fosse viável poderiam, excluídos outros fatores, restar abertas ao pequeno cultivo. Por outro lado, os fatores ambientais propícios à difusão da lavoura fumageira foram, por vezes, condicionados pela ação antrópica.

No caso particular da fumicultura, cuja gestação deu-se aliada à lavoura de subsistência, as duas áreas em que mais se desenvolveu apresentam aspectos ambientais comuns. A área do Recôncavo baiano onde os sítios de tabaco prosperaram, conhecida como campos da Cachoeira, tinha solo diverso daquele das áreas mais próximas ao litoral, que se constituía do famoso solo de massapé. Aqueles eram *salões*, solos de areia ou “areíscas”, uma mistura de areia e argila⁴. Os senhores de engenhos preferiam as terras localizadas junto aos rios e ao litoral, de maior fertilidade.

Na capitania de Pernambuco os engenhos também ocuparam as terras próximas aos rios navegáveis e não muito distantes da marinha. Desde o limite norte da região, capitania da Paraíba, ao sul, comarca das Alagoas, a presença de rios perenes, navegáveis e com foz marítima atraiu a *plantation* açucareira para seus arredores. Às margens dos rios Paraíba, Goiana, Beberibe, Capibaribe, Serinhaém, o Formoso, S. Antônio Grande foram semeando-se os engenhos e os canaviais desde princípios da colonização portuguesa na região.

O solo de fertilidade proverbial das áreas de várzea de Pernambuco mostrou-se sob medida para a cana-de-açúcar. A faixa destes tipos de solos se estreita de norte para sul da capitania e, com ela, vão minguando o número de engenhos erguidos nos séculos XVI e XVII⁵.

Além destas similaridades entre o Recôncavo baiano e o Nordeste Oriental açucareiros, quais sejam, áreas irrigadas por rios perenes e de solo de alta fertilidade, outro ponto em comum mostrou-se relevante. É possível que a disponibilidade de madeiras tenha se tornado igualmente importante para a localização dos engenhos⁶. No século XVII, a distribuição dos engenhos na

³ Sobre a especificidade das doações de terras pela coroa portuguesa na América, cf. António Vasconcelos de Saldanha. *As Capitanias do Brasil*. Antecedentes, Desenvolvimento e Extinção de um Fenómeno Atlântico. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 301, 306, 312.

⁴ André João Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil*. 3ª. ed. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, p. ?.

⁵ *Ibidem*, p. 263.

⁶ Stuart B. Schwartz. Free Labor in a Slave Economy: the *Lavradores* de Cana of Colonial Bahia. In: Dauril Alden. (Ed.). *Colonial Roots of Modern Brazil*. University of California Press, 1973, p. 170.

Paraíba, Pernambuco e Bahia correspondia à da *matu* natural⁷ (as zonas da Mata norte e sul, em Pernambuco, ou a seca e a úmida). Aos poucos, ao longo do século XVII, estas zonas tornar-se-iam desprovidas de boa parte de sua cobertura vegetal original⁸.

Ora, não só a sacaricultura seria responsável pelo esgotamento das matas nativas da colônia. A construção naval requisitaria as madeiras “de lei” para os estaleiros nas ribeiras da Bahia e do Recife e, inclusive, de Lisboa. Navios feitos por ordem régia e outros de propriedade particular eram construídos na própria colônia e abasteciam-se da madeira disponível nas florestas tropicais atlânticas. Escasseando a madeira no Recôncavo e em Pernambuco, onde os senhores de engenho a disputavam com a coroa e os particulares, por serem aquelas imprescindíveis aos engenhos como combustível e material para as caixas de açúcar, foram os armadores buscá-las, desde muito cedo, nas matas do sul de Pernambuco e, sobretudo, em Alagoas.

A disputa entre senhores de engenho, lavradores de alimentos e armadores pelas madeiras intensificou-se no século XVII, com o crescimento da produção açucareira, da população e da construção naval, esta estimulada também pelo tráfico de escravos africanos a partir dos portos do Brasil. A coroa buscou regulamentar o uso das matas, considerando a crescente escassez de madeiras no Recôncavo. Proibiu que se construíssem engenhos a menos de meia légua uns dos outros e determinou que os senhores de engenho reflorestassem as áreas derrubadas⁹. Quando os recursos florestais do Recôncavo e da zona da Mata pernambucana tornaram-se mais escassos, as matas de Alagoas tornaram-se as maiores fontes de madeira da região¹⁰.

Originalmente, uma só extensão de matas densas prolongava-se da margem norte do rio S. Francisco até o rio Goiana. A exploração destas matas pelos engenhos atingiu alguns trechos com maior intensidade, criando

⁷ Mauro, *op. cit.*, p. 264.

⁸ Gilberto Freyre já lamentava o fato nos anos 1930 e alertava para a iminência da extinção pelas usinas dos trechos de mata ainda existentes; G. Freyre. *Nordeste*. Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1937, p. 70 e ss; o mesmo fenômeno deu-se em Cuba, em fins do século XVIII e início do seguinte, com a expansão açucareira sem precedentes na ilha, levando ao rápido desmatamento do entorno de Havana e da região de Matanzas, obrigando a sacaricultura a deslocar-se para a zona oriental de Cuba; Manuel Moreno Fraginals. *O Engenho*. Complexo sócio econômico açucareiro cubano. Vol. I. Trad. São Paulo: Hucitec, 1987, p. 199-208.

⁹ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Edusp, 1968, p. 31-3.

¹⁰ Entre 1733 e 1752, a frota de Pernambuco foi a responsável pelo maior fornecimento de pau-brasil à metrópole; Virgílio Noya Pinto, *op. cit.*, p. 203-5.

descontinuidades no seio dela. Assim é que, entre a margem norte do S. Francisco e a sul do S. Miguel, capitania de Alagoas, a vegetação, em fins do século XVIII, compunha-se de *matas rotas*¹¹, ou seja, de vegetação esparsa. O mesmo se deu com as matas compreendidas entre o rio Una e os tabuleiros de Goiana, incluindo as florestas em torno dos rios Ipojuca, Formoso e Serinhaém, bem como as do Cabo¹², todas zonas açucareiras da zona da *Mata* norte e sul e pernambucana ou a mata seca e a úmida. Nem toda a mata pernambucana, porém, sofreu por igual. Em 1802, a área de Moreno, zona da Mata sul, não muito distante do litoral, ainda era dada como de “mata virgem”¹³.

As regiões em que a produção de tabaco disseminou-se não correspondem apenas àquelas onde a sacaricultura desbastou a vegetação original. A área entre as margens norte do S. Francisco e sul do S. Miguel foi dilapidada de sua cobertura vegetal pela extração de madeiras para a construção naval. Esta se deu desde o século XVI, de forma contínua, abastecendo à ribeira de Salvador, mas também às menores da região, como a da barra de S. Miguel, foz deste rio¹⁴. Embarcações de pequenas dimensões, comparadas às de longo curso construídas na Bahia, eram fabricadas para o comércio de cabotagem e o tráfico de escravos. Diga-se que, além das madeiras, vários outros materiais eram aproveitados da vegetação da colônia: para calafetagem, estopa, cordames, velas, cujos usos os conquistadores aprenderam com a população indígena¹⁵.

A região de S. Miguel, portanto, cuja mata em fins do século XVIII seria uma sombra do que fora, manteve-se aberta à pequena produção agrícola, conjugando alimentos e tabaco. Esta área tornou-se a produtora do tabaco da melhor qualidade da colônia, embora com um volume de produção inferior ao de Cachoeira, no Recôncavo. Mais acima, na chamada Alagoas do Norte — S. Miguel localiza-se ao sul — Porto Calvo era dada como área igualmente

¹¹ Dirceu Lindoso. *A Utopia Armada*. Rebeliões de pobres nas matas do tombo real. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983, p. 94-6, 108.

¹² Idem, *ibidem*, p. 94-8, 100.

¹³ José Antônio Gonsalves de Mello. Três roteiros de penetração de Pernambuco. In: Idem. *Da Inquisição ao Império*. Recife: EDUFPE, 2004, p. 97. (Org. Denis Bernardes). No século XIX, “mata virgem” significava floresta primária; cf. Warren Dean. *A Ferro e Fogo*. A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 215.

¹⁴ Lindoso, *op. cit.*, p. 106-7.

¹⁵ Lapa, *op. cit.*, p. 41, 51, 83-7, 106-7. Onde havia demanda por pequenas embarcações, de menor custo de construção, a tendência era haver dispersão dos estaleiros; cf. Mauro. Navios

fumageira, conquanto fosse a principal área de produção açucareira das Alagoas.

Podemos supor, como o faz Guillermo Palacios¹⁶, que as áreas de “mata rota”, desbastadas pela extração para a construção náutica, ficaram livres para a ocupação pelos sitiantes, pequenos produtores com mão-de-obra familiar. Da mesma forma, mesmo que a mata voltasse a retomar seu espaço, nas chamadas *capoeiras*, mata secundária¹⁷, propiciando uma fonte de madeiras, os engenhos davam preferência às matas virgens. Dentro da jurisdição de Pernambuco, também a vila do S. Francisco, às margens do “velho Chico”, foi importante como produtora de tabaco.

Os roceiros não demandavam exclusivamente mata virgem, contentando-se com ocupar áreas de capoeira, onde evitavam disputar terras com os grandes senhores¹⁸. As áreas onde se plantava o tabaco também eram propícias à mandioca e não raro as duas culturas conviviam na mesma terra. Desta forma, os pequenos produtores mantinham duas culturas comerciáveis, com a vantagem de poderem alimentar-se da mandioca, da qual se fazia “farinha de pau”¹⁹. O mesmo pode ser dito da produção de tabaco nos *tabuleiros* de Goiana, de onde saíam fumo e mandioca, aquele para o tráfico de escravos e esta para o abastecimento interno e mesmo externo, uma vez que supria de farinha as naus da carreira da Índia e era exportada para o reino²⁰.

Aliada, portanto, às condições sócio-econômicas, as condições mesológicas e ambientais das capitanias do Nordeste colonial ajudam a entender a disseminação da pequena produção de alimentos e tabaco na região na virada do século XVIII. A inadequabilidade do solo ou seu esgotamento, ao lado da escassez de madeira em certas regiões, devida à extração imoderada e à exploração dos recursos vegetais sem planejamento, abriam espaço para outras

e construções navais na Europa Ocidental nos séculos XVI e XVII. In: Idem. *Nova História e Novo Mundo*. (Trad.). 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 93-4.

¹⁶ Palacios, *op. cit.*, p. 40-1.

¹⁷ Ou “mata falsa” em oposição ao “mato verdadeiro” ou *caá-etê*; Dean, *op. cit.*, p. 53.

¹⁸ Lindoso, *op. cit.*, p. 100-1.

¹⁹ A manutenção de um plantio de subsistência e outro comerciável caracteriza o campesinato em várias partes e vários momentos históricos, segundo Daniel Thorner. Peasant as a Category in Economic History. In: Teodor Shanin. (Ed.). *Peasants and Peasants Societies*. 7ª. ed. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 206-7. Se este aspecto faz dos nossos fumicultores camponeses é um ponto discutido mais à frente.

²⁰ Sobre a exportação de farinha de mandioca de Pernambuco para Portugal, cf. Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*, *op. cit.*, p. 188; para a África, cf. Luis Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 251-2.

culturas que não a sacarífera. Nestas margens ou interstícios da *plantation*, os roceiros, sitiantes e, mesmo, pequenos proprietários de escravos estabeleceram-se como produtores de tabaco, ao qual associavam a lavoura de subsistência.

O cultivo simultâneo e rotativo de várias culturas, ainda, permitia ao solo regenerar-se e retomar a fertilidade, o que não acontecia com a monocultura açucareira²¹. Os roceiros também consumiam madeira das matas, para uso doméstico e beneficiamento daquilo que comercializavam, mas a madeira não era cortada e sim apanhada do chão, dentre os galhos partidos²². Essa presença significativa de pequenos produtores seria ameaçada, na capitania de Pernambuco, na virada do século XVIII, não pelo esgotamento dos recursos naturais, mas pelo rearranjo do agro colonial da região, com sua renovada demanda por insumos e terras²³.

Como dito no início, as ‘origens’ da fumicultura na região encontram-se no segundo século da colonização. As informações sobre a produção fumageira de Pernambuco até o penúltimo quartel do século XVII são bastante esparsas. Uma das poucas referências à sua produção aponta que o tabaco já era suficientemente relevante nos anos 1660 para ser tributado. A câmara de Olinda estabeleceu o “subsídio do tabaco”²⁴, assim como havia o do açúcar, pondo sua arrecadação em praça em 1662. Infelizmente, não foi possível verificar o valor desta primeira arrematação.

Passadas duas décadas, o contrato do subsídio do tabaco foi arrematado por 11.600 cruzados para o triênio 1683-1686. Sendo o tributo de 160 réis por arroba, a produção de tabaco era, então, de aproximadamente 29.000 arrobas por ano. No contrato seguinte — 1686-1689 — o valor de arrematação caiu para 9.000 cruzados, o que aponta para uma produção de 22.500 arrobas.

Para se ter uma idéia do que representava este volume, as exportações do gênero do Brasil para Portugal no quinquênio 1681-1685 foram, em média, de 124.388 arrobas, enquanto nos 5 anos seguintes foram de 80.475 arrobas. Portanto, Pernambuco produzia, então, entre um quinto e um terço do tabaco

²¹ Bert J. Barickman. *Um Contraponto Baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 103.

²² Dean, *op. cit.*, p. 210.

²³ Palacios, *op. cit.*, 137-8, 140-1, 186-91.

²⁴ Segundo Pereira da Costa, esse subsídio foi criado em 19 de setembro de 1656. *AP*, Vol. 3, p. 381 e 415. No entanto, uma referência sugere que a primeira arrematação é de 1662. CARTA do governador da capitania de Pernambuco, Fernão de Sousa Coutinho, ao príncipe regente D. Pedro. Pernambuco, 2 de setembro de 1671. AHU, CU, Pernambuco, cx. 10, doc. 937.

do Brasil, visto que, neste período, as exportações para a metrópole respondiam por quase a totalidade do comércio externo do tabaco do Brasil²⁵.

As primeiras décadas do século seguinte assistiram a um recuo na produção de Pernambuco, ao menos quanto ao tabaco registrado nas exportações. Entre 1698 e cerca de 1717, o volume das exportações cai de cerca de 12.000 arrobas para menos de 10.000 arrobas, atingindo 4.500 arrobas naquele último ano. Estes valores só são ultrapassados nas duas décadas seguintes, quando se registram volumes superiores às 20.000 arrobas e mesmo 40.000 arrobas (Tabela XV, p. 130). De fato, o primeiro efeito do controle estabelecido pela Junta do Tabaco sobre os preços pagos pelo tabaco parece ter sido de provocar o recuo da produção²⁶, como temeram à época os governadores da capitania.

Assim como o açúcar, o crescimento da fumicultura na Bahia e em Pernambuco enfrentou uma conjuntura adversa, por razões pertinentes ao mercado de gêneros tropicais. Ao mesmo tempo em que a produção açucareira deslanchava nas Antilhas, o cultivo do tabaco nas colônias continentais inglesas crescia a passos largos. A maior oferta do gênero na Europa levou à queda contínua dos preços entre 1620-1715. Ainda assim, as exportações da América britânica atingiram a média anual de 625.000 arrobas na década 1670²⁷.

Os problemas em torno às rotas alternativas para o tabaco das áreas sob jurisdição pernambucana, aos quais se retornará mais à frente, datam de, pelo menos, o estabelecimento da cobrança do subsídio. Os produtores da vila do S. Francisco queixaram-se do imposto, por dizerem que embarcavam o tabaco que produziam pela Bahia e não por Pernambuco. Impetraram um agravo na Relação da Bahia, que lhes deu ganho de causa, por entender que não se poderia por tributo “nas mãos dos lavradores que o fabricam”, mas apenas sobre o seu comércio. O mesmo fizeram os produtores do Rio Grande, obtendo resultado igual²⁸.

²⁵ Para os números e percentuais de exportação, cf. Nardi. *O Fumo Brasileiro, op. cit.*, p. 115, 339.

²⁶ Nardi, *idem*, p. 111-2.

²⁷ Preços no mercado inglês. Cf. Alan Kulikoff. *Tobacco and Slaves*. Carolina: University of Carolina Press, 1986, p. 31-2, 38-9. Nas décadas seguinte, a Inglaterra passou não só a abastecer-se exclusivamente de suas colônias em Chesapeake, como tornou-se o maior fornecedor de tabaco para a França.

²⁸ CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Fernão de Sousa Coutinho, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre o imposto do tabaco que servirá para o sustento dos presídios, e informando que os moradores do Rio Grande e do São Francisco tem se negado a pagar. Pernambuco, 2 de setembro de 1671. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 10, Doc. 937. É interessante notar que, no século XVIII, o Rio Grande não aparece na documentação como uma área produtora de tabaco.

A importância relativa em Pernambuco da produção fumageira entre as guerras holandesas e o final do século XVII pode ser estipulada por outros indícios. Numa das remessas de gêneros para pagar a cota de Pernambuco nos donativos da rainha da Grã-Bretanha e da Paz de Holanda, embarcada em 1665, o tabaco consta entre os produtos despachados. Foram 193 arrobas em 83 rolos. O valor deste lote foi de 386\$000, o equivalente a 7% de toda carga despachada, a qual, obviamente, era composta mormente por açúcar.

2.2. Os pobres do tabaco: em busca de uma caracterização dos pequenos produtores.

Tendo analisado as condições nas quais se deu a disseminação da produção de tabaco em Pernambuco e capitanias anexas, pode-se averiguar outros fatores que a possibilitaram. Dois aspectos principais, que podemos chamar de institucionais, favoreceram à fumicultura e, ainda mais, ao predomínio da pequena produção neste setor, com maioria de mão-de-obra familiar, sem a presença de escravos. Em primeiro lugar, a permissão para que os donos de escravos com plantéis de menos de 6 cativos pudessem cultivar cana-de-açúcar — o que havia sido proibido para todo o Estado do Brasil (embora, se aplicasse efetivamente às zonas açucareiras). Em segundo lugar, a suspensão da proibição de criação de gado até 10 léguas do litoral²⁹. A coroa portuguesa abriu, portanto, duas exceções para a capitania de Pernambuco quanto à vigência destas duas ordens régias proibitivas.

A lei régia sobre os lavradores de cana é de 27 de fevereiro de 1700. Os oficiais da câmara de Porto Calvo alegaram prejuízo com a lei

em razam de se achar aquella Villa muyto falta de Escravos por lhe terem levado pelos os negros levantados, e por esta cauza se haverem os moradores della de mais cabedal retirado para outras capitanias, e ficarem só os pobres, q não tem posses para comprarem os ecravos tam caros como hoje se acham nessa Capitania.³⁰

O governador de Pernambuco sugeriu que se concedesse o direito do plantio de cana aos que possuíssem acima de 4 escravos, em função dos

²⁹ QUE não tenha vigor a Ley de não haver Lavrador de Cãnas [com] menos de 6 escravoz, e doz gadoz junto a Costa do Mar. Lisboa, 19 de abril de 1708. Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP), Coleção Conde dos Arcos, Cód. 331, Maço 1, Fl. 376, n. 2.

prejuízos causados pelos quilombolas de Palmares, cuja presença teria afugentado os moradores daquela região. Alegou-se também a dificuldade de manter o gado *alongando o da* costa. O rei deferiu o pedido e estendeu-o, como sugeriu o governador, a toda a capitania de Pernambuco e suas anexas. A permissão para que os donos de pequenos plantéis, com menos de 6 escravos, produzissem cana que seria processada, certamente, por engenho de outrem, abriu a possibilidade de que os pequenos proprietários mantivessem-se no setor açucareiro, deixando a lavoura de outros gêneros aberta à produção familiar.

Guillermo Palacios sugeriu que a retração da produção açucareira em Pernambuco, nas primeiras décadas do Setecentos, levou a uma concentração dos escravos em grandes plantéis, cujo trabalho aplicava-se na quase totalidade à produção de açúcar, limitando a produção de gêneros ao estritamente necessário ao consumo do plantel, sem gerar excedentes a serem negociados³¹. A crise econômica de então atingiu em cheio os pequenos e médios produtores de alimentos, excluindo a mão-de-obra escrava do cultivo alimentar que antes se destinava ao abastecimento das praças da capitania³². Assim, a produção mercantil de alimentos ficou aberta aos pequenos produtores que não dispunham de escravo algum³³.

Todavia, a supra citada permissão para o cultivo de cana de açúcar por pequenos proprietários de escravos (com menos de 6 escravos) mantinha a possibilidade de que se mantivessem ligados à principal produção de exportação, provavelmente fornecendo matéria-prima aos engenhos da capitania. Se a concessão régia denota a permanência de pequenos plantéis entre os lavradores de cana da região, no entanto, sendo a lei de 1700, é possível que Palacios esteja correto ao supor que, no correr das duas primeiras décadas setecentistas, estes pequenos proprietários tenham desaparecido.

A conjugação da alta demanda pelo tabaco — como moeda para o tráfico de escravos — com a mercantilização da pequena produção proporcionada pelo pequeno capital escravista, teria sido o impulso principal

³⁰ QUE se informe sobre o requerimuito doz m.ores do Porto Calvo, em q pertendem ser Lavradores com menos de 6 escravos. Lisboa, 6 de novembro de 1704. Fl. 334, n. 35. IAHGP, Coleção Conde dos Arcos. *Ordens Reaes a D. Fernando Martinz Mascarenhas*.

³¹ Já Celso Furtado argumentara que, nos momentos de crise, os plantéis de escravos eram concentrados na produção do gênero exportado e a produção de subsistência resumia-se estritamente ao autoconsumo, sem gerar qualquer excedente; cf. C. Furtado. *Formação Econômica do Brasil*. 25a. ed. São Paulo: Nacional, 1995, p. 51-2, 54.

³² Palacios, *op. cit.*, p. 58-63.

³³ *Ibidem*, p. 59-62.

que levou à disseminação da produção de tabaco em áreas da jurisdição de Pernambuco³⁴. O papel principal neste processo coube, segundo Palacios, ao comissário volante, agente financiador da produção fumageira. Mais adiante voltaremos a este ponto.

Evidências esparsas, de teor qualitativo, desde o último quartel do século XVII, indicam que aqueles que se dedicavam à produção do tabaco constituíam a parcela mais pobre dos produtores da capitania. Ainda em 1675, numa petição enviada ao rei pela câmara de Olinda, pedia-se que os moradores da capitania fossem isentos do tributo de vintena sobre o tabaco pois, além de já pagarem meia pataca por arroba, “como as pessoas que se ocupão nas lavouras dos tabacos são pobres [o] deixarão de cultivar [...]”³⁵. Em meio ao arrazoado os peticionários incluíram como argumento o zelo com que os moradores da capitania tinham servido ao rei, no decurso de tantos anos “com as vidas e fazendas ate se recupararem essas capitánias do poder dos olandezes [...]”. Apesar de dizer-se inclinado a atendê-los, ainda assim o rei indeferiu o pedido, em virtude de estar aquele tributo destinado aos gastos de defesa da própria capitania³⁶.

Em resposta a uma ordem régia sobre uma compra de tabaco, o governador de Pernambuco Francisco Martins Mascarenhas informou, em 1699, que os “Lavradores deste genero morão vinte e sincoenta Legoas em distancia do Recife, e que são os mais pobres do Brazil”. Portanto, é possível inferir que a condição de pobreza se verificasse, entre outros aspectos, pela ausência de propriedade de escravos pelos lavradores de tabaco. Além disso, as vinte e cinqüenta léguas assinaladas pelo governador indicam que as zonas produtoras distribuíam-se por grande extensão da capitania de Pernambuco e suas anexas. Se supusermos que as vinte léguas sejam para o norte do Recife e as cinqüenta para o sul, teríamos aproximadamente os limites setentrionais de Goiana/Itamaracá aos meridionais da vila do S. Francisco. A produção de tabaco em Pernambuco parece ter se disseminado ainda mais rapidamente nas duas décadas seguintes.

Há algumas pistas acerca do desenvolvimento da produção fumageira ao longo desta área, embora pontuais. É possível, no entanto, entrever alguns sinais de como a fumicultura pôde lançar raízes ao sul de Pernambuco e no

³⁴ Ibidem, p. 64-8.

³⁵ [CONSULTA de 17 de junho de 1676]. TT, JT, Maço 115 (Papéis Findos). A petição da vila de Olinda está datada de 6 de julho de 1675.

³⁶ Lisboa, [?/?/1676?]. TT, JT, Maço 115 (Papéis Findos).

interior das Alagoas no último quarto do século XVII. Assim como na Bahia, onde apenas após a derrota de grupos indígenas no interior do Recôncavo³⁷ foi possível a consolidação da produção de tabaco, em Pernambuco uma das áreas preferidas pela fumicultura esteve, por décadas, sob a ameaça de grupos refratários à colonização. Por meio século os quilombolas dos Palmares rondaram por esta região limítrofe entre Pernambuco e Alagoas. Sua presença pôs em suspenso o domínio colonial sobre diversas áreas, incluindo não só a serra da Barriga, mas várias freguesias, como Una, Serinhaém, S. Miguel e Porto Calvo. Após a derrota definitiva dos palmarinos, estas áreas voltariam a serem colonizadas, isto é, ocupadas por produtores de açúcar e outro gêneros³⁸.

O capitão do terço dos Palmares André Furtado de Mendonça compunha o contingente de paulistas que haviam deixado a capitania vicentina para lutar nas guerras contra os Palmares³⁹. Parte dos pagamentos e mercês em retribuição a estes serviços consistiu em recebimento de sesmarias na região conquistada aos quilombolas⁴⁰. Quando o dito capitão requereu sua sesmaria, já habitava com sua família na mesma área a cerca de 20 anos, situada próxima à barra do riacho Gurapama e às margens do rio Paraíba, nas Alagoas do sul. Nela havia feito “povoação com casas e sobrado e telha aberto mattos, e feito pastos, aonde tem feito lavouras de roças e *tabacos*”⁴¹.

A petição data de 1717 e, portanto, o capitão paulista havia se estabelecido na região em fins do século XVII. Pode-se concluir que a ocupação por produtores de tabaco na região das Alagoas não só se encetou ou

³⁷ Pedro Puntoni. *A Guerra dos Bárbaros. Povos indígenas e a colonização do sertão no Nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: FAPESP, Hucitec, Edusp, 2002, p. 89-122.

³⁸ Décio Freitas. *Palmares: a guerra dos escravos*. 5ª. Ed. Rio de Janeiro: Graal, 1982, p. 63, 71, 89. O tabaco já se incluía no rol de gêneros que algumas destas vilas produziam na década de 1670; cf. RELAÇÃO das Guerras feitas aos Palmares de Pernambuco no tempo do governador D. Pedro de Almeida de 1675 1678. In: SILVA, Leonardo Dantas. *Alguns Documentos para a História da Escravidão*. Recife: Fundaj; Massangana, 1988, p. 30.

³⁹ Ele foi o responsável pela morte de Zumbi. Freitas. *Palmares, op. cit.*, p. 160, 180-2.

⁴⁰ A mercê foi concedida por el rei já terminadas as campanhas dos Palmares, dando-se algumas léguas de terra em quadra segundo a patente e a cor dos combatentes paulistas; cf. a cópia da carta régia de 28 de janeiro de 1698 em SESMARIA que se passou ao Capitão André Furtado de Mendonça, do terço dos Palmares. In: DOCUMENTAÇÃO Histórica Pernambucana. Sesmarias. Vol. I. Recife: Biblioteca Pública, 1954, p. 232-3.

⁴¹ [PETIÇÃO do capitão André furtado de Mendonça, Paulista do 3º. de Infantaria paga dos Palmares]. Recife, 13 de abril de 1717. In: SESMARIA que se passou ao Capitão André Furtado de Mendonça, do terço dos Palmares *op. cit.*, p. 230-1. (Grifo acrescentado). Percebe-se aqui o mesmo processo de legitimar a posse após ter “fabricado os sítios”, identificado nas Minas Gerais por Ângelo Alves Carrara. *Minas e Currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2007, p. 156-9, 162.

vingou com a destruição dos quilombos dos Palmares, como, possivelmente, os mesmos paulistas que aí se estabeleceram foram responsáveis por parte daquela produção. No entanto, indivíduos como André Furtado de Mendonça não devem ter composto o rol dos produtores menos afortunados⁴² (outros vão estabelecer-se com a pecuária e, até, engenhos açucareiros).

Os fomicultores estavam disseminados pela capitania, eram muitos e, ao menos em sua maioria, eram pobres. Se não tinham escravos, o que parece ser o caso, a mão-de-obra que se aplicava à produção de tabaco constituía-se dos braços familiares, membros do grupo doméstico. Alguns autores têm denominado de camponesa a estas unidades domésticas de produção no período colonial, mesmo com a presença de escravos em seu seio, desde que em pequenos plantéis⁴³. No entanto, vários estudiosos já debateram o conceito de campesinato e procuraram defini-lo⁴⁴. Entre tais autores, podemos distinguir os que enfatizam os aspectos político-econômicos do campesinato⁴⁵

⁴² A coroa, com o fim das guerras dos Palmares, mandou reduzir o terço dos paulistas a 6 companhias assentadas em 3 arraiais: uma no distrito da vila das Alagoas, com duas companhias, tendo por cabo delas o cap. André Furtado Mendonça; outra na vila de Porto Calvo, com mais duas companhias, cujo cabo era Miguel de Góis de Vasconcelos; e, finalmente, outra na vila de Serinhaém, na localidade chamada Cucaú, tendo por capitão Domingos Rodrigues da Silva. Cf. CARTA de sesmaria que se passou a Domingos Ro[drigues] da Silva, capitão do Terço pago da Campanha dos Palmares. In: DOCUMENTAÇÃO Histórica Pernambucana. Sesmarias. Vol. I. Recife: Biblioteca Pública, 1954, p. 265-6.

⁴³ Sobre produtores domésticos, sem escravos, cf. Maria Isaura Pereira de Queiroz. *O Campesinato Brasileiro*. Ensaios sobre civilização e grupos rústicos no Brasil. Petrópolis, RJ; São Paulo: Vozes; Edusp, 1973; sobre produtores domésticos com ou sem escravos no centro-sul da colônia, cf. João Luís Fragoso. *Homens de Grossa Aventura*. Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2ª. ed. rev. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 124, 132-4, 136-8.

⁴⁴ Nos anos 1960 e 1970, as insurgências e revoluções com base no campo (China, Vietnã, América Latina), ao lado de crises econômicas nos países "em desenvolvimento", chamaram a atenção para a importância política das populações rurais, logo o interesse de estudiosos, sobretudo marxistas, sobre o campesinato; cf. Henri Mendras. *Sociedades Camponesas*. (Trad.). Rio de Janeiro: Zahar, 1978, p. 11; e Teodor Shanin. "A Definição de Camponês: Conceituações e Desconceituações. O Velho e o Novo em uma Discussão Marxista". *Estudos Cebrap*, 26, Trabalho e Dominação, Petrópolis, RJ: 1980, p. 72-3; no Brasil, por sua vez, a discussão acerca da existência ou não de uma população camponesa com raízes coloniais ligava-se ao papel atribuído à agricultura no desenvolvimento econômico do país; cf. Maria Yedda Linhares; Francisco Carlos Teixeira Silva. *História da Agricultura Brasileira*. Combates e controvérsias. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 34-55.

⁴⁵ Teodor Shanin. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984. (1ª. ed. 1971) e os estudos compilados neste volume, incluindo um de T. Shanin. Peasantry as a Political Factor, p. 238-63; o de Daniel Thorner. Peasant as a Category in Economic History, p. 202-18; de Basile Kerblay. Chayanov and the Theory of Peasantry as a Specific Type of Economy, p. 150-60; Boguslaw Galeski. Sociological Problems of the Occupation of Farmers, p. 180-201; John S. Saul; Roger Woods. African Peasantries, p. 103-14. Cf., ainda, T. Shanin. "A Definição de Camponês: Conceituações e Desconceituações. O Velho e o Novo em uma Discussão Marxista". *Op. cit.*

e os que definem-no numa perspectiva antropológica⁴⁶. Há, ainda, os que o fazem de uma perspectiva estritamente econômica, com vistas a estabelecer a “racionalidade” de seu comportamento produtivo (em concordância ou não com o comportamento racional definido pela economia neo-clássica)⁴⁷.

O domínio de mão-de-obra familiar, seja em qualquer uma das perspectivas acima, não é suficiente para definir o que seja o campesinato. Aqueles que buscaram definir o campesinato política e/ou sócio-economicamente basearam-se, a maior parte, na obra de Alexander V. Chayanov, autor russo que derivou sua teoria da especificidade da “atividade de produção da força de trabalho” doméstica⁴⁸ de suas pesquisas de campo e um vasto conjunto de censos sobre a população rural russa. Além de lançarem mão das conclusões de Chayanov, estes pesquisadores são, na maior parte, de tendência marxista e, assim, pretendem ou pretendiam uma definição dos elementos estruturais que caracterizam o campesinato, em lugar de reduzi-lo a um único aspecto⁴⁹.

De outra parte, há aqueles autores cuja abordagem antropológica apóia suas conclusões, como de praxe, em pesquisas de campo, em meio a comunidades consideradas camponesas⁵⁰. Outros autores, ainda, combinam ambas as perspectivas, incluindo em análises sociológicas algumas sociedades passadas e contemporâneas onde julgam perceber a existência de comunidades camponesas⁵¹.

No que diz respeito à história brasileira, como dito há pouco, vários pesquisadores têm concluído pela existência de um campesinato disseminado em várias regiões da América portuguesa. No entanto, ao contrário do que afirma Guillermo Palacios para quem “não há estudos sobre a temática da formação e desenvolvimento de um segmento camponês no Nordeste do

⁴⁶ Robert Redfield. *Peasant Society and Culture*. Chicago: University of Chicago Press, 1989. Idem. *The Little Community*. Chicago: University of Chicago Press, 1989; Henri Mendras. *Sociedades Camponesas*, op. cit.; Eric R. Wolf. *Sociedades Camponesas*. (Trad.) 2a. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976; este último combina as duas vertentes que distinguimos.

⁴⁷ O objetivo era compatibilizar a produção familiar aos planos de desenvolvimento econômico. Cf. Ricardo Abramovay. *Paradigmas do Capitalismo Agrário em Questão*. 2ª. Ed. São Paulo; Campinas: HUCITEC; Campinas, 1998, p. 80-9.

⁴⁸ Alexander V. Chayanov. *La organización de la unidad económica campesina*. Trad. Buenos Aires: Nueva Visión, 1985, p. 70.

⁴⁹ Esta vertente está bem representada na compilação organizada por T. Shanin, já citada.

⁵⁰ O melhor e principal exemplo é Robert Redfield. *Peasant Society and Culture*, op. cit.; Idem. *The Little Community*, op. cit.

⁵¹ Cf. Eric R. Wolf. *Sociedades Camponesas*. (Trad.) 2a. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976; e Henri Mendras. *Sociedades Camponesas*. (Trad.). Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

Brasil colonial (nem em nenhuma outra parte de seu território)”⁵², alguns autores já haviam proposto a aplicabilidade da definição de campesinato aos grupos de pequenos produtores familiares do período colonial, como Maria Isaura P. de Queiroz⁵³, além de Shepard Forman⁵⁴ cujo texto é tido como “raridade” por Palacios⁵⁵.

O trabalho de Maria Isaura P. de Queiroz chama-se, precisamente, *O Campesinato Brasileiro*. A autora considera que as definições de Robert Redfield sobre o campesinato aplicam-se a toda a América Latina⁵⁶. Adota o cultivo direto da terra pela família, o uso de técnicas rústicas (coivara), a mobilidade espacial e “uma ligação vigorosa com seus meios de subsistência (a terra) como características que definem os pequenos lavradores, sitiantes” (incluindo os “moradores”, “agregados”, “clientes”), enfim, o campesinato do período colonial e do século XIX no Brasil⁵⁷.

É curioso notar que, ao lado deste apego tradicional à terra, a autora acrescenta a mobilidade espacial para caracterizar o pequeno produtor familiar do período colonial. Outra historiadora assinala a presença desta população sem o senhorio da terra, mais ou menos itinerante, no centro-sul da colônia. Maria Beatriz Nizza da Silva refere-se de passagem a esta população em São Paulo de fins do século XVIII⁵⁸. O que levava estes pequenos produtores a mudarem-se das terras que utilizavam, por certo tempo, para outra, era o uso da técnica da coivara. A terra já cansada era deixada em repouso e outra, de mata virgem, era aberta pela técnica de derrubada e queima⁵⁹. Desta forma, o apego à terra seria, antes, uma atitude ou um aspecto da mentalidade das famílias produtoras que uma fixidez espacial.

⁵² Palacios. *Cultivadores libres*, *op. cit.*, p. 332.

⁵³ Maria Isaura Pereira de Queiroz. *O Campesinato Brasileiro*, *Op. cit.*, p. 26-7 e ss.

⁵⁴ Shepard Forman. *Camponeses: sua participação no Brasil*. Trad. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

⁵⁵ Palacios, *op. cit.*, p. 334.

⁵⁶ Redfield estudou uma comunidade do México, os maias de Chan Kom; Robert Redfield. *The Little Community*, *op. cit.*, p. 28-32. O autor também defende a homogeneidade dos “agricultores” contemporâneos da América Latina de tipo camponês; R. Redfield. *The Peasant Society and Culture*, *op. cit.*, p. 16-7.

⁵⁷ Queiroz, *op. cit.*, p. 10, 12, 18-9, 24-31.

⁵⁸ M. B. Nizza da Silva. *Sistema de Casamento no Brasil Colonial*. São Paulo: T.A. Queiroz/ Edusp, 1986, p. 20-2.

⁵⁹ Em São Paulo, chamavam a estas lavouras de “sítios volantes”. Nizza da Silva, *op. cit.*, p. 20-1; cf. também, sobre o uso da “coivara” pelos agricultores tradicionais, Eric R. Wolf. *Sociedades Camponesas*, *op. cit.*, p. 37-44.

Creio que, dado o nível de informações de que dispomos sobre a pequena produção alimentícia e de outros gêneros no Nordeste oriental da colônia, talvez a definição deste segmento expressivo da sociedade local esteja sujeita a sérias dificuldades. Os autores que optaram por caracterizar como camponeses certos produtores de algumas regiões portuguesas da América restringem sua caracterização à equação do predomínio da mão-de-obra familiar ao campesinato, ainda que nestas unidades domésticas haja a presença de alguns escravos.

Neste último caso, João Fragoso considera que na região centro-sul da colônia, em fins do século XVIII, havia a presença de camponeses produzindo alimentos que abasteciam as praças coloniais, particularmente à do Rio de Janeiro⁶⁰. Conclui, assim, pela existência de um “mosaico de modos de produção não-capitalistas” subordinados à lógica do modo-de-produção escravista, compondo, portanto, a formação econômico-social colonial⁶¹.

No entanto, chama a atenção o fato de que o referido autor, apesar da existência de vários textos discutindo o conceito de campesinato, restrinja-se a poucos trabalhos. De um lado, cita as características atribuídas por Ciro F. Cardoso para a definição do campesinato⁶²; de outro, remete a T. Shanin e Daniel Thorner, de forma a respaldar sua definição do campesinato como essencialmente relacionada ao predomínio da mão-de-obra familiar⁶³. Talvez Fragoso tenha se limitado a estes autores ao optar por uma abordagem sócio-econômica, deixando de lado as abordagens antropológicas, às quais nos referimos mais acima.

Todavia, mesmo partindo apenas destes autores, a afirmação da existência de um campesinato colonial não parece tão simples. Se é verdade

⁶⁰ João L. Fragoso. *Homens de Grossa Aventura*, *op. cit.*, p. 124-26.

⁶¹ *Ibidem*, p. 124-38. Um trabalho menos conhecido que o de Fragoso, que parece ter-lhe precedido na aplicação do conceito de *formação econômico-social* a uma área do Brasil colonial, foi escrito por Luiz Geraldo Silva. “A Propriedade Mercantil e a Propriedade Colonial: uma abordagem interpretativa da economia colonial do Nordeste (1690-1750)”. *Cadernos de História*, vol 2, Recife: Departamento de História da UFPE, 1987, p. 6-20.

⁶² Cf. Ciro F. S. Cardoso. *Agricultura, Escravidão e Capitalismo*. Rio de Janeiro: Vozes, 1979, p. 52; a exposição da concepção deste autor sobre o campesinato é muito sucinta: são cinco elementos apresentados numa única página; a idéia de uma “brecha camponesa” em meio a plantation deve-se a Sidney Mintz. *From Plantations to Peasantries in the Caribbean*. In: _____; Sally Price. (Ed.). *Caribbean Contours*. 3ª. ed. Baltimore: John Hopkins University, 1989, p. 131-3.

⁶³ Fragoso, *op. cit.*, p. 132-3; os artigos de T. Shanin e D. Thorner citados pelo autor são T. Shanin. “A Definição de Camponês: Conceituações e Desconceituações. O Velho e o Novo em uma Discussão Marxista”. *Op. cit.* e D. Thorner. *Peasant Economy as a Category in*

que Shanin e Thorner falam do papel central da mão-de-obra familiar nas unidades camponesas e de sua articulação com o mercado sem perder suas características originais, isto não esgota suas discussões sobre o conceito⁶⁴. Primeiramente, no caso de Shanin, o autor deixa claro que é necessário um conjunto de fatores articulados e não isolados para que se defina um grupo como camponês, uma vez que “a especificidade do camponês reflete a interdependência entre os elementos básicos e não pode ser pura e simplesmente reduzida a qualquer um deles”⁶⁵.

Em segundo lugar, Daniel Thorner, no artigo citado, procura definir o que seja uma *economia camponesa* e não simplesmente o campesinato, uma diferença significativa. A presença de uma imensa massa de pequenos produtores familiares sobre os quais repousa a produção principal do excedente econômico de uma sociedade, o qual é apropriado pela elite daquela sociedade, caracteriza uma *economia camponesa*⁶⁶. Não é o mesmo que a presença de grupos — ainda que numericamente significativos — destes pequenos produtores em meio a uma sociedade e economia cuja principal forma de produção de excedentes *não* é a pequena produção por produtores diretos independentes⁶⁷. O próprio Shanin indica esta interpretação da definição de campesinato, ao afirmar que, “conseqüentemente, a própria existência do camponês, como uma entidade social específica, depende da presença de estabelecimentos rurais familiares como *a unidade básica da economia e da sociedade*”⁶⁸.

Economic History. In: T. Shanin. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 202-18.

⁶⁴ Shanin, *op. cit.* p. 52; Thorner, *op. cit.*, p. 206-7.

⁶⁵ Shanin, *op. cit.*; os “elementos básicos” são relacionados nas p. 46-50; citação à p. 51-2. Henri Mendras aponta cinco traços definidores do campesinato, traços estes que “necessariamente ligados entre si, formam um modelo geral”; Mendras, *op. cit.*, p. 14-5.

⁶⁶ Thorner, *op. cit.*, p. 202-3, 208. O autor, inclusive, observa que “Many writers have utilized the term peasant economy to describe the functioning of *individual* household units. We prefer to reserve the term for entire economies having certain characteristics [...]”; *ibidem*, p. 202, n. 1 (grifo do autor).

⁶⁷ Neste ponto, também, Thorner é explícito: “Alongside of the peasant producers there may exist larger units: the landlord’s demesne or home farm tilled by labour exacted from the peasants, the *hacienda* or estate [...], the capitalist farm [...]. But if any of these is the characteristic economic unit dominating the countryside, and accounting for the greater share of the crop output, then we are not dealing with a peasant economy”; Thorner, *op. cit.*, p. 205.

⁶⁸ Shanin, *op. cit.*, p. 51 (grifo acrescentado). Além disso, uma “ética da subsistência” e relações de “reciprocidade” que caracterizam a comunidade camponesa são as que predominam no ambiente social que propicia a existência do campesinato. Cf. Abramovay. *Paradigmas do Capitalismo Agrário*, *op. cit.*, p. 110-1.

É importante esclarecer este aspecto do argumento porque ele é central à abordagem da economia e sociedade da América portuguesa colonial como uma “formação econômico-social”⁶⁹. Sendo a análise feita nestes termos, segue-se que a economia colonial era formada por vários modos-de-produção, dentre os quais um era o dominante: o escravista. Portanto, a produção pelo campesinato colonial seria um dos outros modos-de-produção presentes. Ora, mais uma vez, parece-nos que esta definição do campesinato não pode ser tida por tributária da interpretação de T. Shanin. Ao discutir a possibilidade de definir-se o campesinato como um modo-de-produção, o autor afirma que uma vez “colocado na balança, o conceito de ‘modo de produção camponês’ tem provavelmente demasiadas limitações heurísticas para ser sustentado”⁷⁰.

Sobre a pequena produção colonial no Nordeste oriental, Guillermo Palacios considera-a como sendo composta por um campesinato que se formou nas terras não aproveitadas ou abandonadas pelos grandes produtores de açúcar, produzindo alimentos, tabaco e algodão⁷¹. Para este autor, como para Frago, campesinato é sinônimo de produção agrícola em pequena escala com mão-de-obra familiar ou pelos *cultivadores pobres e livres*⁷².

O predomínio da pequena produção com mão-de-obra doméstica na fumiicultura, ou na produção de gêneros, não é suficiente para afirmar-se, terminantemente, a presença de um campesinato seja em que região for da América portuguesa⁷³. No Nordeste oriental, haveria alguns elementos, mas

⁶⁹ Cf. Emilio Sereni. "La categoría de formación económico-social". In Cesare Luporini; E. Sereni *et alii*. El concepto de "Formación Económico-Social". Córdoba: Siglo XXI, 1973. Cuadernos de Pasado y Presente, 39, p. 55-96. O autor, e vários outros, discutem este conceito marxista. Cf., também, Maurice Godelier. Conceito de “Formação Econômico e Social”: o exemplo dos Incas. In: Idem. *Horizontes de Antropologia*. Trad. Lisboa: Edições 70, [s./d.], p. 126 e ss.

⁷⁰ Shanin, *op. cit.*, p. 65. Abramovay vai ainda mais longe, afirmando que não há em Marx nem é possível derivar do mesmo um “conceito” (hegeliano) ou categoria de campesinato como modo-de-produção ou classe. Cf. Abramovay. *Paradigmas do Capitalismo*, *op. cit.*, p. 31-2, 48, 52.

⁷¹ G. Palacios, *op. cit.*, p. 23-6, 33-6, 51-2, 122-4 e ss. O argumento central de Palacios já havia sido apresentado resumidamente por ele vários anos antes. Cf. Palacios. “Campesinato e Escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no Nordeste Oriental do Brasil, c. 1700-1875”. *Dados*, Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, vol. 30, n. 3, 1987, p. 329-34.

⁷² Idem, *ibidem*, p. 59, 109-10 *et passim*.

⁷³ Exceto nas regiões onde a exploração familiar de pequenas parcelas de terra foi, efetivamente, a base da colonização, como em Santa Catarina; cf. Maria Luiza Marcílio. A população do Brasil colonial. In: Leslie Bethell. (Org.). *História da América Latina*. Trad. Vol. II: América Latina Colonial. São Paulo; Brasília, DF: Edusp; FUNAG, 2004, p. 311-38; e nos casos em que os pequenos produtores estavam à margem do mercado e cultivavam principalmente para sua subsistência, mesmo na presença de praças que demandavam alimentos aos quais poderiam estar *parcialmente* integrados; cf. Ângelo Alves Carrara. *Minas e*

não todos, para se caracterizar os pequenos produtores de tabaco como camponeses. Claro está que esta caracterização não é algo estático, um quadro onde um conjunto fixo de elementos deve estar presente para configurar o campesinato. As características apontadas pelos autores podem combinar-se em graus diferentes, com maior relevo de umas que de outras. As variações possíveis na combinação dos elementos básicos que assinalariam a presença de uma população camponesa dependem do tipo de sociedade em que os pequenos produtores agrícolas estão inseridos, pois eles podem ser parte (*a parte inferior*⁷⁴) de vários tipos de formações econômico-sociais.

Vejam, pois, que características apresenta essa população de pequenos produtores, pobres e livres, cultivadores de tabaco. Creio que Palacios está correto ao afirmar o predomínio da mão-de-obra doméstica na fumicultura das capitâneas de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e na comarca de Alagoas. Teríamos, assim, pequenas parcelas de terra cultivadas pelos membros de uma família ou de várias conjuntamente, sendo estes produtores “os mais pobres do Brasil”⁷⁵, como se reconhecia coetaneamente.

A combinação de uma produção de subsistência e outra comercial também seria um outro aspecto observado em populações camponesas aqui como alhures⁷⁶. Sua relação com a sociedade “externa” dar-se-ia por meio de intermediários⁷⁷: oficiais do Estado, cobradores de impostos — os pequenos produtores foram atingidos pela cobrança de direitos sobre o tabaco e pela contribuição aos donativos —, mercadores (incluindo os comissários volantes, no caso de Pernambuco e região) e grandes senhores de terras⁷⁸.

Currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2007, p. 212-4, 241-3, 258, 264-7.

⁷⁴ Redfield. *The Peasant Society and Culture*, op. cit., p. 36, 38. Shanin, por exemplo, aceita a presença do campesinato em distintos modos de produção; T. Shanin, “A Definição de Camponês: Conceituações e Desconceituações. O Velho e o Novo em uma Discussão Marxista”, op. cit., p. 68-9.

⁷⁵ DO GOVERNADOR Francisco Martins Mascarenhas sobre a compra que se lhe encomendou de cinco mil cruzados de tabaco selecto p.a a frota de 1700. Pernambuco, 10 de Junho de 1699. TT, JT, Maço 96-A; Caixa 83.

⁷⁶ Cf. D. Thorner, op. cit., p. 206-7; Wolf, op. cit., p. 44.

⁷⁷ H. Mendras. *Sociedades Camponesas*, op. cit., p. 119-23.

⁷⁸ Maria Isaura P. de Queiroz considera que os fazendeiros desempenhassem o papel de mediadores entre os sitiantes ocupando terras alheias e a sociedade global; Queiroz, op. cit., p. 26-7.

Um elemento de difícil percepção seria a vigência de uma vida comunitária, marcada por relações horizontais⁷⁹, caracterizando uma comunidade parcialmente *autocontida*⁸⁰, mesmo que em relação com a sociedade envolvente. Temos um pequeno indício que algo semelhante se passava entre os produtores de tabaco do Nordeste Oriental. Para ser mais preciso, a referência diz respeito aos fumicultores da capitania de Itamaracá. Numa consulta do Conselho Ultramarino, seus membros referem-se a uma carta da câmara de Itamaracá, na qual davam conta dos “apertos” em que se viam os produtores de tabaco devido ao preço fixo pago pelo gênero na colônia decretado pela coroa e pela devassa tirada sobre a arrecadação dos tributos que o gravavam. Referindo-se os edis à situação dos produtores, diziam “que pellos ditos Lavradores do tabaco, serem muito pobres se valião huns dos outros para a cultura e colheita delle”⁸¹. Parece-me que, aqui, há um sinal de que entre estes fumicultores vigiam formas de trabalho comunitário, o que pode permitir supor a possibilidade de que outros aspectos de suas vidas fossem partilhados comunitariamente.

O que faltaria, então, para que aceitemos a adequação do conceito de campesinato para estes pequenos fumicultores? Além deste conjunto de características acima arroladas, o que caracteriza o campesinato, sobretudo, é uma mentalidade diversa no que diz respeito à orientação da atividade produtiva. Sua unidade doméstica não é uma “fazenda”, mas uma unidade de consumo e produção, onde esta última função subordina-se àquela. É para a satisfação das necessidades familiares imediatas que se orienta a produção camponesa e não para a acumulação de renda e geração de lucros⁸².

⁷⁹ Agradeço à prof. Vera Lucia Ferlini por ter chamado minha atenção para este aspecto, se bem a entendi, quando da argüição de meu trabalho de conclusão do Programa de Formação de Quadros Profissionais do Cebrap.

⁸⁰ Redfield. *The Little Community*, op. cit., p. 124-5.

⁸¹ CONSULTA do C.U. ao rei sobre as informações dos oficiais de Itamaracá, acerca das humilhações padecidas pelos lavradores de tabaco da dita capitania e da devassa que se tirou deles. Lisboa, 21 de agosto de 1704. AHU, Conselho Ultramarino, Documentos de Pernambuco, Cx. 21, Doc. 1981.

⁸² Estas conclusões são as principais contribuições de Chayanov e de sua “escola” à compreensão do campesinato; cf. Eduardo Archetti. Presentación. In: Alexander Chayanov. *La Organización de la Unidad Económica Campesina*, op. cit., p. 08-21; Chayanov, ibidem, p. 70, 84-5, 237-8, 246-8; cf. Basile Kerblay. Chayanov and the Theory of Peasantry as a Specific Type of Economy. In: Teodor Shanin. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*, op. cit., p. 151-2. Sobre a inelasticidade da oferta da produção agrícola no Antigo Regime, cf. Ernest Labrousse. La crisis de la economía francesa al final del antiguo régimen y al principio de la Revolución. In: Idem. *Fluctuaciones Económicas e História Social*. Trad. Madrid: Tecnos, 1973, p. 351: “La técnica agrícola, el modo de vida, las instituciones contribuyen a explicarlo”.

A disseminação da produção de tabaco na capitania de Pernambuco deu-se pelos impulsos da demanda por este gênero vinculada ao tráfico de escravos⁸³, sendo este, por sua vez, estimulado pelo *boom* aurífero nas Minas Gerais. A fumicultura em pequena escala do Nordeste oriental respondeu àquela crescente demanda ao longo de toda a primeira metade do Setecentos. Temos que nos recordar que uma oferta inelástica de trabalho e, logo, da produção caracteriza o campesinato como conseqüência do caráter doméstico de sua unidade de consumo e produção, como ressaltado acima. O mesmo se deu no centro-sul da colônia, onde, segundo João L. Fragoso, a vinculação ao mercado era uma condição imprescindível para a reprodução das pequenas unidades produtoras de alimentos e ainda mais o era o acesso delas ao trabalho escravo⁸⁴.

Diante desta vinculação inelutável ao mercado como condição *sine qua non* da reprodução e, mesmo, formação destes contingentes de pequenos produtores domésticos — ou que combinam mão-de-obra familiar e escrava —, além da presença central da escravidão entre eles — no caso das Minas Gerais e do Recôncavo baiano, embora não da maior parte dos fumicultores de Pernambuco — torna-se insustentável afirmar a existência de um campesinato colonial no século XVIII⁸⁵. Poderíamos admitir que, como dito, não sendo o campesinato um conceito rígido a ser sobreposto à realidade histórica, mas, antes, devendo ser percebido dentro de cada sociedade e economia em que se inserem⁸⁶, estas seriam as peculiaridades do campesinato do Brasil colonial. Desta forma, todavia, estaríamos forçando o conceito ou, antes, abandonando seus aspectos fundamentais e, portanto, teríamos que fazê-lo explicitamente⁸⁷.

⁸³ A conclusão é do próprio G. Palacios, *op. cit.*, p. 105-11.

⁸⁴ Fragoso. *Homens de Grossa Aventura*, *op. cit.*, p. 132-4. Os camponeses podem tornar-se dependentes do mercado para conseguir moeda para o pagamento de tributos, mas não para prover a totalidade de sua subsistência; cf. Mendras, *op. cit.*, p. 108.

⁸⁵ Segundo Braudel, no “universo de camponeses” do Mediterrâneo não se alteravam a maneira de cultivar, a ordem e a importância dos cultivos, apesar de estar inserida numa economia mais ampla e monetária; Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Felipe II*. v. I. Lisboa: D. Quixote, 1983, p. 470; é bem verdade que ele se refere à sociedade do século XVI, mas o autor demonstra a permanência de vários fatores estruturais no Mediterrâneo desde o século XVI até o XVIII; *ibidem*, p. 413-6, 428-32.

⁸⁶ John S. Saul; Roger Woods. African Peasantries. In: T. Shanin. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*, *op. cit.*, 1984, p. 103-4.

⁸⁷ Parece ser este o caso de G. Palacios que advoga a superação das reticências teóricas da historiografia clássica brasileira sobre a caracterização dos “homens pobres livres” da colônia como camponeses; *idem*. “Campesinato e Historiografia no Brasil. Comentários sobre algumas obras notáveis”. *BIB*, Rio de Janeiro, n. 35, 1o. semestre 1993, p. 42 e ss.

Um último aspecto a ser discutido concerne à autonomia daqueles pequenos produtores no tocante à ocupação da terra (que, legalmente, ou era domínio da coroa ou de sesmeiros e senhores da região). Em alguns momentos, as autoridades reinóis dão a impressão de que os pequenos fumicultores do Nordeste Oriental tinham relativa autonomia na decisão sobre o quê e quanto produzir.

Quando se propôs, por exemplo, um conjunto de reformas na arrecadação dos direitos sobre o tabaco em Pernambuco, o procurador da fazenda, com assento na Junta do Tabaco, foi contrário às medidas sugeridas, “poiz se tinha alcançado que bolir no tabaco não mão dos Lavradores seria perder este gênero” e que a forma que se propunha, além de impraticável, “seria grande encargo aos Lavradores do Brazil no fruto que cultivão os quaes se se virem molestados deyxarão a cultura della [...]”⁸⁸. Numa missiva do superintendente de Pernambuco, explicando as razões da diminuição da remessa do gênero para o reino, afirma que entre os motivos estava o preço tabelado, razão pela qual “se dam muitos Lavradores a outra cultura dechando a do tabaco por menos útil”⁸⁹. Seria, assim, decisão dos lavradores o que produzir e, portanto, denotava um domínio efetivo sobre uma parcela de terra.

Deve-se, todavia, matizar esta autonomia, mesmo que relativa, pois a condição precária na ocupação da terra parecia ser ainda a realidade para muitos dos não aquinhoados oficialmente com doações de terra. É o que se deduz de um parecer anônimo do primeiro quinquênio dos anos 1710, oferecido ao governador de Pernambuco Felix Machado. O autor oculto explicava o apoio dado pelos moradores dos engenhos à causa de Olinda e ao cerco do Recife pelo domínio exercido da parte dos grandes senhores sobre àqueles. Este domínio derivava justamente da ocupação incerta pelos pequenos produtores de terras dos açucarocratas, os quais se negavam a aforá-las aos sitiantes, de forma a mantê-los dependentes de seu arbítrio e “ter mais liberdade [...] para expulsá-los delas”. O autor sugeria o aforamento obrigatório das áreas incultas ou destinadas à mata como forma de diminuir a sujeição dos moradores pobres aos senhores de terras e homens⁹⁰.

⁸⁸ SOBRE o papel que Sua Mg.de mandou ver na Junta acerca dos meyo q se apontão p.a melhor a recadação do tabaco da B.a. Lisboa, 30 de junho de 1700. TT, Conselho da Fazenda, Livro 403, fl.82-82v.

⁸⁹ [CARTA do] Superintendente do Tabaco de Pernambuco . Recife, 20 de Março de 1704. TT, JT. Cartas remetidas do Brasil e da Índia, Maço 97.

⁹⁰ Biblioteca Nacional de Lisboa, Pombalina 526, fls. 269-269v. Apud: Evaldo Cabral de Mello. *A Fronda dos Mazombos*. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2a. ed. rev. São Paulo: 34, 2003, p. 465.

Para Palacios, o argumento não é de todo válido. Ele propõe a hipótese de que interesses próprios dos pequenos produtores pobres e livres guiaram-nos na adesão ao partido de Olinda. A vinculação dos pequenos fumicultores ao mercado pela mediação dos mercadores do Recife deu origem a atritos, uma vez que estes últimos eram credores dos primeiros, daí a invasão do Recife pelos moradores das matas⁹¹. Para o caso das freguesias centrais — às margens do Capibaribe, a oeste do Recife e de Olinda — Cabral de Mello aponta as mesmas razões para a tomada de partido pelos pequenos lavradores: o açambarcamento da farinha e do tabaco pelos mercadores recifenses⁹².

Uma vez que a adesão matuta à açucarocracia foi maior na ribeira do Capibaribe e na mata seca que na úmida, sobretudo tendo as vilas de Alagoas, Porto Calvo e S. Miguel recusado apoio aos mazombos, e tendo sido grande a adesão em Goiana (ao norte), a geografia da participação matuta na sedição da nobreza parece denotar a ascendência dos sacaricultores sobre os pequenos lavradores de roça e fumo em determinadas áreas. A mata úmida — ao Sul — era mais marcada pela monocultura e pelo escravismo que a mata seca⁹³ — ao Norte. Portanto, foi mais atingida pela crise açucareira das primeiras décadas do século XVIII. Logo, aí restaram mais terras abertas ao pequeno cultivador, fora (ao menos temporariamente) do alcance dos senhores das terras. Sendo assim, onde os produtores de açúcar mantiveram-se menos afligidos pela depressão no setor exportador da região, seu domínio eminente sobre as terras conservou-se mais efetivo, o que lhes permitia comandar os moradores pobres, como no caso de Goiana, onde os Cavalcanti lideraram o partido de Olinda⁹⁴.

A condição dos pequenos fumicultores, todavia, não me parece ter sido de autonomia na gestão de seus tratos de terra. Uma vez que se encontravam vinculados ao mercado pela produção de um gênero não alimentício (ainda que cultivassem alimentos), cuja comercialização se dava pela intermediação de comissários volantes e homens de negócio, suponho que os fumicultores pobres caíam na dependência destes mesmos financiadores da produção.

O início da produção de tabaco pelos produtores domésticos da região pode não ter dependido de recursos alheios, dada a acessibilidade de seu

⁹¹ Palacios, *op. cit.*, p. 30-2. A marcha dos milicianos das matas sobre o Recife é reconstituída por Cabral de Mello. *A Fronda dos Mazombos*, *op. cit.*, p. 297-302.

⁹² Mello, *op. cit.*, p. 298.

⁹³ Idem, *ibidem*, p. 430.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 301, 349-50.

plântio aos carentes de cabedal⁹⁵. No entanto, com o predomínio de uma lavoura mercantil entre estas pequenas unidades agrícolas, os fumicultores devem ter passado a depender cada vez mais daqueles agentes responsáveis pela reprodução destes sítios. Inicialmente, talvez, nem tanto para a sua reprodução econômica, propriamente, mas para o seu acesso a bens manufaturados importados⁹⁶.

A forma pela qual os negociantes em tabaco adquiriam o gênero aos seus produtores na capitania de Pernambuco consistia no adiantamento do valor das safras futuras, adiantamento não em moeda, mas em *fazendas*. Eis o porquê da perplexidade do governador de Pernambuco ao receber ordem régia de que comprasse tabaco fino pagando aos produtores com letras. Ele informava ser impossível este tipo de transação com os fumicultores, que eram “quase infinitos”, espalhados pela capitania, com os quais o pagamento, “deve ser antecipado, e distribuído por comesarios que vão a Goyana e Alagoas no tempo da Colheita; e assim he necessario remeter se me este dinheiro antes, para eu poder fazer semelhante emprego [...]”⁹⁷. Não por acaso, o rei cancelou a ordem.

Não se haveria de pagar em moeda aos produtores de tabaco. Os comissários que vinham do reino a comprar tabaco e enviá-lo para Lisboa e África pagavam adiantado aos produtores, mas sem o desembolso de moeda metálica. Este comércio constituía um circuito: fazendas-tabaco-escravos, o qual conformava a seguinte circulação: Lisboa-Pernambuco-Costa da Mina e o caminho inverso rumo às minas gerais, uma espécie de versão geometricamente alterada do comércio triangular. Desta forma, a lei que limitava a doze tostões o preço da arroba de tabaco na colônia, não tinha muito

⁹⁵ Diz o autor do DISCURSO: [a lavoura do tabaco] “não demanda grandes possessões, e huns extraordinarios supprimentos, [...] e porque nella não demanda grandes costeios, todos quantos querem, e podem, [...], são lavradores deste genero”. [Luís Antonio de Oliveira Mendes]. DISCURSO Preliminar, Histórico, Introdutório, com Natureza de Descrição Econômica da Comarca e Cidade da Bahia. In: *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII. Rio de Janeiro: BN, 1906, p. 322.

⁹⁶ Nos casos em que a mão-de-obra escrava estava presente nas pequenas unidades, esta dependência só poderia acentuar-se, pois, então, o pequeno produtor passaria a depender do mercado não apenas para a reprodução simples mas para a reprodução ampliada de sua unidade. Nestes casos, não se pode falar em camponês, dado que um dos principais fatores da produção é mercadoria, posto que semelhante a quem a compra. Cf. Abramovay. *Paradigmas do Capitalismo Agrário*, *op. cit.*, p. 116.

⁹⁷ DO G[OVERNADOR] Francisco Martins Mascarenhas sobre a compra que se lhe encomendou de cinco mil cruzados de tabaco selecto p.a a frota de 1700. Pernambuco, 10 de Junho de 1699. Maço 96-A; Caixa 83.

efeito sobre as transações agenciadas pelos comissários a soldo de mercadores reinóis, justamente pela ausência de pagamento em moeda, pois

[...] os Commissarios do Brazil comulmente tratavão de se pagarem das fazendas, q tinham fiado, dos Lavradores, não trabalhavão muito sobre os preços senão sómente de procurarem muito q mandar a seus Correspondentes, fosse pelo preço q fosse.

Tambem se deve ponderar que o direito he hum em cargo que senão paga com outra couza, senão que em dinheiro, e o principal do tabaco se satisfaz com os generos que se trocã com os donos a quem vem o tabaco, e estes remetem nos as Conquistas em retorno delle e quem aqui o negocea, o troca tambem com os Estrangeiros [...].⁹⁸

Do testemunho acima se infere que todas as etapas das transações envolvendo o tabaco de Pernambuco enviado ao reino eram feitas em gêneros, sem a presença da moeda metálica. Os mercadores reinóis que importavam o tabaco vendiam-no a troco de fazendas, as quais voltavam a serem remetidas para o Brasil. O que nos interessa ressaltar, no entanto, é que, na etapa colonial deste circuito, as fazendas eram *fiadas* aos fomicultores, o que, certamente, garantia aos compradores, pelo empenho das safras futuras e pela ausência de pagamento em moeda, adquirir o tabaco a preços mais cômodos aos interesses de seus empregadores do reino. O mesmo se pode supor na compra de tabaco destinado ao comércio de escravos na Costa da Mina, cuja participação dos comissários volantes e mercadores do Recife será tratada mais adiante.

O endividamento antecipado dos produtores⁹⁹ foi uma forma que permitiu aos comerciantes dominarem os destinos da produção exportadora do Brasil colônia, como se observa no caso dos produtores de açúcar da capitania de Pernambuco, mas não apenas desta, dando-se o mesmo na Bahia¹⁰⁰, Rio de

⁹⁸ DA JUNTA da Administração do Tabaco Com a petição inclusa do Provedor e Deputados da Meza do Espirito Santo dos Homenz de Neg.o desta Cidade [de Lisboa] [...].Lisboa, [s/d]. TT, JT, Maço 9 – Consultas.

⁹⁹ Este sistema de relações entre produtores e comerciantes não é original do Brasil colônia, mas da Europa da Baixa Idade Média. Sobre o mesmo, que Wallerstein chama de “sistema de peonagem internacional”, afirma o autor que “a compra de bens antes de serem produzidos, ou seja, pagamentos adiantados por fornecimentos a fazer no futuro [...] impedia a venda num mercado aberto. Permitia que fossem os mercadores, e não os produtores, a decidir o momento ótimo para revenda a nível mundial. E uma vez que o dinheiro emprestado tendia a estar já gasto por alturas da entrega dos bens — quando não existiam já dívidas — o produtor era sempre tentado a perpetuar o sistema”. Immanuel Wallerstein. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. I. A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI. (Trad.). Lisboa: Afrontamento, [1990], p. 124-5. No caso do Brasil colônia, podemos dizer que o produtor endividado era mais que tentado, era obrigado a perpetuar o sistema.

¹⁰⁰ Antonil, *op. cit.*, p. 95-6; Prado Jr., *op. cit.*, p. 295-6; Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 173-84.

Janeiro¹⁰¹ e em outras regiões da América colonial, como o Caribe francês e inglês¹⁰². Dificilmente, portanto, poderia-se supor uma autonomia, ainda que relativa, dos pequenos fumicultores do Nordeste Oriental no manejo de suas unidades produtoras no tocante ao quê e quanto produzir. Esta condição subalterna, de “subsunção formal do trabalho ao capital”¹⁰³ e, conseqüentemente, responsável pela transferência dos ganhos da lavoura do tabaco dos produtores para os comerciantes é que levou um contemporâneo a afirmar que o fumicultor “certamente seria incomparavelmente muito mais feliz, se não tivesse por inimigos os atravessadores, os comerciantes [...]”¹⁰⁴.

É possível que a esta condição escapassem alguns produtores de maior envergadura, senhores de escravos, como aquele sargento-mor de S. Miguel, Francisco Álvares Camelo, citado em 1722 como um dos donos de uma carga de tabaco enviada de S. Miguel a Pernambuco. Como o ser oficial, geralmente, era sinônimo de ter algumas posses¹⁰⁵, Francisco Álvares Camelo bem poderia dispor de escravos na produção de tabaco. E, ainda mais, seria mesmo possível que, como sugere Catherine Lugar para o Recôncavo, os maiores produtores canalizassem parte da produção dos pequenos, beneficiando-a e vendendo-a aos mercadores¹⁰⁶.

¹⁰¹ Fragoso. *Homens de Grossa Aventura*, op. cit., p. 27-8, 35-6, 181-5.

¹⁰² Robert Louis Stein. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century*. An Old Regime Business. Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1979, p. 130-1, 169-70, 181-3, 197; Jacob Price. Credit in the slave trade and plantation economies. In: Barbara L. Solow. *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: University Press, 1991, p. 300-5, 306-10. Sabe-se, no entanto, que a maior parcela das plantations das Antilhas eram propriedades de mercadores absenteeístas, sobretudo as inglesas.

¹⁰³ Karl Marx. *O Capital: Crítica da Economia Política*. Livro 1. Vol. I. Trad. São Paulo: Difel, 1982, p. 354; ibidem. Livro 1. V. II. Trad. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968, p. 585-6.

¹⁰⁴ [Luís Antonio de Oliveira Mendes]. Discurso Preliminar, Histórico, Introdutório, com Natureza de Descrição Econômica da Comarca e Cidade da Bahia. In: *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII. Rio de Janeiro: BN, 1906, p. 283-, op. cit., p. 323.

¹⁰⁵ Kalina Vanderlei Silva. *O Miserável Soldo e a boa ordem da sociedade colonial*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2001, p. 82. Afirma a autora que “Para o comando das tropas auxiliares, a Coroa explicitamente escolhe os senhores não apenas de maior cabedal, mas *com maior séquito*, no caso, aqueles que já possuíssem um numeroso exército particular de escravos e agregados” (grifos originais).

¹⁰⁶ Catherine Lugar. The Portuguese Tobacco Trade and Tobacco Growers of Bahia in the Late Colonial Period. In: ALDEN, Dauril; DEAN, Warren. (Ed.). *Essays Concerning the Socioeconomic History of Brazil and Portuguese India*. Florida: University Presses of Florida, 1977, p. 33.

2.3 As regiões produtoras e os (des)caminhos do tabaco.

O novo Regimento do Tabaco (1698-1702)¹⁰⁷, com a criação das Superintendências, veio por sob a alçada do Estado português as condições da comercialização deste gênero, embora não deixasse de visar, também, a uma certa influência sobre a produção, mediante o controle oficial dos preços pagos na colônia aos produtores e comerciantes. Na capitania de Pernambuco, ao contrário do que se observou na Bahia¹⁰⁸, a produção estava geograficamente disseminada, ocorrendo a fumicultura no litoral de norte a sul e em algumas poucas áreas do interior.

De Portugal, o desembargador Belchior da Cunha Brochado, cujo parecer de 1698 foi uma das principais peças para a composição do Regimento, assinalava que, por seus dez anos de experiência no Brasil, podia afirmar quais as principais regiões onde havia produção de tabaco. Depois de listar as da Bahia e outras fora do Recôncavo, diz que, não obstante conhecer menos Pernambuco, atestava como regiões produtoras o “Rio de S. Francisco, Rio de S. Miguel, [rio] Santo Antonio grande Alagoas, Porto do Calvo, Serinhaem, Barra Grande, Rio Fermoço, e Guayana [Goiana]”, de onde era o tabaco levado “em sumacas”, sendo descarregados na casa do peso do Recife, de lá sendo levado por particulares para ser beneficiado¹⁰⁹.

Das ditas localidades, umas aparecem com freqüência apontadas como fumicultoras nas missivas oficiais. É o caso de Alagoas, onde, segundo um dos superintendentes do tabaco de Pernambuco, “naquella p.^{te} se cultivava a maior quantidade do melhor tabaco, q nesta Capitania se fabrica”¹¹⁰. Antes mesmo da criação dos órgãos administrativos do tabaco na colônia, dizia um deputado da Junta do Tabaco em Lisboa, num parecer sobre a taxaço do gênero, que se o

¹⁰⁷ REGIMENTO da Ivnta da Administraçam do Tabaco. Lisboa: Miguel Deslandes, 1702. Biblioteca Nacional de Lisboa. Reservados. Os itens deste Regimento referentes à administração no Brasil estão reproduzidos in: INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco [1749]. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 361-6.

¹⁰⁸ Prado Jr., *op. cit.*, p. 153; Nardi, *op. cit.*, p. 36-40 *et passim*.

¹⁰⁹ BELCHIOR da Cunha Brochado sobre o registo e arrecadação do tabaco no Brasil. Lisboa, 14 de Dezembro de 1697. TT, JT, Maço 96-A, Caixa 83. Este ministro foi nomeado juiz conservador da JT. Cf. Decreto de 6 de Setembro de 1698. Lisboa. TT, JT, Maço 51.

¹¹⁰ DO SUPERINTENDENTE [do Tabaco] de Pernambuco sobre não vir tabaco do Lugar digo Villa das Lagoas ao Recife de Pernambuco. Recife de Pernambuco, 16 de Março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

tabaco da Bahia pagava 400 réis de direitos por rolo, o das Alagoas “bem poderá sendo melhor pagar 80 réis”¹¹¹.

A maior parte da produção se dava em Porto Calvo e S. Miguel, junto ao rio deste mesmo nome, pelo que se deduz de alguns outros testemunhos, que davam conta que o tabaco lá produzido era desencaminhado para a Paraíba e Bahia¹¹², dando-se o mesmo com a produção de Goiana e Itamaracá, apontadas, também, entre as principais produtoras¹¹³. Note-se que, não obstante Itamaracá ser uma capitania à parte – incluindo a vila de Goiana¹¹⁴ –, domínio do marquês de Cascais¹¹⁵, estava sobre a alçada da superintendência de Pernambuco, como confirmou a Junta ao superintendente Roberto Car Ribeiro¹¹⁶.

Para o início do século XVIII, os frutos da fumicultura no Nordeste oriental estão longe de serem escassos e, ao contrário de ter que recorrer ao fornecimento baiano (como viria a ocorrer em finais do século)¹¹⁷, era para lá que ia parte do que se produzia. E por qual motivo não se escoava na sua totalidade o tabaco da região pelo Recife de Pernambuco? Há pelo menos duas razões para isso, de que davam testemunho as próprias autoridades coloniais.

¹¹¹ CONSULTA a S.Mg.^{de} [sobre consulta do Conselho Ultramarino] na parte que respeita ao ordenado que hade ter o Ouvidor da Villa das Alagoas e Rio de São Francisco nos outentas rs que se apontão por cada rolo dos tabacos q se navegação daquellas terras para a Bahia [...]. Lisboa, 17 de Dezembro de 1699.

¹¹² Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife, 20 de março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹¹³ D. FERNANDO Martins Mascarenhas q fará executar a ordem q tem sobre os preços do tabaco. Recife de Pernambuco 22 de Maio de 1701. Do Governador Dom Fernando Martins Mascarenhas de Lancastro. Pernambuco, 15 de Setembro de 1702. EXTRACTO das cartas do Superint.e do Tabaco de Pernambuco de Fever.o de M.ço e Abril de 1704. N.º 12 - Super.te do Tabaco de Pern.o. Recife de Pernambuco, 20 de março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹¹⁴ Cf. QUE os officiaes da Camara, Ouvidor Juis de Orfãos e mais Officiaes de Justiça assistão na Vila de Na. Sra. da Conceyção ficando Goyanna Vila. Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Ordens Reais. Coleção do Conde dos Arcos, maço I, fl. 338, n. 45.

¹¹⁵ O marquês de Cascais obteve sentença favorável do Desembargo do Paço contra a coroa e tomou posse da capitania de Itamaracá em 1692. cf. CARTA dos officiaes da câmara de Itamaracá ao rei sobre o motim popular que impediu a posse do marquês de Cascais, no governo da mesma, e como foram obrigados a assinar o requerimento feito pelos moradores, naquela ocasião. [Itamaracá], 29 de Agosto de 1692. Arquivo Histórico Ultramarino. Conselho Ultramarino – Pernambuco. Cx. 16, Doc. 1580. Cf. sobre as disputas na corte pela capitania de Itamaracá: José Bernardo Fernandes Gama. *Memórias Históricas da Provincia de Pernambuco*. [1844-1847]. Vol. I. Tomo 1o. Recife: Arquivo Público Estadual, 1977, p. 127-8. Mello, *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., p. 87-8.

¹¹⁶ EXTRACTO das cartas do Superint.e do Tabaco de Pernambuco de Fevereiro, de Março e Abril de 1704. Lisboa, 18 de fevereiro de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹¹⁷ Nardi, *op. cit.*, p. 273-4.

A primeira diz respeito a um tributo cobrado pelas autoridades locais sobre o tabaco, o já mencionado subsídio do tabaco. Seu valor nominal era o mesmo que na Bahia, mas sua incidência relativa era mais alta em Pernambuco. O efeito deste tributo sobre o comércio de tabaco na capitania foi observado pelo superintendente do tabaco, à procura de saber a razão que levava os produtores das Alagoas a não trazerem seu tabaco para o Recife, sabedor de que

naquella parte se cultivava a maior quantidade do melhor tabaco, q nesta Capitania se fabrica, vendo que a este Recife se não condusia quantidade alguma sendo-lhe facil a conduçam por mar, e inquirindo a rasam desta falta achei que como cada arroba de tabaco pague neste Recife 160 rs. para o contrato da imposiçam do subcidio, e na Bahia pague a mesma quantia cada rolo os levam os Lavradores antes aquella Cidade, ainda que fique em dobrada distancia porq vem a lucrar a diminuicam do tributo [...] [e, completou,] para tambem o poderem-no mais facilmente descaminhar [...]¹¹⁸.

Poucos anos depois, a causa e o efeito persistiam. A câmara de Olinda, que àquela altura ainda administrava as arrematações do subsídio, recebeu uma carta do rei em 1709 questionando as razões do valor cobrado de subsídio sobre a arroba de tabaco. Baseado nas informações do juiz de fora Valensuella Ortiz, que tinha tirado uma devassa na capitania, dizia o rei que

tinha mostrado a experiencia porque o contrato do subsidio do tabaco tinha dado a baixa em que se acha no tempo presente, por que não havendo na sua rematação conluyo, [...], hera sem duvida que procedia a baixa do preço dos poucos tabacos que os lavradores mandavão a essa capitania fogindo della por se livrarem do grande direyto que aly pagão de outo vinteis de subsidio por cada arroba, e [...] levam a Bahia aonde somente pagamse quantro vinteis por Rollo, a cujo dano se devia dar algum Remedio. E pareceume ordenar vos (como por esta o faço) me digais a razão que houve para se imporem outo vinteis em cada arroba de tabaco de subsidio pagandose na Bahia somente quantro vinteis por rollo, entendendose ser esta diferença cauza para hir a mayor parte deste genero para a Bahia o que poderia não ser assim se o dito subsidio se puzera naquele tributo racional.¹¹⁹

Ignora-se qual a resposta dada pela dita câmara. Porém, há uma pequena discordância de informações. Algumas das autoridades afirmam que na Bahia o subsídio era de 160 réis (ou 8 vinténs) por rolo de tabaco, enquanto o juiz Ortiz diz ser de 80 réis (ou 4 vinténs). Não obstante esta diferença, na Bahia o ganho era maior, já que, pagando os comerciantes 160 réis por rolo, e pesando

¹¹⁸ DO SUPERINTENDENTE [do Tabaco] de Pernambuco sobre não vir tabaco do Lugar digo Villa das Lagoas ao Recife de Pernambuco. Recife de Pernambuco, 16 de Março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹¹⁹ PARA os oficiais da Câmara da cidade de Olinda. Sobre a baixa em que acha o subsidio do tabaco. Lisboa, 18 de maio de 1709. LAPEH – UFPE. Consulta do Conselho Ultramarino. AHU. Cód. 257, fl. 228/228v.

esse cerca de 8 arrobas, o valor do subsídio ficava em cerca de 20 réis ou 1 vintém por arroba. Em Pernambuco, portanto, o valor do mesmo tributo era, de fato, 700% maior.

A outra razão, ainda de acordo com as autoridades, para não se remeterem os tabacos da capitania por seu porto principal, passou a ser o preço arbitrado pela coroa pago aos produtores e comerciantes. Após consultar pessoas consideradas capazes e entendidas no assunto, o rei ordenou que o maior preço a ser pago no Estado do Brasil pelo tabaco *mais fino*, isto é, o de melhor qualidade, seria de 1\$200 réis a arroba¹²⁰. Para escapar a esta imposição, os lavradores evitavam a praça do Recife.

A primeira reação que as autoridades temeram era que, com o preço tabelado e congelado, os lavradores se desinteressassem pela fumicultura. Assim se expressou o governador de Pernambuco, em 1701, informando ao rei que

o preço de doze tostões o não aprovam os homens de negócio desta praça, [...] e discorrem se sejará a Lavoura deste género em Pernambuco pelo pouco lucro que resulta aos seus lavradores e noticia tenho eu ja houve tal na jurisdição de Goyanna q arrancou algum tabaco que tinha plantado e que os mais não tratarão de semelhante cultura [...].¹²¹

Menos de um ano depois, como se se cumprissem as ameaças dos produtores, dizia aquele mesmo governador, que em Goiana “aonde era maiz comum a sua Lavoura [...] o não ha nem para o uso dos escravos; e o principal estímulo é a taxa de doze tostões”¹²². Antes da ordem régia, a arroba do melhor tabaco vendia-se a 2000 réis¹²³, o que indica que lavradores e comerciantes (talvez aqueles mais que estes) sofreram uma perda de 40%.

Os desvios do tabaco da capitania se davam, como já vimos, pela Bahia e a Paraíba. É mais que provável que parte do produzido ao sul da capitania de Pernambuco, sobretudo o de Alagoas¹²⁴, tinha saída pela Bahia, por onde, aliás,

¹²⁰ DE DOM João de Alencastre sobre o preço do tabaco no Brasil. Bahia, 31 de Julho de 1701. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹²¹ D. FERNAN.DO Mis. Mascarenhas q fará executar a ordem q tem sobre os preços do tabaco. Recife de Pernambuco 22 de Maio de 1701.

¹²² DO GOVERNADOR Dom Fernando Mis. Mascarenhas de Lancastro. Recife, 09 de março de 1702. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹²³ Idem, *ibidem*.

¹²⁴ Bem entendido, a comarca das Alagoas compreendia duas partes: a do Norte e a do Sul. Naquela ficava Porto Calvo, e nesta, S. Miguel, principais regiões de fumicultura, sobretudo esta última.

os produtores alagoanos estavam autorizados a embarcar seu tabaco¹²⁵. Ao norte, a proximidade entre algumas áreas facilitava o descaminho da produção para a vizinha Paraíba, sobretudo do tabaco de Goiana e Itamaracá. Podemos inferir estes circuitos do que dizia, em 1704, o superintendente do tabaco sobre os descaminhos do gênero na região. Para ele, a solução para evitar a fuga à arrecadação régia seria possível

[...] só evitando-se a sahida deste genero pella Parahiba por donde tive noticia se embarcava quantidade sem arrecadação e condusindo-se para este porto o tabaco das [A]Lagoas cujo descaminho ficava assim cessando, impedindo-se-lhe a entrada pella Bahia[...]¹²⁶.

Por efeito do controle do preço do tabaco, os lavradores

[...] foram dexando de o traser a este porto, descaminhando-o da Capitania de Itamaracá e Porto Calvo, donde o mais se produs para a Parahiba, donde por não haver arrecadaçam alguma, segundo a exacta informaçam q tenho tomado, se dá sahida á maior p.^{te} [...] ¹²⁷.

Da Paraíba, destinava-se ao trato negreiro na Costa da Mina¹²⁸.

Na Costa da Mina os negreiros ofertavam um dos produtos demandados na região: os rolos de tabaco¹²⁹. As autoridades coloniais, no entanto, afirmavam que não eram apenas com os fornecedores africanos que tratavam estes negreiros. Assim como ocorria com as embarcações soteropolitanas que faziam o resgate na Mina¹³⁰, as de Pernambuco e Paraíba mantinham trocas com os holandeses, instalados no Forte de S. Jorge, e com outros europeus. A demanda negreira, da mesma forma que na Bahia, exerceu grande influência sobre a produção da capitania de Pernambuco. Assim se pronunciava o superintendente do tabaco, sobre a relação tráfico e fumicultura, ao dizer

¹²⁵ Os produtores de Alagoas receberam autorização para mandarem seu tabaco para a Bahia, sem precisar enviá-lo ao Recife. DO OUVID.or Geral de Pernambuco. Pernambuco, 20 de maio de 1714. TT, JT, Maço 97-A, Caixa 85.

¹²⁶ CARTA do Superint.e do Tabaco sobre hum Barril que veyo desencaminhado na Nau Almirante que se entregou no Estanco Real e descaminhos que se fazem nos Conv.tos da da Capp.ania. Recife, Abril de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹²⁷ DO SUPERINTENDEN.te do Tabaco de Pern.o. Recife de Pernambuco, 20 de Março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹²⁸ Ver sobre a economia da Paraíba no período Mozart Vergetti Menezes. *Colonialismo em ação. Fiscalismo, economia e sociedade na capitania de Paraíba (1647-1755)*. (Tese de História Social). FFLCH, USP. São Paulo, 2005.

¹²⁹ David Richardson. West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade. In: Henry A. Gemery; Jan S. Hogendorn. (Ed.). *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade*. Nova York: Academic Press, 1979, p. 326-7.

¹³⁰ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 20, 32-4.

que de proposito se fabrica o tabaco inferior não só para a Costa da Mina, não só para os Negros, senão para os Flamengos que lá os vão buscar, [...] em q pella noticia q tenho vam os Mercadores mais a negocear com os Flamengos q correm aquella Costa q com os Negros della¹³¹.

O embarque do tabaco das regiões anexas a Pernambuco rumo à África era realizado não só pelos portos do Recife, da Paraíba e de Salvador. Estes detinham o embarque oficial, reconhecido pela coroa posteriormente, no caso destes dois últimos, para a produção ao sul e ao norte da capitania. Das Alagoas saíam pequenas embarcações (sumacas¹³² e patachos¹³³), cujo pequeno porte lhes permitia entrar nos portos naturais, tais como a Barra Grande e a do rio Santo Antônio Grande, próxima a Porto Calvo, e a Barra de São Miguel, foz deste rio¹³⁴. Ao sul da capitania de Pernambuco, Serinhaém beneficiava-se da proximidade do rio e de sua barra, além do porto de Tamandaré¹³⁵. De Goiana, parte da capitania de Itamaracá, o rio homônimo desta vila era a via de escoamento da produção fumageira local¹³⁶. Este comércio local em pequena escala ficava por conta dos comissários volantes, dos quais falaremos mais adiante.

¹³¹ DO SUPERINTENDENTE [do Tabaco] de Pernambuco sobre não vir tabaco do Lugar digo Villa das Lagoas ao Recife de Pernambuco. Recife de Pernambuco, 16 de Março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

¹³² As sumacas faziam tanto a navegação de cabotagem como transoceânica. Das sumacas, diz Frédéric Mauro que “embora sendo um barco pequeno, parece ter tido algum papel no tráfego de longo curso [...]”. No Brasil, no final do século XVII e no século XVIII, parece especializado no transporte de tabaco. F. Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1690, op. cit.*, Vol. I, op. cit., p. 66-7. No caso de Pernambuco, a assertiva se confirma. Uma análise do papel da sumaca no transporte flúvio-marítimo no “Nordeste oriental” encontra-se em Evaldo Cabral de Mello. A aparição da sumaca, *op. cit.*, p. 188 e ss.

¹³³ Dos patachos, diz Mauro, *op. cit.*, p. 67, ser “um pequeno navio de transporte com dois mastros, e de uma centena de toneladas”, de origem holandesa como a sumaca.

¹³⁴ Cf. Thomaz Bom-Fim Espíndola. *A Geografia Alagoana*. Ou Descrição física, política e histórica da Província das Alagoas. Maceió: Catavento, 2001, 48 e 57-8. [Ed. original: 1860]. Ainda em 1871 (2a. ed. da obra), o rio S. Miguel era navegável por sumacas uma légua além da vila homônima, situada entre 18 e 20 léguas da foz; *ibidem*, p. 48.

¹³⁵ Mello, *op. cit.*, p. 191, 195-6.

¹³⁶ O uso destes rios para o escoamento da produção açucareira ocorria desde os anos 1630, tendo sido utilizados, também, para o ataque aos holandeses com pequenos barcos pelos habitantes de Pernambuco; cf. E. C. de Mello. *Olinda Restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1650/1654. Rio de Janeiro; São Paulo: Forense Universitária; Edusp, 1975, p. 36-40, 59-61, 125-6.

2.4. A Mão Visível: a Superintendência de Administração do Tabaco de Pernambuco

Durante a regência (1667-1683) e o reinado (1683-1706) de D. Pedro II, várias medidas foram tomadas com vistas a superar ou mitigar a grave crise fiscal pela qual passava a monarquia portuguesa após 28 anos de guerra com Castela. No conjunto de uma política que procurou fomentar a produção manufatureira¹³⁷, recuperar o comércio da Carreira da Índia¹³⁸, recunhar e estabilizar a moeda,¹³⁹ aumentar as receitas do Estado¹⁴⁰, incluiu-se a reorganização da arrecadação dos direitos régios alfandegários. É desta conjuntura político-econômica que nasce a Junta da Administração do Tabaco (1674).

O Estado português enfrentava um nível de gastos crescentes numa conjuntura de crise econômica ocidental e, conseqüentemente, de queda contínua e acentuada dos preços das commodities coloniais¹⁴¹. Sobre a produção e comercialização do tabaco brasileiro recaiu uma carga de direitos alfandegários com vistas à arrecadação de 600.000 cruzados, os quais as Cortes haviam “oferecido” à coroa em 1674. Estes recursos destinavam-se, originalmente, ao pagamento da Paz de Holanda e dos custos do casamento da infanta de Portugal com o rei da Inglaterra¹⁴², que deram origem aos “donativos” com os quais os súditos do Brasil deveriam contribuir para o cumprimento daqueles compromissos monárquicos¹⁴³.

¹³⁷ Jorge Borges de Macedo. *Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII*. 2a. ed. Lisboa: Querco, 1982, p. 26-37; Carl A. Hanson. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, p. 183-93, 291-5.

¹³⁸ Hanson, *op. cit.*, p. 231-6; Glenn J. Ames. “The *Estado da Índia*, 1663-1677: Priorities and Strategies in Europe and the East”. *Revista Portuguesa de História*. Lisboa, 1987, vol. XXII, p. 31-46.

¹³⁹ Macedo, *op. cit.*, p. 22-3; Hanson, *op. cit.*, p. 172-6; Maria Manuela Rocha; Rita Maria de Souza. Moeda e Crédito. In: Pedro Lains; Álvaro Silva. (Org.). *História Económica de Portugal, 1700-2000*. Vol. 1o.: século XVIII. Lisboa: ICS, 2005, p. 214-6.

¹⁴⁰ Hanson, *op. cit.*, p. 163-6, 171-3.

¹⁴¹ Vitorino de Magalhães Godinho. “Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)”. *Revista de História da USP*, São Paulo, n. 15, jul./set. 1953, p. 74-5; V. de M. Godinho. Portugal and her Empire, 1680-1720. In: J. S. Bromley. (ed.). *The New Cambridge Modern History*. v. VI. The Rise of Great Britain and Russia, 1688-1715/25. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, p. 511-2.

¹⁴² Cf. Evaldo Cabral de Mello. *O Negócio do Brasil*. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 227-9, 236-8.

¹⁴³ Nardi, *op. cit.*, p. 79-83.

Logo, porém, a importância dos recursos oriundos da entrada de tabaco em Portugal era de tal monta, que 100.000 cruzados foram consignados a vários outros gastos do reino, aplicados às seguintes despesas: 20 contos de réis (ou 50.000 cruzados) entregues à Junta dos Três Estados para o gasto das embaixadas; despesas da cavalaria e infantaria “que V.Majestade mandava acrescentar no Reino”; 50 mil cruzados para pagar o “troço” dos marinheiros e artilheiros¹⁴⁴.

Compreende-se que o procurador da Fazenda real com assento na Junta do Tabaco afirmasse que os descaminhos do tabaco vindo nas frotas do Brasil

he um delicto atrocissimo, assy pela Calidade como pela irreverencia [...] he um furto e de grande consequencias , poiz se faltar o rendimento do tabaco perecerão os Presídios que são a defesa do Reyno, faltarsse ha a assistencia dos Ministros publicos , que são o esplendor delle, e não se acodira as mais applicações tanto do serviço de V. Mg.de [...].¹⁴⁵

Desde a década 1680, as receitas do tabaco já eram a segunda maior fonte de recursos para a fazenda régia e continuarão entre as três maiores daí em diante, mesmo durante os anos dourados da mineração¹⁴⁶.

Se a Junta do Tabaco é filha desta conjuntura acima resumida, as Superintendências de Administração do Tabaco estabelecidas na Bahia e Pernambuco são os membros coloniais da família. A criação de um Contrato Geral do Tabaco em 1699-1700, isto é, o estabelecimento do monopólio sobre a venda do tabaco no reino, arrendado a contratadores, e o ter gravado o tabaco na alfândega de Lisboa em mais um cruzado¹⁴⁷ foi o que levou a coroa a instituir um controle maior sobre o gênero na colônia.

Antes do Contrato e do “cruzado”, as autoridades metropolitanas não viam a necessidade de regulamentar o preço e qualidade do tabaco brasileiro na origem¹⁴⁸. Com o novo tributo, a coroa, ouvindo pareceres de pessoas

¹⁴⁴ SOBRE não haver donde se pague a consignação que S.Mag.de ordena [...].Lisboa, 7 de Dezembro de 1694. TT, Conselho da Fazenda, Livro 402 - 3o. Do Registo das Consultas da Junta da Administração do Tabaco.

¹⁴⁵ SOBRE os meyo q' aponta o Procurador da Fazenda de S. Mg.de desta repartição para se evitar o descaminho do tabaco das frotas q' vem do Brazil [...]. Lisboa, 7 de janeiro de 1695. TT, Conselho da Fazenda, Livro 402, fl. 204-206.

¹⁴⁶ Hanson, *op. cit.*, p. 171-3; António Manuel Hespanha. A Fazenda. In: Idem. (Coord.); José Mattoso. (Dir.). *História de Portugal*. 4º. v.: O Antigo Regime (1620-1807). Lisboa: Estampa, [1993], p. 202, 210-1.

¹⁴⁷ [DECRETO de D. Pedro II]. Lisboa, 14 de julho de 1701. TT, JT, Maço 51, Decretos.

¹⁴⁸ A origem do Contrato Geral do Tabaco, sua importância e vicissitudes no correr do século XVIII são abordadas em J. Lucio de Azevedo. *Épocas de Portugal Económico*. 4a. ed. Lisboa: Clássica, 1988, p. 280-7; e a exposição mais detalhada em Nardi, *op. cit.*, p. 122-7; idem. *Le tabac*

experientes no assunto, resolveu *taxar*, ou seja, tabelar o preço a 1\$200 réis a arroba de tabaco de primeira paga na colônia¹⁴⁹, sendo os demais tipos, o de segunda e o de terceira, pagos abaixo daquela *taxa*. Essa foi a forma que as autoridades régias encontraram para contar com a aquiescência dos mercadores da praça de Lisboa ao aumento dos direitos alfandegários sobre o tabaco. Não é outra coisa o que diz um parecerista da Junta, segundo o qual para “remediar” o peso do novo tributo, sua majestade “prometeo q dos Brazis não havia de vir o tabaco por mayor presso o fino de [1200 réis a arroba] e o mais inferior dahi pera baxo a este respeito”¹⁵⁰.

Os produtores da Bahia e de Pernambuco não receberam com satisfação a medida e escreveram à coroa para queixar-se¹⁵¹. Mesmo com várias petições das câmaras de Cachoeira, Olinda e Itamaracá, a Junta do Tabaco foi irreduzível, mantendo o tabelamento, parecer seguido pelo rei. Este comunicava ao governador de Pernambuco as razões do tabelamento imposto aos produtores na colônia. Por um lado, precisando aumentar a arrecadação fiscal, achou-se por bem, em lugar de lançar outro imposto sobre a população do reino, gravar o tabaco, tendo por contrapartida garantir seu fornecimento pela colônia a um preço mais baixo. Sendo, assim, “esta a base fundamental de se poder perpetuar nesse Reyno o cruzado que novamente se lhe impôs [sobre o tabaco] para aliviar o comum dos vassallos de V.Mag.^e de outras contribuiçõens que lhe seriam de maior gravamem [...]”¹⁵².

Quanto ao preço estabelecido de 1\$200 réis, comunicava sua majestade, sem mais tergiversações, que não se devia mexer na taxa arbitrada pela Junta, uma vez que estava informado que o tal preço “basta pera os seus Lavradores terem ganho sem aquelle excesso que ponha o genero em risco de não ter saia [saída?] e só com esta moderação poder nesse Reyno ter extracção para os

brésilien et ses fonctions dans l'Ancien Système Colonial portugais (1570-1830). Tese de Doutorado. Aix-en-Provence, 1991, p. 372-415.

¹⁴⁹ DE DOM João de Alencastre s^e. o preço do tabaco no Brasil. Bahia, 31 de Julho de 1701. TT, JT, Maço 78-A, Caixa 65. [CARTA do governador de Pernambuco Francisco Martins Mascarenhas de Lancastro]. Recife de Pernambuco, 15 de Setembro de 1702. TT, JT, Maço 82 (Cartas e informes).

¹⁵⁰ DA JUNTA da Administração do Tabaco. Lisboa, 9 de junho de 1702. TT, JT, Maço 82. Cartas e Informes.

¹⁵¹ COM A CONSULTA inclusa do Conselho ultramarino sobre o q escrevem os officiaes da Camara da Vila da Cachoeira aserca da taxa q se pões no tabaco no Estado do Brasil. Lisboa, 9 de junho de 1703. TT, Conselho da Fazenda, Livro 403, fl. 176v-177v.

¹⁵² [CARTA do governador de Pernambuco Francisco Martins Mascarenhas de Lancastro]. Recife de Pernambuco, 15 de Setembro de 1702. TT, JT, Maço 96-A, Caixa 83.

portos da Europa [...]”¹⁵³. Garantia-se, desta forma, que a colônia cumprisse o papel de fornecedora de gêneros à metrópole dentro das condições que asseguravam os ganhos dos mercadores reinóis.

Enquanto isso, na colônia, após a Bahia ter visto a criação da Superintendência de Arrecadação do Tabaco, ainda em 1698-1699, foi a vez de Pernambuco. A Superintendência do Tabaco de Pernambuco foi estabelecida poucos anos após sua congênere da Bahia. De início, apesar de o Regimento do Tabaco, elaborado entre 1698 e 1702, valer para todo o Estado do Brasil, a coroa vacilou quanto à necessidade de criar uma superintendência na ex-capitania duartina.

O Regimento estabelecia que o ouvidor de Pernambuco deveria assumir a supervisão do embarque de tabaco no porto do Recife — assim como na Bahia a função cabia ao desembargador mais antigo da Relação — mas o primeiro oficial régio a desempenhar tal função não detinha o posto de supervisor. O governador de Pernambuco, em 1698, lamentava não haver outro ministro encarregado da arrecadação a não ser o ouvidor geral Manuel da Costa Ribeiro “que foy perciso faltasse nas obrigações de seu cargo para poder acudir a tão forçoza e continuada assistencia como esta [...]”¹⁵⁴.

No mesmo ano, o ouvidor recém-empossado Ignacio de Moraes Sarmiento tirou uma devassa sobre o embarque de tabaco em Pernambuco e passou a aplicar mais estritamente o Regimento¹⁵⁵. Outra devassa repetiu-se em 1700, apreendendo o ouvidor o tabaco em casas de particulares e enviando a maior parte para o reino¹⁵⁶. As queixas dos descaminhos do tabaco de Pernambuco pelo Porto levou ao envio do desembargador Cristóvão Tavares de Moraes da Bahia a Pernambuco, que tirou nova devassa e fez novas apreensões¹⁵⁷. A Ignacio de Moraes Sarmiento sucedeu na ouvidoria João Guedes de Sá. Embora ambos apareçam na documentação como superintendentes do tabaco e exercessem de fato o cargo, parece que não o eram de direito, ou seja, não recebiam um ordenado específico pela função.

¹⁵³ [CARTA do governador de Pernambuco Francisco Martins Mascarenhas de Lancastro], *ibidem*.

¹⁵⁴ DE CAETANO de Mello sobre a arrecadação do tabaco. Pernambuco, 30 de junho de 1698. TT, JT, 1a. via. Maço 96-A; Caixa 83.

¹⁵⁵ DE IGNACIO de Moraes Sarmuito sobre arrecadação do tabaco. Arrecife, 22 de Julho de 1698. TT, JT, Maço 96-A; Caixa 83.

¹⁵⁶ DO OUVIDOR geral. Recife, 27 de junho de 1700. TT, JT, Maço 96-A; Caixa 83.

¹⁵⁷ DO DEZEMBARGADOR Cristovão Tavares [de Moraes]. Bahia, 25 de Agosto de 1701. TT, JT, Maço 96-A; Caixa 83.

O primeiro a fazer jus ao cargo e ao salário foi Roberto Car Ribeiro que, curiosamente, não era ouvidor, mas juiz de fora¹⁵⁸. Deve ter sido decisivo para a criação do cargo na capitania as contínuas queixas no reino dos descaminhos e a necessidade de implementar na colônia o preço máximo pago por arroba de tabaco estabelecido pela coroa. Quando a Junta do Tabaco apresentou ao rei a petição de Roberto Car Ribeiro solicitando o ofício de superintendente em Pernambuco, o rei ordenou que lhe consultassem sobre a necessidade do cargo, ao que responderam os membros da Junta que “como em Pernambuco ha tabaco como na Bahia, a mesma razão que se persuadio a se criar Menistro Superintendente na Cidade da Bahia, e a q persuade que haja tambem em Pernaobuco [...]”¹⁵⁹.

Após o período de Roberto Car Ribeiro na Superintendência, os demais ocupantes do cargo foram ouvidores-gerais (ver Anexo IX)¹⁶⁰. Além da Superintendência de Pernambuco, outra foi estabelecida na Paraíba, aos cuidados, igualmente, do ouvidor daquela capitania. O mesmo foi encarregado da arrecadação sobre o tabaco na vila de Goiânia, de onde o gênero era remetido à Costa da Mina. A criação desta Superintendência data de 1707 e ainda em 1728 continuava em atividade, estando a ouvidoria a cargo de João de Souza Nunes¹⁶¹.

A Superintendência do Tabaco de Pernambuco foi uma cópia incompleta de sua similar baiana. Pelo Regimento do Tabaco, as superintendências na colônia deveriam compor-se de, pelo menos, 11 oficiais: um escrivão da ementa, um do registro, um juiz da balança, um marcador (dos rolos), um guarda-mor, um escrivão deste, um guarda-livros, um porteiro, três cabos de lanchas e soldados para as mesmas¹⁶². Em Pernambuco, por sugestão do próprio superintendente em 1704, os cargos efetivados foram reduzidos a quatro: Juiz da Balança, Escrivão do Registro, Guarda-Mor e Porteiro, sendo

¹⁵⁸ Este ministro foi o primeiro juiz de fora de Olinda. TT, *Chancelaria de D. Pedro II*, vol. II, Livro 63, f. 11v.

¹⁵⁹ SATISFAÇÃO á Resolução da Cons.a Registada neste L.o a fl. 182v [...]. Lisboa, 30 de julho de 1703. Resolução favorável do rei: Lisboa, 07 de agosto de 1703. TT, JT, Conselho da Fazenda, Livro 403, fl. 185.

¹⁶⁰ Em princípio, seriam todos os ouvidores gerais de Pernambuco do período, mas nem sempre foi o caso.

¹⁶¹ DO OUVIDOR da Parayba. Paraíba, 7 de março de 1728. TT, JT - Maço 100-A, Caixa 90. Ainda que este órgão da Paraíba tenha funcionado de forma insatisfatória, sua existência vai além dos anos 1712-1718, aos quais Jean Baptiste Nardi a havia limitado; cf. Nardi, *op. cit.*, p. 105.

¹⁶² REGIMENTO da Iunta da Administraçam do Tabaco. Lisboa: Miguel Deslandes, 1702, p. 40-2 (§ II-VI), 43-4 (§ IX).

que estes dois últimos eram exercidos pelo mesmo indivíduo. O mesmo superintendente propôs que se efetivassem os cabos e soldados para as lanchas das diligências a serem feitas. No momento, porém, não havia nem lancha nem soldados, pois não havia de onde se lhes pagasse.

A dita Superintendência estava estabelecida num armazém particular no Recife (bem entendido, no istmo), onde o tabaco era recolhido e de onde era despachado após as vistorias regulamentares para ser beneficiado¹⁶³. Com a assunção do cargo por Roberto Car Ribeiro, este achou por bem transferi-la para um imóvel que servira de Casa da Moeda, devido a que julgara “indecente que a mesma casa [a anterior] sem divisam servisse de tribunal, armas e venda publica, impedindo-se o despacho com o estrondo, e turba dos compradores e outras indecencias [...]”¹⁶⁴. Por este armazém, que pertencera ao próspero Antonio Fernandes de Mattos e, à época, pertencia à Ordem Terceira de S. Francisco¹⁶⁵, eram pagos 60\$000 de aluguel pela fazenda régia, mas os oficiais da administração eram remunerados pelos emolumentos que recebiam da vistoria do tabaco que entrava no armazém e das multas aplicadas aos infratores do Regimento, sem receberem qualquer pagamento pela fazenda de sua majestade¹⁶⁶.

Em 1727, os homens de negócio do tabaco requereram ao governador Manoel Rolim de Moura e ao ouvidor e superintendente Manoel do Monte Fogaça que se ampliasse a casa do armazém, alegando ser a mesma muito pequena e “não ter suficiência de recolher quanto tabaco a elles vinha”, o que provocava prejuízos pelos roubos, perdas e descaminhos do tabaco. O governador e o superintendente vistoriaram o armazém e concordaram com sua ampliação, autorizando o proprietário, que então era o homem de negócios João Gonçalves Reis, a erguer um sobrado sobre o mesmo, para a recolha do tabaco e para seu tribunal onde se lhe daria despacho¹⁶⁷. Nesta época o valor de locação do armazém já era de 100\$000 e devia-se ao proprietário outros

¹⁶³ O Regimento estipulava que deveria haver um armazém e um trapiche exclusivos para o tabaco; REGIMENTO, *Doc. cit.*, p. 43, § VIII.

¹⁶⁴ [CARTA do Superint.e do Tabaco de Pernambuco]. Recife de Pernambuco 1o. de Abril de 1704. TT, JT, maço 97, Cartas remetidas do Brasil e da Índia.

¹⁶⁵ DO SUPERINTENDENTE do Tabaco de Pernambuco Joseph Ignacio de Arouche. Recife, 2 de Setembro de 1708. TT, JT, Maço 97, Cartas remetidas do Brasil e da Índia. A Ordem Terceira herdou-o de Antonio Fernandes de Matos, que o construíra e emprestara para que nele funcionasse a Casa da Moeda. Cf. Mello. *Um mascate e o Recife, op. cit.*, p. 65-6.

¹⁶⁶ [CARTA do] Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife, 31 de Março de 1704. TT, JT, maço 97, Cartas remetidas do Brasil e da Índia.

690\$000. João Gonsalves Reis, do qual já tivemos oportunidade de falar, pediu a propriedade dos ofícios de guarda e juiz da balança, oferecendo em troca o armazém e o cancelamento do montante dos aluguéis de que era credor.

Não foi possível encontrar a resposta a esta petição mas, apesar de ter recebido apoio do superintendente e do escrivão do tabaco de Pernambuco, deve ter sido rejeitada pela coroa. Isto se pode deduzir pelo fato de que em 1743, ainda era num armazém alugado que funcionava a Superintendência. O imóvel (que talvez fosse o mesmo) era de propriedade de um tal João de Souza Cabral, ao qual se devia 420\$000 réis, saldados naquele ano. O desembargador conservador da Junta do Tabaco foi de parecer que se devia pagar a letra do aluguel do armazém por boa fé, mas não pela utilidade do gasto, uma vez que o tabaco ia todo para a Costa da Mina e não para o reino, devido à sua qualidade inferior. Portanto, dizia, o superintendente deveria evitar aquele gasto mandando que os donos do tabaco recolhido no armazém pagassem seu aluguel¹⁶⁸.

Até a instituição das Mesas de Inspeção do açúcar e do tabaco (1751), a Superintendência de Pernambuco funcionou com o reduzido quadro de oficiais que já indicamos, recebendo pelos emolumentos e, desde 1706, tendo ordenado fixo da fazenda régia¹⁶⁹. Porém, por decreto de 12 de Dezembro de 1740, havia ordenado o rei que as serventias no Brasil que não tivessem proprietários fossem providas por donativo, pago à fazenda antes do sujeito tomar posse. Nos casos em que alguém oferecesse maior quantia que o último ocupante do ofício, seria preferido para o ofício e ninguém poderia ser provido pelas autoridades no Brasil sem antes pagar o donativo, que deveria ser pago a cada seis meses¹⁷⁰.

A medida veio prejudicar o funcionamento da Superintendência, de acordo com o ouvidor, se achando a alfândega sem guarda por não haver quem servisse por donativo

¹⁶⁷ INFORMAÇÃO do Superintendente do Tabaco Recife, 15 de agosto de 1727. TT, JT, maço 99.

¹⁶⁸ SOBRE as Contas q nella deu o Ouvidor Geral e Superintendente do mesmo genero de Pernambuco. Lisboa, 8 de Fevereiro de 1744. TT, Conselho da Fazenda, Livro 405, fl. 116v-118.

¹⁶⁹ DO SUPERINTENDENTE de Pernambuco. Sobre haverem de ter consignaço p.a pagam.o de seus ordenados os officiaes. TT, JT, Maço 97, Cartas remetidas do Brasil e da Índia. DO SUPPERINTENDENTE [do tabaco da Bahia]. Informação sobre hua carta do Superintendente [do tabaco] de Pernambuco sobre varios particulares. Bahia, 20 de Janeiro de 1706. TT, JT, Maço 96.

¹⁷⁰ [DECRETO de 18 de Fevereiro de 1741]. Lisboa, 18 de Fevereiro de 1741. TT, JT, Maço 53, Decretos 1731-1760. O decreto original está incluído neste enviado ao Brasil.

como V.Mg.^{de} ordenava. E o Escrivão [Manuel Vaz Pinho] q servia a dita ocupação havia vinte annos com muita intelligencia e fidelidade como lhe tirarão o ordenado q V.Mg.^{de} era servido dar lhe de quarenta mil reis por anno para o donativo, e por não ter outros emolumentos taobem queria largar o dito Officio, e não haveria pessoa de satisfação q o servisse.¹⁷¹

Na Bahia, a medida também foi vista com reservas pelo superintendente do tabaco. Em sua opinião, seria de grande prejuízo que os officios da arrecadação corressem por donativos, sendo concedidos a quem desse mais, pois os homens de negócio é que os comprariam e desencaminhariam tabaco ao seu talante¹⁷². O desembargador conservador da Junta do Tabaco concordou com os ministros régios na colônia, argumentando que sem ordenados não haveria que quisesse servir nos cargos, por não ter outros emolumentos “ou utilidades licitas, não haveria quem os quizesse servir de graça nem se havião de sustentar do vento e lá lhe buscarião geitos e industrias perniciosas para extorquirem com q se mantivessem [...]”¹⁷³.

Ao longo da metade inicial do século XVIII é justo dizer, acerca da Superintendência do Tabaco de Pernambuco, que, não obstante ter sido mais modesta que sua congênere baiana, esteve longe de ser quase inoperante¹⁷⁴. Foi determinante para que suas dimensões se mantivessem reduzidas o fato de que, ao contrário da Bahia, a maior parte da produção local fosse despachada para a Costa da Mina e não para o reino. Além de ter o papel de garantir que apenas o tabaco de terceira categoria seria embarcado para a África e o mais fino para o reino, a Superintendência cumpria seu papel

porq se não houvesse facilmente se descaminharia o tabaco da melhor qualidade q se fabricava nas Alagoas q era pertencente ao Governo de Pernambuco, e suposto se costumava navegar para a Bahia; facilmente se descaminharia por Pernambuco se lá não houvesse Ministro e Officiaes q intendessem na sua arrecadação¹⁷⁵.

A existência de um grupo de mercadores traficando desde o Recife com a Costa da Mina fazia com que, para a fazenda régia, fosse necessário a

¹⁷¹ SOBRE as Contas q nella deu o Ouvidor Geral e Supperintend.^{te} do mesmo gn.º de Pernambuco. Lisboa, 8 de Fevereiro de 1744. TT, Conselho da Fazenda, Livro 405, fl. 116v-118.

¹⁷² SOBRE a conta q dá o Dez.or Superintend.te do mesmo gn.o da Cidade da Bahia. Lisboa, 15 de Fevereiro de 1748. TT, Conselho da Fazenda, Livro 405, fl. 189-189v.

¹⁷³ Sobre as Contas q nella deu o Ouvidor Geral e Superintendente do mesmo gn.º de Pernambuco, *Doc. cit.*

¹⁷⁴ Nardi, *O Fumo Brasileiro no Período Colonial op. cit.*, p. 106.

existência e funcionamento da Superintendência. Da mesma forma que a política monopolista da coroa levou, inadvertidamente, à concentração da produção de tabaco na Bahia em Cachoeira¹⁷⁶ e o escape de parte do que se beneficiava para a Costa da Mina¹⁷⁷, o tabelamento de preços e o monopólio de seu comércio no reino teve por resultado, em Pernambuco, o desvio da produção para o gênero de 3ª. qualidade e a concentração de seu comércio no tráfico de escravos, o que, ao fim e ao cabo, coadunou-se com a demanda crescente por mão-de-obra nas minas.

¹⁷⁵ SOBRE as Contas q nella deu o Ouvidor Geral e Superintendente do mesmo genero de Pernambuco, *Doc. cit.*

¹⁷⁶ Até o fim da primeira década seiscentista a coroa tentou limitar a produção e mesmo proibiu-a a dez léguas do litoral. Com o aumento na demanda por escravos devido à mineração, a coroa mudou de opinião e liberou a produção em Cachoeira, aceitando uma situação de fato, embora tenha mantido-a interdita a áreas vizinhas, reservando a elas a produção de mandioca. Cf. as cartas do governador geral D. Rodrigo da Costa para os coronéis do Recôncavo in: Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, vol. 40, p. 142-3, 168-9, 179-81, 316-7.

¹⁷⁷ Nardi, *op. cit.*, p. 71-4, 218-21.

CAPÍTULO 3.
SERVINDO A DOIS SENHORES:
o tráfico de escravos de Pernambuco
com a Costa da Mina

Ao contrário do que alguns pesquisadores afirmam, a praça do Recife contou com grupos de homens de negócio que, entre outras atividades mercantis, engajou-se na mercancia de escravos¹. As dimensões deste grupo, seu grau de inserção na economia colonial e as condições enfrentadas no trato que mantinham com a Costa da Mina são analisadas nas páginas que se seguem. Ver-se-á que suas atividades foram permitidas e mesmo estimuladas pela coroa, dada a insaciável demanda de braços pelo Brasil em sua “idade de ouro”.

Ao mesmo tempo, porém, a compreensão metropolitana da utilidade destes homens de negócio confrontava-se com a contínua infração à legislação colonial que sua atividade mercantil em África implicava. Como se viu, no capítulo 1, este tráfico, uma das fontes primordiais do fator trabalho na colônia era, a um só tempo, via de contrabando de ouro e tabaco fino para as mãos dos outros europeus traficando na África Ocidental, colocando um dilema de difícil solução aos conselheiros da coroa.

3.1. O comércio negreiro e as exportações de tabaco.

Não obstante o rosário de queixas das autoridades reinóis e coloniais sobre os descaminhos de tabaco, também do porto do Recife era embarcado este produto, fosse para o reino, fosse para a Costa da Mina. A partir de uma devassa² e do estabelecimento da superintendência do tabaco na capitania, as quantias embarcadas passam a ser registradas. Não é possível, por ora, apresentar um quadro completo do volume das exportações deste gênero a

¹ Joseph Miller afirmou que o Recife não contou com um tráfico escravista próprio àquela altura, sendo abastecido pelo trato da Bahia e de Lisboa. Cf. Miller. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, p. 458.

² DO DEZEMBARGADOR Cristovão Tavares [de Moraes]. Bahia, 25 de Agosto de 1701. TT, JT, Maço 96-A, Caixa 83.

partir do Recife (se é que será possível fazê-lo um dia), como já se dispõe para a Bahia³. Podemos, porém, ter uma idéia aproximada da importância das exportações na primeira metade do século XVIII e, indiretamente, estimarmos as dimensões da produção local (Tabela XIV).

O que salta logo à vista são as lacunas da documentação. Para alguns anos, sabemos o total exportado para o reino e para a África, para os demais, só o de um ou outro dos destinos⁴. É possível afirmar, porém, que ao longo da primeira metade do século XVIII, a produção da capitania de Pernambuco não esmoreceu. Basta-nos ver que as remessas para a Costa da Mina permanecem. Quanto ao volume que se enviava para aquelas paragens do Atlântico, as exportações eram bastante irregulares ano a ano. Às vezes bem acima do que afirmava o superintendente do tabaco da Bahia, que dizia que “sem que V. Mg.^{de} tenha direytos alguns se embarcam todos os anos para a Costa da Mina mais de dez mil arrobas de Tabaco regularmente”⁵, outras vezes, bem abaixo. O certo é que, dos números disponíveis, pode-se afirmar que entre 60% e 90% do tabaco embarcado no Recife seguiu para a Costa da Mina, com exceção de uns poucos anos. A média das exportações para a Costa da Mina e Lisboa é distorcida pelos volumes do ano 1698. Neste ano o ouvidor realizou uma devassa e encarregou-se da arrecadação⁶, o que deve ter aumentando o montante carregado para o reino. Quando comparada a média de exportações para a Costa da Mina à média para Lisboa, dos anos que dispomos, resulta que aquela (14.439,4 arrobas) é quase 7 vezes superior a esta (2.095,9 arrobas). Em média, o tráfico com a Costa da Mina absorveu 76% das exportações de tabaco de Pernambuco no período.

³ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. Lavoura, Comércio e Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 114 e ss.

⁴ Os resumos do tabaco exportado deveriam ser enviados à Junta do Tabaco sempre que as frotas retornassem ao reino. REGIMENTO da Ivnta da Administraçam do Tabaco, *op. cit.*, p. 40-2. Há anos em que a frota não aportava em Pernambuco, mas navios de licença vinham exclusivamente buscar tabaco. Sobre as frotas Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, cf. Virgílio Noya Pinto, *op. cit.*, p. 137-83, 188-201, 227-44.

⁵ SUPERINTENDENTE do Tabaco de Pernambuco. Recife, 20 de março de 1704. TT, JT, Maço 96, Caixa 82.

⁶ Parecer inserto em DE IGNACIO de Moraes Sarmento sobre a arrecadação do tabaco. Arrecife, 22 de Julho de 1698. TT, JT, Maço 96-A, Caixa 83.

**Tabela XIV / Exportação de Tabaco pelo Porto do Recife, 1698-1746
(em arrobas)**

	1	2	3	4	5
Ano	Total @	Costa da Mina	Lisboa	2/1 % ^a	3/1 (%)
1698	12.217	1.812	10.405	14,9	85,1
1701b	?	?	3.177	?	?
1703	?	?	1.984	?	?
1704 ⁷	12.064	9.400	2.664	78	22
1706	?	?	3.269	?	?
1710	?	?	2.062	?	?
1712	?	?	1.147	?	?
1713 ^c	?	?	176		
1714 ^c	?	?	4.400		
1716	9.564	7.205	843	75,3	8,8
1717	4.500	4.500	—	100	—
1718 ^c	—	—	890		
1721 ^c	—	—	7.847		
1725	?	38.148	?	?	?
1726	?	31.035	?	?	?
1727	—	46.025	—	100	—
1729 ⁸	10.896	9.817	94	90,1	0,86
1730	?	?	5500 ⁹	?	?
1731	540 ¹⁰	—	540	—	100
1734	25.477	16.334	328	64,11	1,29
1736	?	?	2.982	?	?
1737	26.259	24.831	84	94,6	0,3
1738 ^c	—	—	1.177		
1739	10.790	8.257	845	76,5	7,8
1740 ^c	—	—	7.918		
1742	6.570	3.942	?	60	?
1743 ^c	—	—	11.235		
1744	2.100	2.100	—	100	—
1745	14.200	13.185	—	92,9	—
1746 ^c	—	—	187,2		

a. O somatório de 2 e 3 nem sempre é 100%, uma vez que em vários anos houve queima de tabaco podre, dentre o que entrou no armazém do Recife, e/ou algum tabaco foi deixado para o “consumo da terra”.

b. Calculado de acordo com a carga da Bahia na frota de 1701 menos 32.000 rolos, cada rolo a 7,7 @.

c. Calculado pelo número de rolos, segundo Pinto, *op. cit.*, p. 140-1, 145, 147, 160, 165, 169-70; cálculo: n. de rolos x peso médio por rolo enviado da Bahia no período, segundo Nardi, *op. cit.*, p. 381.

Fontes: Cf. Anexo V.

⁷ Embora não seja dito expressamente, como o autor não refere outro tabaco além do exportado, deduziu-se que a soma de ambos compunha o total que deu entrada no armazém naquele ano.

⁸ Para este ano só há registro do movimento dos 6 primeiros meses.

⁹ Um registro no diário do Conde de Ericeira, de 10 de abril de 1731, informa a chegada da frota de Pernambuco, trazendo, entre outros produtos, “500 rolos de tabaco”. Desde fins do Dezesete, o rolo enviado para o reino pesava entre 10 arrobas e 12 arrobas, o que nos dá uma estimativa de, no mínimo, 5.500 arrobas. *Diário do Conde da Ericeira*. Miscelânea - Tomo I. Biblioteca da Ajuda.

¹⁰ Total que seria enviado para Lisboa, mas apodreceu no armazém da superintendência.

Estaria o Recife, neste ramo da exportação de tabaco, no mesmo pé que a Bahia? O superintendente do tabaco na Bahia, José da Costa Correa, em 1706 responde à carta do colega de Pernambuco, que a regente do reino o mandara avaliar: achava que o número de arrobas estimado para o tráfico entre Pernambuco e a Mina “não he factível que sejam tantas”, uma vez que da Bahia navegavam “24 embarcações do nº e mayorez que as de Pernambuco, não carregam mais que 13.270 arrobas por anno”¹¹, enquanto de Pernambuco apenas 3 embarcações faziam aquele tráfico¹². Se fossem patachos, poderiam levar, cada um, até 1.000 arrobas, e se sumacas, até 850 arrobas, o que daria um máximo de 3.000 arrobas por ano, ficando, ainda assim, acima do que se exportava do Recife para o reino. Ao longo do século, no entanto, o volume de tabaco exportado pelos negreiros baianos foi muito superior ao dos pernambucanos, embora a diferença entre ambos os tráficos tenha sido menor do que se tem admitido.

As médias quinquenais das exportações baianas calculadas por J. B. Nardi para a Costa da Mina, entre 1676 e 1755, demonstram, de fato, a superioridade da produção do Recôncavo. Se nos restringirmos ao período enfocado na Tabela XV, 1698 a 1745, os negreiros da Bahia levaram para a Costa da Mina um mínimo de 11.731 arrobas (1706-1710) e um máximo de 119.897 arrobas (1736-1740)¹³. As lacunas da documentação não permitem estabelecer médias quinquenais para as exportações do Recife; no ano de 1704 — o mais próximo daquele primeiro quinquênio — saíram 9.400 arrobas de tabaco para a Costa da Mina, enquanto os anos 1737 e 1739 — dentro do segundo daqueles lustros — perfazem a média de 16.554 arrobas. A média baiana para todo o período 1698-1746 é de 47.830 arrobas, enquanto para Recife é de 15.470 arrobas (ressalvadas as lacunas já observadas). Conclui-se, portanto, que no tocante ao trato com a Costa da Mina, se as exportações do Recife foram inegavelmente inferiores às da Bahia, não obstante elas equivaliam a, talvez, um terço das soteropolitanas, ao menos em determinados períodos.

As exportações para o reino a partir do Recife representavam, como vimos, no máximo 40% do total do tabaco da capitania enviado oficialmente a

¹¹ As embarcações do “número” são as 24 autorizadas pela coroa a fazerem o tráfico de escravos entre a Bahia e a Costa da Mina; Nardi, *op. cit.*, p. 225-6.

¹² DO SUPERINTENDENTE [do tabaco da Bahia] Informação sobre hua carta do Suppreintendente [do tabaco] de Pernambuco sobre varios particulares. Bahia 20 de Janeiro de 1706.

¹³ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*, *op. cit.*, 1996, p. 224.

Portugal (pelas frotas). Comparada à exportação baiana, aquela nunca chegou a corresponder sequer a 10%, ou mesmo 5%, desta sua outra. Ao menos quanto às exportações oficiais, o ramo africano foi o forte do comércio de tabaco da capitania de Pernambuco, ao contrário da Bahia, onde o ramo europeu deste comércio sempre foi superior ao africano¹⁴. Todavia, estes números oficiais, como era de se esperar, não contam tudo.

O contrabando de tabaco da capitania de Pernambuco e suas anexas para a Costa da Mina, lastimado pelas autoridades reinóis e coloniais, faz com que os números oficiais dêem uma idéia subestimada da produção e exportação local. A coroa esvaziou ainda mais o papel do porto do Recife e da superintendência local no controle das exportações do gênero para a África ao fazer concessões à vila de Goiana. Esta representara ao rei “a necessidade [que] tinham de escravos, pedindo em lhes fizesse mercê conceder lhes navegação para Angolla, e Costa da Mina”. Ao que o rei, após o parecer positivo da Junta do Tabaco e do procurador da fazenda, resolveu

[...] atendendo q o meyo de se aumentarem os Povos he facultar lhes o comercio fui servido deferir a estes moradores, concedendo lhes, q elles possam mandar os seus Navios a Angola, e Costa da Mina, sem serem obrigados mandallos a Pernambuco, por tempo de seis annos [...].¹⁵

Assim, os moradores de Goiana passaram a fazer o seu próprio tráfico de escravos diretamente da África, sem passar nem depender do Recife. O rei concedeu permissão para que se navegasse diretamente de Goiana para a Costa da Mina e Angola, ordenando, porém, que se estabelecesse uma fiscalização local do embarque de tabaco e acrescentado que os custos com o supervisor do tráfico teriam que ser sustentados pelos *efeitos* da própria vila de Goiana¹⁶.

É possível entrever que por trás da petição da Câmara de Goiana deferida pelo rei estavam os interesses daquela “guarda avançada do comércio recifense na porta do sertão”¹⁷, um grupo de comerciantes reinóis estabelecidos naquela vila. Entre a câmara de Goiana e a de Itamaracá, separadas em 1711,

¹⁴ Ibidem, p. 115.

¹⁵ [Carta de D. João V] incerta na DO OUVIDOR Superintendente do Tabaco [da Paraíba]. Lisboa, 14 de março de 1720. TT, JT, Maço 98.

¹⁶ DECRETO de 19 de Julho de 1719. Lisboa, 8 de Agosto de 1719. TT, JT, Maço 52 - Caixa 43 (Decretos). DO OUVIDOR Superintend.te do Tabaco [da Parahiba]. Paraíba, 15 de Dezembro de 1721. TT, JT, Maço 98.

¹⁷ Mello. *A Fronda dos Mazombos*. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2ª. ed. rev. São Paulo: 34, 2003., p. 348-9.

reproduzia-se a animosidade que marcou as relações entre as vilas do Recife e de Olinda¹⁸.

A princípio, por ser Goiana sujeita à jurisdição do ouvidor da Paraíba, este ficou encarregado de efetuar a fiscalização do embarque de tabaco na dita vila, cuidando, como de praxe, que apenas o tabaco de 3^a. e *ínfima* qualidade fosse negociado com a África. O ouvidor, no entanto, queixou-se do excesso de trabalho, informando que “tenho ido a Goyanna alguãs vezes em tempos diversos, e [tido] muitos trabalhos, [...], por não faltar a ella, desta cabeça de Comarca a examinar os Tabacos daquela Villa [de Goiana]”. Sobre a pessoa que poderia assumir em Goiana o posto de superintendente do tabaco, apontava

O Capitão Joseph Fernandes da Silva, Senhor do Engenho de [Uruhalê?], sitio q dista da Villa hũa legoa, he a pessoa q unicamente achei com os requisitos convenientes para exercer o lugar de superintendente.

O ouvidor recomendava-o por ser “bem nascido e de procedimento notoriamente bom, he homen rico, e por isso independente, para fazer a sua obrigação sem respeitos; tem cazas na Villa”, podendo ficar nelas na época dos embarques e, mesmo sendo senhor de engenho, por ter feitores, tal não lhe impediria de fazer o exame dos tabacos.

Ainda sobre o ordenado do superintendente, dizia o ouvidor que no mesmo ano (1721)

cresceu em a minha prezença o contrato dos subsidios de açucares e tabacos dez mil e cem cruzados, pois remattandosse o proximo a este, por doze mil cruzados, e cem mil reis, nesta ocasião em q eu assisti, em comprimento da Ordem de V.Mg.^{de} se remattou por vinte e dous mil e cem cruzados; donde [...] se pode fazer o ordenado competente.¹⁹

De sorte que lhe parecia justo que do subsídio do tabaco saísse o dinheiro para se custear a superintendência. A câmara de Goiana concordou com todas as sugestões do ouvidor. Por fim, o procurador da fazenda foi de opinião que se custeasse o superintendente pelos *bens do conselho* da vila de Goiana, já que era em seu interesse que se concedia a navegação direta entre Goiana e a África²⁰.

¹⁸ Ibidem, p. 395-6.

¹⁹ DO OUVIDOR Superintendente do Tabaco [da Paraíba]. Lisboa, 14 de março de 1720. TT, JT, Maço 98.

²⁰ Parecer junto à carta DO OUVIDOR Superintendente do Tabaco [da Paraíba]. *Doc. Cit.*, e datado em Lisboa, 18 de [abril?] de 1723.

Ao que parece, as tentativas de estabelecer-se uma superintendência ou fiscalização local do tabaco enviado para a Costa da Mina não vingou. A idéia deve ter sido abortada, pois ainda em 1728 era o ouvidor da Paraíba que fiscalizava o embarque em Goiana²¹. Talvez o malogro da proposta do ouvidor da Paraíba se deva às complicações em que se viu envolvido o mesmo José Fernandes da Silva, acusado de homicídio e desmandos pelas câmaras de Itamaracá e Goiana e pelo próprio governador de Pernambuco²².

A liberdade deste comércio direto entre Goiana e a Costa da Mina foi renovada por ordem régia, a pedido dos moradores e oficiais da câmara de Goiana, em 1731²³, sem que, no entanto, se constituísse oficial na vila para o encargo da fiscalização do embarque de tabaco. Havia ordem de que se enviasse uma lista do número de embarcações que navegavam para a Costa da Mina e a quantidade de arrobas de tabaco que levavam. Se o ouvidor da Paraíba chegou a despachar para Lisboa este rol, não se sabe. Porém, nos documentos da Junta do Tabaco não há nenhuma missiva com este conteúdo.

Observe-se, voltando ao trecho citado há pouco, que o aumento do valor pelo qual se arrematou o contrato dos subsídios do açúcar e tabaco na passagem da segunda à terceira década do século XVIII foi significativo. O acréscimo de doze mil cruzados ou de mais de 100% ao valor do triênio anterior aponta para uma situação ainda favorável da economia de Itamaracá, incluindo a vila de Goiana. É provável que tenha sido apenas o canto do cisne da capitania às vésperas da depressão que se seguiria nas duas décadas posteriores²⁴. No entanto, nem o tabaco nem, por meio dele, a importação de mão-de-obra escrava faltaram à capitania, pois, como visto, os moradores de

²¹ DO OUVIDOR da Parayba. Paraíba, 7 de março de 1728. TT, JT, Maço 100-A, Caixa 90.

²² CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], D. Manoel Rolim de Moura, ao rei [D. João V], sobre não ter passado salvo conduto permitindo armas ofensivas ao capitão mor de Itamaracá, José Fernandes da Silva, e aos seus irmãos que cometeram vários delitos, incluindo a morte do juiz dos órfãos de Itamaracá, Henrique Henriques de Miranda, e o auxílio que pretende dar ao desembargador da Relação da Bahia, João Veríssimo da Silva, nas diligências da devassa do dito caso. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 34, Doc. 3107.

²³ REQUERIMENTO dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei [D. João V], pedindo nova provisão para poderem comercializar livremente escravos de Angola e da Costa da Mina, sem passarem pela capitania de Pernambuco, por mais 6 anos. Lisboa, 31 de janeiro de 1731. AHU, CU, Cx. 42, Doc. 3738.

²⁴ Sobre a cronologia da depressão na produção açucareira da região, cf. J. H. Galloway. "Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise". *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 36 (2), abril/junho 1974, p. 93-4.

Goiana traficaram seus próprios escravos (legalmente) desde 1719 e ainda em fins da década 1740²⁵.

Poderíamos supor, todavia, que o tráfico tenha sido uma alternativa econômica à depressão da lavoura açucareira nos anos de auge da mineração no centro-sul da colônia. Certamente não é por acaso que em nos anos 1720 dizia-se da “província de Pernambuco” que “a contínua variação do tempo e da fortuna a fez ainda mais célebre pelos estragos que pela grandeza”²⁶.

No entanto, testemunhos da década 1770, (talvez algo suspeitos por se dirigirem contra a Companhia pombalina) dão conta de que a primeira metade do Setecentos assistira à prosperidade da lavoura fumageira na capitania de Itamaracá. Segundo uma representação da Câmara de Goiana (1770), Itamaracá produzia 16.000 arrobas de tabaco por ano, tendo produzido no passado 40.000²⁷. Aproximando-se o fim daquela década, a direção da Companhia de Pernambuco e Paraíba afirmava que a produção de Goiana era de 25.000 arrobas, enquanto o governador de Pernambuco asseverava que já fora de 45.000²⁸ (creio que, em ambos casos, a produção referida engloba as duas vilas). Apesar da distância que medeia entre a arrematação citada mais acima dos subsídios da capitania (1721) e estes testemunhos, meio século depois, parece que a lavoura de tabaco na região estava longe de extinta.

Outra concessão régia que afetou diretamente o rendimento da superintendência do tabaco de Pernambuco foi feita à vila de Alagoas. Por requerimento da mesma, a coroa deferiu a solicitação dos comerciantes e produtores das Alagoas de enviar o seu tabaco pela Bahia, o que gerou queixa do superintendente de Pernambuco. A esta deu resposta o seu colega da superintendência da Bahia, informando que

[...] alguns dos moradores da Villa das Lagoas e S. Miguel remetem os seus asucre e Tabacos a Pernambuco de cujo destrito he aquella Villa, e outros os envião a esta Cidade aonde achão mais generos dos que necessitão por eles

²⁵ CARTA dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei [D. João V], sobre a autorização para fazer comércio com o Reino de Angola e Costa da Mina, na aquisição de escravos para os engenhos de açúcar, através do negócio do tabaco, e os obstáculos postos pelo governador da capitania de Pernambuco, [conde dos Arcos, D. Marcos José de Noronha e Brito]. Goiana, 25 de janeiro de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 65, D. 5508.

²⁶ Sebastião da Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. [1730]. São Paulo: W.M. Jackson Inc., [1964], p. 79.

²⁷ José Ribeiro Júnior. *Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro*. A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. São Paulo: HUCITEC, 1976, p. 173.

²⁸ OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Menezes, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco [...]. Recife, 13 de julho de 1778. AHU, CU, Cx. 130, Doc. 9823, § 7, f. 31.

fornecerem maior comercio, consumo, e preço, e menos gravame de subcidios [...]. enquanto a distancia não sem duvida ser muito mais perto da dita Vila a Pernambuco do que a esta Cidade para onde há de Verão melhor monção a resp.^o dos Ventos e agoas que Correm para o Sul, de alguns annos a esta parte se conserva reciproco tracto entre os homens de negocio desta praça, e os moradores daquela Villa com a dependencia de Largas Contas [...].²⁹

A capitania das Alagoas mantinha relações comerciais com as duas capitanias mais ricas a norte e ao sul, para onde enviava o seu tabaco, tido por o melhor da colônia. Como bem notou Evaldo Cabral de Mello, apesar da jurisdição formal de Pernambuco sobre Alagoas, supostamente um satélite daquela, Recife e Salvador disputavam a hegemonia sobre a economia alagoana³⁰. A julgar pelo testemunho do superintendente da Bahia, a praça soteropolitana levava a melhor, fosse pelo regime de ventos e águas, a monção de verão, fosse pela já discutida diferença de direitos cobrados sobre o tabaco em cada uma das capitanias, seja, enfim, pelo praça da Bahia fornecer “maior comercio, consumo, e preço” ao tabaco das Alagoas, o que levava à “dependência recíproca de Largas Contas”.

Não obstante, Pernambuco também recebia tabaco da capitania da vila de Alagoas. O fato dos produtores desta o enviarem à Bahia com permissão régia deve ter resultado num volume ainda menor de tabaco enviado do Recife a Portugal, visto que justamente o tabaco de S. Miguel era reputado o melhor e, portanto, capaz de ser enviado ao reino, ao passo que o de Goiana e Itamaracá eram considerados inferiores e, assim, passíveis apenas de serem comercializados pelo tráfico de escravos.

Acrescente-se às rotas de Goiana e Alagoas/Bahia a da Paraíba, de cujo porto navegavam algumas embarcações, anualmente, em demanda da Costa da Mina, trocando tabaco pernambucano por escravos, como informava o superintendente (o ouvidor da Paraíba) em 1728:

Nesta Capitania tem de prezente crescido a planta e cultura dos tabacos e mayor concurrencia por mar, e terra dos de Goyana e Itamaracá, por q alem de duas piquenas embarçaõens q deste porto costumão navegar para Costa da Mina a negocio, e resgate de negros entrou na mesma navegação hum navio de hu Mathias Soares Taveyra, q o mandou carregado de assucares e tabacos, e se esta aprestando outro novamente fabricado de muitos socios q tem comprado tabacos em a dita Vila de Goyana.³¹

²⁹ SUPERINTENDENTE da Recadação do Tabaco da Bahia, 12 de Outubro de 1705. TT, JT. Maço 97.

³⁰ Evaldo Cabral de Mello. A cabotagem no Nordeste Oriental. In: Idem. *Um Imenso Portugal*, op. cit., p. 179-80.

³¹ DO OUVIDOR da Parayba. Paraíba, 7 de março de 1728. TT, JT - Maço 100-A, Caixa 90.

O tráfico de escravos da Paraíba realizava-se, pelo acima exposto, também com a Costa da Mina, concorrendo, desta forma, com Pernambuco pela oferta de tabaco da capitania e na demanda por escravos. Um pequeno trecho desta passagem autoriza a deduzir que também a Paraíba cultivava tabaco, já que o ouvidor afirma que “Nesta Capitania tem de presente crescido a planta e cultura dos tabacos”. Havia, portanto, três portos na jurisdição da capitania de Pernambuco autorizados a fazer o tráfico de escravos diretamente com a África: Recife, Goiana e Paraíba. Em tópico anterior se discutiram as implicações desta constatação. Portanto, basta reafirmarmos que o tráfico de escravos entre a capitania de Pernambuco e a Costa da Mina não se restringia ao contrabando agenciado pelos comissários volantes, sendo mesmo um empreendimento sancionado pela coroa portuguesa.

3.2. Comissários volantes e homens de negócio: os agentes do tráfico

Na obra magna de Vitor Hugo, *Os Miseráveis*, o vilão-mor Thénardier, de posse de uma boa soma de dinheiro, fruto da derradeira maldade que praticou, parte para a América e, lá, torna-se traficante de escravos³². Os mercadores de almas de que aqui se trata tiveram origem mais prosaica, como logo se verá.

Para Guillermo Palacios os “comissários volantes” predominaram no comércio de tabaco do Nordeste oriental³³. Suas conclusões parecem corretas quanto à importância destes agentes na exportação do tabaco saído do sul da capitania e das Alagoas, onde a escala do comércio negreiro era menor. No porto do Recife, no entanto, dominavam este trato homens de negócio, os quais aparecem distintamente nos relatos e documentos coevos. Vejamos, primeiramente, as atividades daqueles.

Podemos saber pela letra da lei que “Commissarios volantes vinha a ser pessoas que comprão fazendas para as hirem vender pessoalmente sem terem fundos próprios [...]”³⁴. A ação dos comissários volantes tornou-se proibida

³² Victor Hugo. *Os Miseráveis*. São Paulo; Rio de Janeiro: Cosac e Naify; Casa da Palavra, 2002, vol. II, p. 755.

³³ Guillermo Palacios. *Cultivadores libres, Estado y crisis de la esclavitud em Brasil em la época de la Revolución industrial*. México, D. F.: Colegio de México; Fondo de Cultura, 1998, p. 37-8, 41-2, 65-8, 107, 111.

³⁴ Joaquim José Caetano Pereira e Sousa. *Esboço de hum Dicionario Juridico, Theoretico, e Practico, remissivo ás Leis compiladas, e extravagantes*. Tomo I. Lisboa: Rollandiana, 1825, [s/ p.]. (Agradeço ao prof. Tiago Miranda pela indicação desta obra de inestimável valor, pois permite orientarmo-nos no labirinto da legislação colonial portuguesa).

por duas leis régias de José I (1755 e 1760)³⁵. Antes da segunda metade do século, no entanto, sua atividade é mencionada sem sobressaltos, como parte da economia reinol e da América portuguesa. O seu *modus operandis* pode ser mais detalhado a partir de testemunhos de personagens estantes na metrópole e no Estado do Brasil.

Os primeiros, os homens de negócio da praça de Lisboa; o segundo, o governador da capitania de Pernambuco. Diziam aqueles, numa petição escrita ao rei na qual se queixavam do peso dos direitos sobre o tabaco, que a *taxa* (preço) fixa do tabaco na colônia tinha pouca efetividade, devido à oscilação das safras (e, portanto, da oferta) e “Alem de q. os Commissarios do Brazil comulmente tratavão de se pagarem das fazendas, q tinham fiado, dos Lavradores”³⁶.

O governador, por sua vez, requisitado a comprar em Pernambuco 5000 cruzados de tabaco seletto, “passando letras sobre o tesoureiro” da Junta (ou seja, fiado), respondeu que

os Lavradores deste genero morão vinte e sincoenta Legoas em distancia do Recife, e que são os mais pobres do Brazil, e por consequencia quazy infinitos aquelles com quem se ha de fazer o desembolço, o qual deve ser antecipado, e distribuido por comesarios que vão a Goyana e Alagoas no tempo da Colheita [...].³⁷

O dinheiro solicitado antecipadamente deveria servir para pagar aquelas fazendas, às quais os homens de negócio de Lisboa se referem, em posse das quais os comissários negociavam com os lavradores de tabaco, *fiando-lhes* os produtos, cuja garantia era a safra futura. Aqui se verifica, em pequena escala, o mesmo processo de endividamento, favorecido pela baixa liquidez da economia colonial³⁸, de que já tratamos acima (obviamente com conseqüências sócio-econômicas bem diferentes, visto serem os fumicultores de Pernambuco os lavradores *mais pobres do Brazil*).

³⁵ Alvarás de 6 de Dezembro de 1755 e de 7 de março de 1760. Idem, *ibidem*.

³⁶ DA JUNTA da Administração do Tabaco Com a petição inclusa do Provedor e Deputados da Meza do Espirito Santo dos Homenz de Neg.o desta Cidade [de Lisboa]. Lisboa, [s/d.: 1713?]. TT, JT, Maço 9.

³⁷ DO G[OVERNADOR] Fr.co Martins Mascarenhassobrea compra que se lhe encommendou de cinco mil cruzados de tabaco selecto p.a a frota de 1700. Pernambuco, 10 de Junho de 1699. TT, JT, Maço 96-A; Caixa 83.

³⁸ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. op. cit., p. 179-84. Sobre o papel do crédito diante da baixa liquidez na América colonial como um todo, cf. Jacob Price. Credit in the slave trade and plantation economies. In: Barbara L. Solow. *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: University Press, 1991, p. 293 e ss.

A definição da atividade dos comissários volantes pela lei que os pôs na ilegalidade pode levar-nos a compreendê-las de forma muito estrita, como se aqueles se tratassem de tipos muito distintos de outros comerciantes que do reino vinham negociar na colônia luso-americana. Tampouco, suponho, bastou a lei proibitiva para que sua atividade fosse encerrada. Estas hipóteses podem ser inferidas de alguns excertos de um longo arrazoado do governador de Pernambuco José César de Menezes, contra as atividades da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba³⁹.

Os diretores da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (CGCPPB) afirmavam que as fazendas vendidas por contrabando na capitania de Pernambuco eram mais baratas por serem vendidas abaixo do custo, com prejuízo. Contrariando este argumento, segundo o qual estas atividades “S. Magestade [...] procurou evitar com o estabelecimento das companhias, e com a extinção dos Comissarios volantes”⁴⁰, o governador deu explicação diferente ao procedimento dos comissários. Para ele, o menor preço das fazendas ofertadas por contrabando devia-se ao *mayor zelo, e cuidado, que os ditos* Negociantes *poem em comprar suas fazendas nesse Reyno pello menores preços, q’ lhes é possível [...]*⁴¹. *Negociantes* aparecem aqui como sinônimo de *comissários volantes* e tudo indica que suas atividades não estavam extintas. Eles partiam do reino e, agora, passavam por outros portos (Bahia e Rio de Janeiro) antes de virem vender suas fazendas em Pernambuco.

Que sua atividade era considerada ilegal, não há dúvida, mas, como muitas outras que ocorriam ao arrepio das disposições da coroa, permaneciam vigorosas e ainda mais recompensadoras na vigência do monopólio da CGCPPB sobre o Nordeste Oriental. Diante dos altos preços das fazendas praticados pela Companhia nas praças sob seu exclusivo, os ditos negociantes, além dos fretes e direitos que pagavam das fazendas que adquiriam no reino, sujeitavam-se “ao mayor e mais formidavel de todos os riscos pellas suas consequencias qual he o do confisco, no caso de lhe serem aprehendidas”⁴².

³⁹ OFÍCIO do governador da capitania de Pernambuco, José César de Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco [...]. Recife, 13 de julho de 1778. AHU, ACL, CU, Cx. 130, Doc. 9823.

⁴⁰ *Ibidem*, f. [15].

⁴¹ *Ibidem*, f. [16]. (Grifo nosso).

⁴² *Ibidem*, f. [16-7].

Confirma-se, neste caso, que o contrabando nas colônias tornava-se atraente, porque lucrativo, devido à intensificação do exclusivo metropolitano⁴³.

Assim, os comissários volantes ou, simplesmente, negociantes, permaneciam em atividade após 18 anos desde que haviam sido proscritos por el rei D. José. E seu *modus operandi* não havia se alterado:

Convenho pois q' os ditos *Negociantes* se contentem de huma conveniencia modica para manutenção de suas familias, e continuação do modo de vida, em q' se achão; porem, geralmente falando, não posso de modo algum conformarme a querer, q' tão grande numero de homens se unissem de comum acordo a procurar um tão precipitado meyo de se arruinarem, *comprando nesse Reyno fazendas fiadas*, para as hirem ali [na colônia] vender por custo, e ainda com alguma perda [...], e muito menos, me posso conformar a querer, q' quando eles entrassem num empenho tam desesperado, houvesse nesse Reyno quem o promovese, e auxiliase, *continuando lhes a fiar Partidas sobre Partidas*, sem verem dellas o indispensavel embolço [...]⁴⁴.

Os comissários volantes, estes negociantes itinerantes, constituíam a base da hierarquia do setor mercantil do ultramar do império, para onde seguiam com a esperança de que, bem sucedidos em suas negociações, poderiam subir na escala mercantil. Assim acontecia com alguns dos que chegavam ao Recife e se empregavam nas casas comerciais já estabelecidas na praça ou tornavam-se vendedores de fazendas pelo interior, mas que logravam subir à condição de mercador de sobrado com o passar dos anos⁴⁵. Vendendo fazendas que não lhes pertenciam ou representando mercadores de uma praça em outra, podemos encontrá-los também em Luanda, onde eram correspondentes de mercadores reinóis ou do Brasil na condição de “negociantes comissários” para os traficantes de escravos⁴⁶. As distintas condições desses agentes mercantis eram denotadas pela designação contemporânea que recebiam, onde um comissário era distinto daquele que mercadejava com “efeitos próprios”⁴⁷ e,

⁴³ Cf. Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1978, p. 90-1.

⁴⁴ OFÍCIO do governador da capitania de Pernambuco, José César de Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco [...], Doc. cit., f. [17]. (Grifo acrescentado).

⁴⁵ Evaldo Cabral de Mello. *A Fronda dos Mazombos*. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2a. ed. rev. São Paulo: 34, 2003, p. 151-3.

⁴⁶ Joseph C. Miller. Commercial Organization of Slaving at Luanda, Angola — 1760-1830. In: Henry A. Gemery; Jan S. Hogendorn, *op. cit.*, p. 83-4; Miller. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, p. 250, 279, 295-6, 306, 311-2.

⁴⁷ Miller. Commercial Organization of Slaving at Luanda, Angola — 1760-1830, *op. cit.*, p. 83, 86-7.

ainda mais, de um lojista ou de um mercador de sobrado⁴⁸, este no topo da elite mercantil colonial.

Assenhoreando-se do tabaco produzido pelos homens pobres livres ao sul da capitania de Pernambuco, os mesmos comissários volantes, desde décadas anteriores, enviavam-no para a Costa da Mina em demanda de escravos⁴⁹. Porém, a suposição de que a interdição da atividade dos comissários volantes no Brasil foi um dos fatores que levou à extinção da lavoura do tabaco em Pernambuco no terceiro quartel do século XVIII⁵⁰ deve ser repensada à luz da permanência desse tipo de comércio itinerante do reino para a colônia, como os indícios apresentados acima sugerem fortemente.

Por sua vez, o tabaco exportado pelo porto do Recife seguia em barcos registrados na superintendência, às vezes constando o nome dos mestres, o tipo de embarcação e, mais raramente, a carga de cada uma. O nome dos proprietários da carga e/ou das embarcações, porém, não aparecem nestes registros. Temos que ir buscá-los em outros documentos da superintendência que os mencionam. Os registros da superintendência falam de tais comerciantes de uma forma geral, assim como numa certidão passada pelo escrivão, na qual menciona que em 1717

neste Armazem onde se costuma recolher [o tabaco], entrarão somente [4.500 arroba], q a mayor parte dellas mandarão vir os homens de negocio q tem embarcaçõens para Costa da Mina, de fora desta Capita.^{nia}, como foy de Sam Miguel Villa das Alagoas e do Rio de Sam Francisco [...].⁵¹

Percebe-se que os mesmos homens que adquiriam parte do tabaco da capitania anexa ao sul detinham os barcos que faziam o tráfico negreiro. Isso mostra que nem todo o tabaco produzido naquelas regiões era contrabandeado pelos comissários volantes para a Costa da Mina. Seus frutos também alimentavam o tráfico legal do Recife.

Entre estes traficantes de tabaco (e, certamente, de escravos) encontrava-se João de Oliveira Gouvim, personagem já nossa conhecida, que se candidatara ao ofício de escrivão da superintendência do tabaco de Pernambuco. Um seu “opositor” dizia dele que era

⁴⁸ David Grant Smith. *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Ann Arbor: Xerox University Microfilms, 1975. (Ph.D. Modern History. The University of Texas), p. 282-3, n. 20.

⁴⁹ Palacios, *op. cit.*, p. 65-7.

⁵⁰ *Ibidem*, p.. 73-5.

⁵¹ [CARTA do] Ouvidor Geral superintendente dos tabacos de Pernambuco. Recife, 18 de Setembro de 1717. TT, JT, Maço 98.

homem de negocio Tenente e Cabo do Forte de Sam Francisco da dita Cidade de Olinda o qual serve de Tezoureiro das Desimas ha muito tempo e se acha com a administração do contrato do sal e pau Brazil, peçoa que costuma negociar com Tabacos, como he bem notorio [...]⁵².

João de Oliveira Gouvim, que além dos postos que detinha almejava mais este, foi considerado impróprio para ocupá-lo, pelos interesses que tinha no trato com tabaco, mas ocupou várias outras posições de destaque no Recife, entre eles o de procurador (1730) e vereador em Recife (1733-1735), tesoureiro da Junta do Comércio Geral de Pernambuco, tenente e tenente-coronel, chegando até a ser intendente da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba⁵³. Em 1749, ele aparece na lista de proprietários de embarcações do porto do Recife como senhor do patacho Nossa Senhora Aparecida e São José⁵⁴.

Dois contemporâneos seus engajados na mesma mercancia aparecem nos altos de uma devassa tirada pelo superintendente do tabaco de Pernambuco em 1728, na qualidade de testemunhas de acusação contra o escrivão da mesma superintendência. Ambos confirmaram as acusações de irregularidades contra o oficial. O primeiro, o capitão João Gonçalves Reis, reiterou as denúncias dizendo que o sabia por ser homem de negócio e ser ‘contratador de tabaco que compra para a Costa da Mina’⁵⁵. O mesmo afirmou o cap. Amador de Almeida, tendo presenciado e saber de tudo por “ter negocios de tabaco que costuma embarcar para a Costa da Mina”⁵⁶.

Assim como João de Oliveira Gouvim, foi vereador na câmara do Recife João Gonçalves Reis (1727)⁵⁷, mas parece ter tido carreira menos diversificada. O mesmo tinha seus interesses bastante vinculados ao tabaco, uma vez que era o proprietário do armazém onde se recolhia o tabaco no Recife, recebendo

⁵² [PETIÇÃO de João de Souza Nunes] in: SUPERINTENDENTE do tabaco de Pernambuco . Recife, 20 de julho de 1725. TT, JT, Maço 98.

⁵³ Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e Conflito*. Aspectos da administração colonial. Pernambuco – Século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997, p. 214-5.

⁵⁴ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco. *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Vol. XXVIII. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 431.

⁵⁵ DO SUPPERINTENDENTE Aviza sobre a culpa de João de Souza Nunes Escrivão do Armazem do Tabaco . Recife, 22 de março de 1728. TT, JT, Maço 100-A, Caixa 90.

⁵⁶ DO SUPPERINTENDE, *ibidem*. Todas as 5 testemunhas eram homens de negócio, moradores do Recife, mas apenas os dois acima citados são referidos como negociantes de tabaco para a Costa da Mina. O escrivão era acusado de receber emolumentos não previstos no regimento da arrecadação do tabaco.

⁵⁷ Acioli, *op. cit.*, p. 218.

aluguel da superintendência⁵⁸. De Amador de Almeida não foi possível apurar mais nada, além de que não aparece nas listas de vereadores do Recife entre 1714-1738⁵⁹.

A segunda testemunha na devassa foi José Vaz Salgado, homem de negócio, morador do Recife, de 31 anos. Não referem os autos que ela tenha trato com tabaco e a Costa da Mina. No entanto, temos indícios de que ele veio a tê-lo: um bergantim de nome *N. Sra. do Livramento e Almas* fez viagem, em 1744⁶⁰, para a Costa da Mina. Em 1749, uma embarcação do mesmo tipo e homônima aparece na lista de embarcações do porto Recife⁶¹, cujo proprietário é José Vaz Salgado, então com 53 anos de idade.

Esses indivíduos faziam parte de um grupo para o qual não temos muitas informações, mas cuja existência podemos inferir com certa segurança: o dos traficantes de escravos da Costa da Mina⁶² estabelecidos na praça do Recife, proprietários das embarcações que partiam carregadas de tabaco e voltavam lotadas com escravos.

Outros nomes ligados a este trato aparecem para o período, embora não haja indicação de que posição ocupavam na praça do Recife. É o caso de 4 indivíduos citados numa carta do superintendente da Bahia. Este oficial⁶³ fora averiguar a qualidade do tabaco encontrado a bordo de uma sumaca de nome *Nossa Senhora de Nazareth e Santa Cruz*, vinda de Alagoas, cujo destino era o Recife, mas que os ventos foram atirar na Bahia de Todos os Santos.

Feita a averiguação da carga, viu-se que se compunha de açúcar e de 332 rolos de tabaco *da Costa da Mina* (devido ao peso dos rolos: 2 e 1/2 arrobas). Quanto à qualidade do tabaco, informou o superintendente que

⁵⁸ INFORMAÇÃO do Superintendente do Tabaco. Recife, 15 de agosto de 1727. TT, JT, Maço 99.

⁵⁹ Cf. Acioli, *op. cit.*, p. 211-22. Para todos os nomes de agentes mercantis do Recife encontrados na documentação do AHU pesquisaram-se outras informações nas Habilitações do Santo Ofício (HOC) e das três ordens (de Cristo, Avis e Santiago). O resultado foi menos promissor do que se poderia esperar. Aproveito e agradeço ao historiador Bruno Feitler pelas dicas referentes a essa documentação.

⁶⁰ DO SUPERINTENDENTE Francisco Correa Pimentel. Santo Antonio do Recife, 1o. de Outubro de 1744. TT, JT, Maço 102-A, caixa 94.

⁶¹ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco, *op. cit.*, p. 431.

⁶² Sobre a oligarquia negreira na Bahia, cf. Nardi, *op. cit.*, p. 231-52; Verger, *op.cit.*, p. 81-117; Rae Flory; David. Grant Smith. "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries". *The Hispanic American Historical Review*, vol. 58, 4, Nov., 1978, p. 579-82.

⁶³ Que era também o desembargador mais velho da relação da Bahia, cf. o REGIMENTO do Tabaco, *op. cit.*, p. 40, § 1.

achey ser este excelente, e da primeira qualidade, (como se verifica do termo incluso), donde se verifica a especie e bondade do tabaco que custuma hir das partes de Pernambuco, pera a Costa da Mina, e poderse entender que aquelle bom q vay a dita Costa, e levão os estrangeiros, não sae do porto desta Bahya [...].⁶⁴

Soube o superintendente, pelo mestre da sumaca, que o proprietário do barco era o próprio, João Gonçalves de Castro, e mais Serafim Pacheco Freire “morador em Pernambuco”. E o tabaco se destinava aos nossos quatro indivíduos, a saber, o “Padre Manoel de Barros, Joseph Pires de Carvalho, Rodrigo de Souza, e Francisco de Freitas”, todos moradores do Recife⁶⁵.

Estes indigitados, que poderiam se tratar de comerciantes da dita praça, não aparecem na lista de mascates, ou melhor, de vereadores da Câmara do Recife, que já referimos. Isto não significa, necessariamente, que não fossem eles membros do grupo de traficantes de escravos.

É certo que aqueles quatro destinavam o tabaco que recebiam para a Costa da Mina; e é razoável supor que, se não eram proprietários das embarcações engajadas no tráfico, bem poderiam participar neste negócio entrando com parte da carga dos barcos, como acontecia na Bahia⁶⁶. Assim se explicaria serem destinatários de tabaco das Alagoas, partícipes da mercancia de escravos, sem que contassem entre os maiores traficantes. Da prática de partilha da carga dos negreiros que se destinavam à Costa da Mina saindo do Recife, temos um testemunho direto. O governador de Pernambuco, comentando a publicação e aplicação de uma lei régia que traria limitações ao tráfico da Costa da Mina na capitania, assim descreveu a organização do mesmo:

Os Navios desta navegação commumente aqui se fabricão navegados com os Escravos dos donos delles, e marinheiros da terra com vellas rotas, e amarras de piaçava, carregando nelles o seu tabaco, de tal sorte q o Navio he de todos, e para todos, por q para o seu apresto, tomão os seus donos dinhr.º a risco de trinta por cento, de que se aproveita a Viuva, q' tem os Cem mil rz, e os maes do povo cada hum Conforme a sua possibilidade, outro manda a sua pequena encomenda de tabaco, de q' lhe vem hum Negrinho, q' o cria, e o serve, e os q' não são capazes para o Rio de Janeiro, servem para os Engenhos, plantas de farinhas, e tabacos.⁶⁷

⁶⁴ DO SUPERINTENDENTE [do tabaco da Bahia]. Bahia, 16 de março de 1722. TT, JT, Maço 98.

⁶⁵ Idem, *ibidem*.

⁶⁶ Nardi, *op. cit.*, p. 240-1.

⁶⁷ [CARTA do Governador de Pernambuco] In: REQUERIMENTO dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei [D. João V], pedindo nova provisão para poderem comercializar livremente escravos de Angola e da Costa da Mina, sem passarem pela capitania de Pernambuco, por mais

Ainda que haja algum exagero no que toca à qualidade das embarcações, fica claro que tomavam parte no tráfico outras pessoas que não apenas os donos dos barcos e os comerciantes, estritamente falando. Esta forma de armação pela qual várias pessoas partilhavam a carga de uma embarcação e, portanto, a aquisição de escravos, foi comum a outros portos negreiros, como o da Bahia⁶⁸, Rio de Janeiro⁶⁹ e Nantes. O rateio dos custos de uma armação negreira servia aos investidores para fugirem de arriscar seu capital em um único navio, minimizando o efeito de possíveis perdas⁷⁰. A crer no governador de Pernambuco, o investimento por parte de não comerciantes em empreendimentos negreiros era mais comum no Recife que em outras praças de tráfico. O mais provável, no entanto, é que estes pequenos investidores não eram especializados, mas ocasionais, e que a mercancia de escravos era domínio de poucos mercadores mais abastados⁷¹.

Um exemplo de investimento no tráfico sem, no entanto, participar de sua organização, podemos encontrar em Antônio Fernandes de Matos. Ele enriqueceu no Recife exercendo o ofício de mestre de obra, chegando a mercador de sobrado. Quando faleceu (1701), deixou 75 escravos “novos vindos da Costa da Mina”, vendidos por mais de quatro contos de réis. Alguns destes certamente lhe vinham à mão pelo tabaco que vendia aos mercadores de gentes, como o vendido a Francisco Correia da Fonseca — que negociava em escravos — no valor de 1:394\$570, em 1692⁷².

Voltando à missiva do superintendente do tabaco da Bahia, citada mais acima, saliente-se que outro trecho dela vem confirmar o que já disséramos antes: o Recife também era porto exportador do tabaco produzido nas Alagoas. Perguntando-se ao mestre da sumaca a quem pertencia a carga, este deu o nome de quatro indivíduos, todos “moradores no Lugar de S. Miguel

6 anos. Lisboa, 31 de janeiro de 1731. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 42, Doc. 3738. Há, ainda, vários aspectos relevantes neste trecho e na íntegra da carta, aos quais voltaremos em outro ponto deste trabalho.

⁶⁸ Nardi, *op. cit.*, p. 227-31.

⁶⁹ Manolo Florentino, *Em costas negras*. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 151-3.

⁷⁰ Stein, *The French Slave Trade*, *op. cit.*, p. 60-4, 151, 154.

⁷¹ Como, de resto, o era em Nantes, em Salvador e Rio de Janeiro, onde algumas poucas firmas controlavam a maior parte das armações negreiras; cf., respectivamente, Stein, *op. cit.*, p. 151-8; Nardi, *op. cit.*, 225-31; Florentino, *op. cit.*, p.153-4

⁷² Mello. *Um Mascate e o Recife*, *op. cit.*, p. 75-6.

termo da ditta Villa das Alagoas [...]”⁷³. O superintendente faz questão de sublinhar que era das *partes de Pernambuco* que saía o tabaco de primeira trocado com os “estrangeiros” na Costa da Mina. Apesar de não ser crível esta exclusividade atribuída a Pernambuco, pois denota a preocupação das autoridades em eximir-se de culpa de uma prática reiteradamente proibida pela coroa.

Por fim, lembre-se que, não apenas três daqueles quatro homens de negócio que tratamos mais acima, mas 27 de 32 homens de negócio da praça do Recife, identificados entre 1714 e 1738, eram nascidos em Portugal (dos outros 5 desconhece-se a origem)⁷⁴. Como os contemporâneos reconheciam, as relações prévias dos reinóis que chegavam a terra com pessoas já estabelecidas na mercancia do porto de Pernambuco facilitavam-lhes a ascensão comercial. Da mesma forma, os vínculos com mercadores metropolitanos, dos quais, muitas vezes, eram comissários, também era uma outra via de sucesso na carreira mascatal, que lhes permitia chegar a mercador de sobrado⁷⁵.

3.3. A lucratividade do tráfico de escravos

Tem-se enfatizado, até aqui, o papel relevante que o tráfico com a Costa da Mina teve no âmbito da economia de Pernambuco. Este tráfico escravista, como também já se viu, foi um dos principais ramos a que os homens de negócio da praça do Recife se dedicaram. É o momento apropriado para averiguar-se o nível dos ganhos com a mercancia de africanos forçados na praça do Recife.

A lucratividade do tráfico de escravos transatlântico já foi uma questão candente. O debate em torno da taxa média de lucro, deste que foi um dos principais ramos de investimento mercantil da Idade Moderna, não se esgotava no estabelecimento da porcentagem. A avaliação do volume absoluto e relativo de capitais gerados pelas atividades negreiras dos portos ingleses, franceses e

⁷³ DO SUPERINTENDENTE [do tabaco da Bahia]. Bahia, 16 de março de 1722. TT, JT, Maço 98.

⁷⁴ Acioli, *op. cit.*, p. 210-22.

⁷⁵ Mello. *A Fronda dos Mazombos*, *op. cit.*, p. 152-4; Jorge Miguel V. Pedreira. Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII). In: Mafalda Soares da Cunha. *Do Brasil à Metrópole: efeitos sociais (séculos XVII e XVIII)*. Évora: Universidade de Évora, 2001, p. 53-9.

holandeses, mas sobretudo dos britânicos, tinha implicações na análise de seu contributo para o desenvolvimento econômico do Ocidente⁷⁶.

Quem se propuser a estimar a lucratividade do tráfico de escravos, em qualquer uma das carreiras escravistas, deve dispor de algumas informações essenciais, que incluem os preços dos escravos, os gastos com aparelhagem e com a depreciação das embarcações, o seguro, os salários da tripulação, os valores da carga, dos mantimentos e dos impostos⁷⁷.

Ao contrário da Bahia, para a qual há diversos manifestos de carga dos negreiros freqüentes na Costa da Mina, para os de Pernambuco há muito poucos⁷⁸. O que caracteriza, porém, as listas dos gêneros embarcados nos negreiros daquela e desta capitania é a presença exclusiva de rolos de tabaco, dado que os documentos eram produzidos por ordem da Junta do Tabaco, para averiguar se havia infrações às normas sobre qualidade e quantidade embarcadas.

De posse, apenas, de tais manifestos, é quase impossível avaliar aspectos fundamentais do tráfico escravista, a saber, os demais gêneros que eram necessários ao negócio em África, o custo dos escravos adquiridos e a lucratividade deste ramo. Para o caso de Pernambuco, esta falta pode ser

⁷⁶ O debate tem origem com a tese dos “superlucros” do tráfico triangular investidos na manufatura e indústria da Inglaterra, defendida por Eric Williams. *Capitalismo y Esclavitud*. (Trad.) Habana: Instituto Cubano del Libro, [1975], p. 30-1, 43-4, 55 e ss.; contestada, posteriormente, por Roger Anstey. *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1840*. Londres: Cambridge University Press, 1975, p. 46-51; outros autores concluíram por níveis modestos de taxas de lucro para as outras carreiras escravistas: Robert L. Stein. “The Profitability of Nantes Slave Trade, 1783-1792”. *The Journal of Economic History*, Vol. 35, n. 4, Dec. 1975, p. 779-93; Idem. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1979, p. 137-57. Todavia, após alguns historiadores cantarem um réquiem para a tese de Williams, o debate voltou à tona com as contribuições de Barbara Solow e Joseph Inikori, ambos favoráveis à tese, embora reformulem a abordagem e ponham-na sob outro ângulo. Cf. Barbara L Solow. Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run. In: B. L. Solow; Stanley L. Engerman. (Ed.). *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, p. 51-77; Joseph E. Inikori. *Africans and the Industrial Revolution in England. A study in the international trade and economic development*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002.

⁷⁷ Anstey, *op. cit.*, p. 41-5, 419-21; Herbert S. Klein. *The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978, p. 47.

⁷⁸ Os manifestos de carga da Bahia estão no fundo JT, nos maços de “Cartas do Brasil e da Índia”, da Torre do Tombo. Quanto às exportações de fumo para a Costa da Mina, fizeram uso deles Stuart Schwartz. *Segredos Internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p. 163-4; Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. Lavoura, Comércio e Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 181, 224, 263, 384-6.

parcialmente suprida, lançando mão de um documento encontrado na série de S. Tomé do Conselho Ultramarino⁷⁹.

Embora se trate do único documento encontrado com este teor, a riqueza de detalhes que contém permite tentar informar às questões acima colocadas. Trata-se de um rol de carga feito pelo capitão José Francisco Rocha⁸⁰ na galera *Aleluia e Ressurreição*⁸¹, por conta de seu senhorio, o homem de negócio do Recife José de Freitas Sacoto. A importância desta declaração de carga torna-se ainda maior pelo fato de a mesma ser parte de um conjunto de documentos que visavam a informar à coroa os gastos envolvidos no tráfico com a Costa da Mina, com vistas à formação de uma companhia (a futura de Pernambuco e Paraíba)⁸².

A primeira parte é composta, precisamente, pela relação da carga (“Conta da Carregação”, Tabela XV), seguida dos gastos efetuados na Costa da Mina (“Gastos com a carregação da galera”, Tabelas XVI e XVII) para a aquisição de fazendas destinadas ao tráfico (aguardente francesa — *genebra* —, têxteis, ferro e búzios, principalmente). Segue-se a descrição das compras de escravos (“Saída da Carregação a troco de escravos”, Tabela XVIII), constando o número, sexo e “tipo” de indivíduos adquiridos e os respectivos “preços” pagos discriminados por fazenda.

⁷⁹ [ENTRADA da Carregação que no Recife de Pernambuco me consignou o Sr. Jozé de Freitas Sacotto, na sua galera por invocação Aleluya da Surreição e Almas; a mim Jozé Francisco Rocha]. Costa da Mina, 1752. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 8, Doc. 100.

⁸⁰ Este capitão de negreiro recebeu patente régia de capitão de mar-e-guerra *ad honorem* e prestou serviços à coroa nesta função. Cf. REQUERIMENTO do capitão e primeiro piloto de Fragata, José Francisco Rocha, ao rei [D. José I], pedindo confirmação do atual posto de capitão da fragatinha Real que vai de Pernambuco à ilha de Fernando de Noronha, e a justa remuneração do referido serviço. [Recife], post. 6 de maio de 1774. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 116, Doc. 8877.

⁸¹ A galera *Aleluia e Ressurreição* já deveria andar no tráfico anos antes, pois está listada junto com o seu senhorio no porto do Recife em 1749, ano em que Sacoto pediu uma provisão para poder enviá-la à Costa da Mina. INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco [1749]. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 431; REQUERIMENTO do negociante José de Freitas Sacoto ao rei [D. João V], pedindo licença para remeter anualmente uma galera para Costa da Mina. Recife, Ant. 16 de outubro de 1749. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 69, Doc. 5871.

⁸² José Ribeiro Júnior. *Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro*. A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. São Paulo: HUCITEC, 1976. Antônio Carreira. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. 2ª. Ed. Lisboa: Presença, [1985], p. 222-50.

Tabela XV / Produtos embarcados no Recife: volume e participação em valor na carga

Produto	Unidade	Quantidade	Preço \$	Valor \$	Valor/Carga ^a
Tabaco	rolo	2.267	2.000	4.534.000	45%
Sedas	côvado	3.343	1.500	5.014.500	50%
Sedas	peça	1	1.200	1.200	0,01%
Aguardente	ânforas	122	2.000	244.000	2%
Aguardente	pipas	18	16.000	288.000	3%
Aguardente	barricas	2	?	?	
Total				10.081.700	100%

a. Somatório maior que 100% devido aos arredondamentos.

Tabela XVI / Carga adquirida na Costa da Mina: volume e dispêndio em gêneros

Produto	Unidade	Quant.	Tabaco	Seda	Local/Fornecedor
Genebra	frasqueira	22	5 rolos		Cabo Lahu
Ouro	onça	35	35 rolos		Cabo Lahu
Búzio	libra	1.702		256 côvados	Castelo de S. Jorge
Panicos	peça	32		32 côvados	Castelo de S. Jorge
					Anamabu/ um negreiro
Búzios	libra	682		96 côvados	holandês
Genebra	ânforas	12		48 côvados	Idem
Genebra	ânforas	16	16 rolos		Idem
Ferro	barra	340	34 rolos		Idem
Lenços grossos	peça	40	13 rolos		
Cachimbo	caixa	4	18 rolos		Idem
Saraças	—	25	5 rolos		Idem
Algodão vermelho	peça	72	14 rolos		
Riscado	peça	52	19 rolos		Idem
Panos brancos	peça	80	8 rolos		
Ferro	barra	168	14 rolos		Um negreiro inglês
Chita	peça	2	1 rolo		Idem
Búzios	libra	4960	124 rolos		Idem

Tabela XVII / Gastos com Fazendas na Costa: Volume, Valor e Preços

Produto	Unidade	Quant.	Tabaco	Seda	Preço Unit. \$
Genebra	Frasqueira	22	5 rolos		455
Ouro	Onça	35	35 rolos		2.000
Panicos	Peça	32		32 côvados	1.200
Búzios	Libra	1.702		256 côvados	180
Genebra	Ânforas	12		48 côvados	4.800
Genebra	Ânforas	16	16 rolos		2.000
Ferro	Barra	340	34 rolos		200
Lenços grossos	Peça	40	13 rolos		650
Cachimbo	Caixa	4	18 rolos		9.000
Saraças	—	25	5 rolos		400
Algodão vermelho	Peça	72	14 rolos		389
Riscado	Peça	52	19 rolos		731
Panos brancos	Peça	80	8 rolos		200
Ferro	Barra	168	14 rolos		167
Chita	Peça	2	1 rolo		1.000
Búzios	Libra	4.960	124 rolos		50
Total (\$)			612.000	504.000	

As contas referentes à aquisição dos escravos estão divididas em duas partes: uma primeira, concernente às feitas por conta do senhorio da embarcação, e uma outra, por conta das “praças”, ou seja, as parcelas da capacidade de carga atribuídas à tripulação, as encomendas de outras pessoas e por conta de outros interessados na empreitada⁸³ (“Conta do mais tabaco e Ânforas de aguardente...”, resumida na Tabela XIX). Vem em seguida um rol de devedores interessados no negócio; o resumo da carga de escravos adquirida; um balanço das contas com o “deve” e “há de haver”, findando com os gastos em mantimentos realizados na Ilha do Príncipe.

⁸³ A prática de dar “praças” aos mareantes dos negreiros parece ser equivalente às “partidas” que a tripulação dos navios portugueses da primeira metade do Seiscentos recebia, sendo estas tiradas dos ganhos dos fretes. Cf. Leonor Freire Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, p. 356-8.

Quant./Tipo		Valor											Gasto			
Quant./Tipo	Total	Tabaco	Seda	Buzios	Aguardente ân.	Ferro	Lençõs grossos	Caximbo	Saraças	Algodão vermelho	Panos Brancos	Riscado	Chita	Genebra Frasqueira	Genebra ânfora	Gasto
Ajudá (2/3)																
1	1	8														8,0
1	1				1							34				
2	10	32	288													3,2
1	2		120													
2	4	6			10	200						10				1,5
2	2		64			100									1	
1	3	18														
6	6	26	192	48												4,3
1	2					30				40						
2	2	26			3											13
3	3	10	64					3								3,3
	3		93													
2	3	22				10	1							10		7,3
2	3	9	80							32				2		3,0
2	3		32						25		40					
1	3	9	96													3,0
1	2	20													1	10
2	5	26												12	5	5,2
2	6	9	64	96											1	1,5
2	3	8	64	48												2,7
Quant./Tipo		Valor														Gasto

Quant./Tipo		Valor											Gasto									
Negros	Molecões	Moleques	Negras	Moleconas	Molecas	Total	Tabaco	Seda	Buzios	Aguardente ân.	Ferro	Lenços grossos	Caximbo	Sarças	Algodão vermelho	Panos Brancos	Riscado	Chita	Genebra Frasqueira	Genebra ânfora	Tabaco	
2						2	6		48											8		3,0
				2	1	3	24													2		8,0
2		1				4	16	120		2												4
	1					1		64														0
		2			1	3	16		5											4		5,3
1					2	3	15		10													5,0
				9		9	100															11
1						1		64														
2			1	2		5	22	64	48							40						4,4
	4					4		256														0
		1		2		3		128														0
				1	1	2		50														0
					2	2	18															9
1	2	4				7	100	70	10	108												0
61	21	29	7	37	22	177	849	2133	491	45	508	40	4	25	72	80	52	2	22	28		4,8

Ajudá (3/3)

Tabela XIX/ Conta dos gastos em tabaco e aguardente: escravos por conta das praças e do senhorio

	praças	senhorio	outros gastos	total
negros	2	61		
Molecões	3	21		
Moleques	10	29		
Negras	35	7		
Moleconas	18	37		
Molecas	42	25		
Total	110	180		290
Tabaco	764	1.155	594	2.513
Aguardente ânf.	85	45	130	260
Preço Aguardente	0,8	0,3		
Preço Tabaco	6,9	6,4		
Preço Reis	14.400	10.000		
Custo Total	1.584.000	1.800.000	1.448.000	4.832.000
Gênero/Carga	17%	19%	15%	51%

Tabela XX / Conta dos gastos em seda: escravos por conta do senhorio

	Côvados	Escravos	Preço em seda	Preço Réis	Custo Total	Gênero / Carga
Quantidade	3.077	180	17	25.642	4.615.500	49%

Os outros documentos apensos a estes consistem em relações elaboradas de despesas e receitas realizadas por uma embarcação padrão engajada no tráfico da Costa da Mina. Vê-se claramente que alguns dos itens arrolados basearam-se na experiência descrita na viagem do negreiro de José de Freitas Sacoto. Um deles, sobretudo, merece atenção nos pormenores. Numa das contas apresentadas, a carga necessária consta apenas de tabaco e aguardente (e uma peça de seda, que era dada como “daxa”, ou seja, um tributo ao soberano local; Relação N^o. 1); pergunta-se: e as sedas, que na conta da galera compunham, em valor, metade da carga?

A Relação N^o. 5 permite, ao menos, duas explicações. Nela, além dos referidos gêneros, aparece o ouro. Note-se que a quantidade de oitavas incluídas é exatamente a de côvados de seda: 3.343. Logo, das duas uma: ou o

valor das sedas era o mesmo das oitavas de ouro, com o qual seriam adquiridas; ou, por ser ilegal o embarque de ouro para a África, a conta da galera omitiu-o, pondo em seu lugar a seda. De uma forma ou de outra, torna-se correto utilizar o valor expresso (seja seda ou ouro) na avaliação do desempenho financeiro deste ramo do tráfico.

Vamos, então, às contas. Primeiro, vejamos como se compõe em valor a carregação deste negreiro (Tabela XV). É preciso, antes, esclarecer as escolhas feitas sobre os preços dos gêneros. Para o tabaco, embora nas certidões avalie-se em 3\$200 o preço de um rolo com 2 a 3 arrobas, o mesmo parece superestimado. Nardi encontrou uma média de 500 réis por arroba do tabaco destinado à Costa da Mina pela Bahia no quinquênio 1751-1755, o que daria, no máximo, 1\$500 por rolo. Como o tabaco era menos abundante em Pernambuco que nesta outra capitania, é provável que fosse mais caro⁸⁴. Portanto, adotamos o preço de 2\$000 por rolo, o que, aliás, vem expresso numa das relações como custo mínimo do tabaco (Relação N^o. 4)⁸⁵. Para a aguardente, foi utilizado o preço da ânfora registrado no documento, ou seja, 2\$000, o que redundava em 16\$000 a pipa, equivalente a 8 ânforas.

Os chamados gêneros da terra, o tabaco e a aguardente respondem por 50% do total da carga. Os rolos de tabaco somam 45%, enquanto a aguardente, 5%. A outra metade deve-se à “seda” (se fosse ouro, como suposto, não alteraria o raciocínio que se segue, pois está em questão o poder de compra no mercado africano dos gêneros tropicais frente aos manufaturados, comprados com ouro).

Tem-se, assim, confirmada, como era de se esperar, a importância do tabaco no tráfico com a África Ocidental. No entanto, ela é bem menor do que alguns autores supunham. Mais revelador, aqui, é o peso das fazendas importadas. Para o preço destas, que entram como seda, adotou-se o valor expressado nas relações, uma vez que não se dispõe de preços médios para o período. Numa carregação de 1770, feita na Bahia, declarou-se que o côvado da seda custava 1\$920. Dada a distância de quase duas décadas, é preferível usar o preço indicado para Pernambuco, mas mostra que este não está longe da verdade.

Caso fosse o preço de uma oitava de ouro, os 1\$500 estavam de bom tamanho, dado que a onça (ou seja, 8 oitavas) de ouro em pó custava 12\$000

⁸⁴ Lembrar que os homens de negócio do Recife compravam tabaco de Alagoas, considerado o melhor do Brasil.

na própria Costa cerca de 1778. Ainda no período áureo da mineração (década 1730), o ouro no Recife andava mais caro que na Bahia: cerca de 1\$500 a oitava contra pouco mais de 1\$200.

Chegamos ao custo total da carga. No entanto, nem toda ela foi empregada na compra de escravos. Para calcular a rentabilidade da armação, optou-se, então, por computar apenas os valores dos gêneros efetivamente gastos, inclusive na compra das fazendas nos portos africanos, trocadas, depois, pelos escravos. Todos estes gastos foram reduzidos a valores em tabaco e seda, pelos quais foram permutados.

A galera de Sacoto terminou por carregar 290 indivíduos: homens, mulheres, jovens e crianças de ambos os sexos (Tabelas XVIII e XXI). No entanto, destes, 180 foram comprados por conta do senhorio e os demais por conta das “praças”. Deve-se observar um ponto importante: os indivíduos comprados na conta de Sacoto são maiormente homens e jovens do sexo masculino, que representam 46% de seu lote (Negros e Molecões; Tabela XXI). Estes eram os trabalhadores cativos que alcançavam maior preço nas praças do Brasil. Em seguida, os de valor intermédio (Moleconas e Moleques), compunham 37% de sua parte. Os demais eram mulheres e meninas⁸⁶.

Tabela XXI / Composição da carga por sexo e tipo dos escravos

	Negros	Molecões	Moleques	Negras	Moleconas	Molecas	
Praças	2	3	10	35	18	42	110
Senhorio	61	21	29	7	37	25	180
Total	63	24	39	42	55	67	290
% da carga	22%	8%	13%	14%	19%	23%	100%

Já a carga comprada por conta das praças tinha perfil bem distinto. Apenas 5% eram escravos “de primeira escolha”, como se dizia então. O segundo grupo contava por 25% dos cativos. As mulheres adultas e as meninas

⁸⁵ O preço médio é o mais adequado para estes cálculos em razão de buscar-se a lucratividade média e não, apenas, o deste viagem específica.

⁸⁶ “Negro” ou “negra” eram denominados os adultos com mais de 25 anos; entre os 15 e 25 anos, eram denominados “molecão” e “molecona”; os mais jovens, “moleque” e “moleca”.

eram nada menos que 70% deste grupo. No contingente total de cativos, os do sexo feminino equivaliam a 57% do total.

A repartição da carga entre vários “interessados” era prática comum no tráfico negreiro de vários portos atlânticos⁸⁷. O governador de Pernambuco deu uma descrição algo pitoresca da prática no Recife relativa ao trato com a Costa da Mina, citada acima, quando informava que “o Navio he de todos, e para todos”⁸⁸.

A diferença apontada, antes, nas duas partes da carga da galera é significativa quanto ao poder de compra dos gêneros e fazendas utilizados pelos mercadores de gente saídos do Brasil. A carga por conta do senhorio foi adquirida com tabaco, aguardente, búzios, ferro e têxteis diversos, de seda e algodão. Nos portos de Anamabu, Acará e Popo, foram comprados 37 “machos” e 13 “fêmeas”. Negros e molecões foram 23; moleconas e moleques foram 19, enquanto negras e molecas somaram 8. Apenas nestes três portos adquiriram-se escravos sem o recurso aos têxteis e búzios. Neles, com o tabaco foi possível pagar por 28% da carga do senhorio. Com os gêneros da terra, ele adquiriu 52% dos escravos mais caros (molecões) e 20% dos “negros”.

Por outro lado, dos 127 escravos comprados em Ajudá, 32 escravos foram adquiridos sem que o tabaco fosse utilizado como parte do pagamento. Além do mais, quando o “cesto” utilizado para comprar os lotes de escravos incluía os tecidos, o “preço” dos escravos em tabaco caía de 50% a 70%. Verifica-se, também, que uma parte significativa dos rolos de tabaco foi gasta em pagamento das várias taxas nos portos e feitorias por onde a galera passou, de S. Jorge da Mina a Ajudá⁸⁹.

Computando, porém, todos o dispêndio de gêneros e fazendas da embarcação (seja para troca por escravos, seja para qualquer outro gasto) - Tabelas XVII e XVIII - o tabaco e a aguardente correspondem a 51% dos gastos efetivos. Os demais 49% são atribuídos à seda, pelo que se despendeu,

⁸⁷ Robert L. Stein. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1979, p. 60-4, 151, 154; Manolo Florentino. *Em costas negras. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 14-5

⁸⁸ [CARTA do Governador de Pernambuco] In: REQUERIMENTO dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei [D. João VI], pedindo nova provisão para poderem comercializar livremente escravos de Angola e da Costa da Mina, sem passarem pela capitania de Pernambuco, por mais 6 anos. Lisboa, 31 de janeiro de 1731. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 42, Doc. 3738

⁸⁹ O documento não só menciona como traz um rol detalhado dos pagamentos feitos pelos negreiros portugueses na Costa da Mina. Os mesmos podem ser encontrados também em José Antonio Caldas. *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. [Salvador]: Beneditina, 1951, p. 504-15.

direta ou indiretamente, na empreitada. Agora, se os cálculos são feitos levando-se em conta apenas os 180 escravos por conta do senhorio, os têxteis correspondem a 52%. E, ainda, descontando-se todos os gastos efetuados em tabaco referentes às várias taxas pagas, mencionadas acima, a percentagem dos gêneros da terra na *compra* dos escravos cai para 36%, cabendo os quase dois terços restantes às manufaturas.

Uma primeira conclusão aponta, então, que a importância relativa dos gêneros tropicais no tráfico luso-brasileiro na Costa da Mina poderia variar entre 36% e 50%, aproximadamente. Por sua vez, o peso relativo das manufaturas - ou do ouro - nunca seria inferior à metade dos gastos em África. Contudo, apenas uma série de manifestos de carga deste feitio poderia ratificar estas conclusões.

Todos os pontos indicados acima foram levados em conta na hora de calcular a lucratividade do empreendimento. Os itens que entram nas despesas incluem: a carga efetivamente gasta; os mantimentos; a soldada (ou seja, as diárias dos mareantes)⁹⁰ e a amortização da embarcação⁹¹, que compõem o “custo da carregação” (Tabela XXII). Feitas as contas, o preço médio *de compra* dos cativos foi de 62.670 réis.

⁹⁰ Parte da tripulação desta e da maioria dos negreiros do Brasil era cativa do senhorio da embarcação. A julgar pela denominação “o preto” ou “negro” anteposto aos nomes de alguns membros da tripulação da galera de Sacoto, havia, ao menos, 6 escravos mareantes a bordo. No entanto, talvez por receberem como “escravos de ganho” ou por seu dono amortizar seu valor nas contas, as soldadas não distinguem livres e não livres a bordo.

⁹¹ A amortização supõe que em 10 anos cada negreiro realizasse 10 viagens, o que poderia não se dar, seja pela perda da embarcação, seja porque uma viagem redonda poderia durar mais que 12 meses. Para que se perceba a importância deste item, ver o caso do patacho ou galera “Rabeca” de Lisboa utilizado no tráfico da Costa da Mina e posto à venda na Bahia recém-chegado da dita Costa. Devido à sua velhice, não houve quem oferecesse mais que 800.000 réis pela embarcação. Novo, valeria pelo menos oito contos. Cf. CARTA de Baltazar Álvares de Araújo a Francisco Pinheiro. Bahia, 9 de dezembro de 1715. In: Luís Lisanti Filho. *Negócios Coloniais*. (Uma correspondência comercial do século XVIII). Brasília; São Paulo: Ministério da Fazenda; Visão Editorial, 1973, vol. 1, p. 64. Vejam-se, também, os cálculos da lucratividade da carreira do Brasil na primeira metade do século XVII, onde a autora dos mesmos computa a amortização da embarcação em uma única viagem, devido aos riscos de apresamento no mar. Costa. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, *op. cit.*, p. 374-6.

Tabela XXII/ Cálculos de despesas, receitas, lucro bruto e lucro líquido

a. Custo da Carga	9.447.500
b. Produto da Venda	18.771.900
Lucro Bruto (a-b)	199%
c. Mantimentos	1.179.045
d. Soldadas	4.250.000
e. Amortização da embarcação	800.000
f. Soma (c+d+e)	6.229.045
g. Custo da Armação (a+f)	15.676.545
h. Tributos	1.179.000
i. Perdas por mortalidade	1.348.850
j. Total de despesas (g+h+i)	18.204.395
Produto Líquido (b-j)	567.505
Lucro Líquido	3,1%

No item receita, calculou-se o rendimento bruto potencial da carga humana adquirida pela galera, levando em conta o peso relativo dos “tipos” de trabalhadores forçados que a compunham. Significa dizer que a operação não consistiu, simplesmente, em multiplicar o preço médio de um escravo à época pelo número de cativos da carga, pois isso levaria a uma sobrevalorização da mesma. Sabendo que os “molecões” (jovens entre 15 e 25 anos, considerados “peças de Índia”⁹²) eram os mais valorizados, e que os demais, “negros” (homens de mais de 25 anos), “moleconas”, “negras”, “moleques” e “molecas” eram cotados, nesta ordem, abaixo daqueles, adotamos o preço médio apenas para os “molecões”, aplicando aos demais um percentual decrescente, segundo informações da época (Tabela XXIV)⁹³. A razão entre os respectivos preços dos escravos segundo o sexo e faixa etária foi estimado a partir de um conjunto de informações que incluem o valor por tipo de cativo pago na carregação de Sacoto, valores contemporâneos informados por traficantes e preços de vendas de africanos forçados no Recife⁹⁴ (Anexo VI).

⁹² CARTA do governador da Ilha do Príncipe e S. Tomé Luís Henrique da Mota e Melo ao rei D. José. Ilha do Príncipe, 17 de março de 1762. AHU, S. Tomé, cx. 10, doc. 68.

⁹³ O preço médio provém de Miller. *Slave prices in the Portuguese southern Atlantic, 1600-1830, op. cit.*, p. ??

⁹⁴ A proporção entre os preços dos cativos foi calculada segundo a venda de 62 escravos minas no Recife em 1702, dos quais 10 “negros”, 9 “negras”, 23 “peças” (molecões), 9 “moleques” e

Antes de se chegar ao rendimento bruto, foram deduzidas da carga três molecas, as quais foram dadas ao rei do Daomé, pois isto era uma prática costumeira (a “marcação do rei”). Igualmente, subtraíram-se os valores equivalentes às perdas pela mortalidade dos cativos, que à época rondava os 8,8%⁹⁵. Estas perdas foram deduzidas do valor da carga viva segundo o custo médio por escravo (pois não podemos saber quais indivíduos, de fato, morreram), menos os direitos que incidiriam sobre os escravos se chegassem vivos. Por fim, do valor total da carga que supostamente foi desembarcada no Recife extraiu-se o valor referente aos tributos que incidiam sobre a escravaria, os 3\$500 por escravo para a folha de S. Tomé e 10 tostões por cabeça para a Fortaleza de Ajudá.

Pode-se concluir, finalmente, que o lucro líquido da empreitada ficou pouco acima dos 3%. Vê-se que há uma grande distância entre os resultados a que se pode chegar pelo cálculo simples da diferença entre o custo da carga e o produto da venda dos escravos, que, neste caso, rondaria os 200%.

O resultado está abaixo da lucratividade encontrada por Roger Anstey para o tráfico britânico, cerca de 9,5%. Assim como do francês, calculada em 10% por Robert Stein. Está, ainda, longe da lucratividade média do tráfico do Rio de Janeiro, que Manolo Florentino estimou em 19,20% para metade inicial do século XIX⁹⁶. Este último caso será discutido logo mais.

Evidentemente, várias situações poderiam provocar uma oscilação desta taxa de lucro. No entanto, esta viagem em particular foi tomada como um modelo pelos contemporâneos, como se disse de início. Isto talvez se deva ao fato de apresentar características que predominavam no ideal dos mercadores de gente, nomeadamente pelo grande número de escravos adultos e jovens do sexo masculino.

11 “molecas”, cf. Mello, *Um Mascate e o Recife, op. cit.*, p. 75-6; pelo “preço” equivalente em rolos de tabaco constante em [REPRESENTAÇÃO de José de Torres sobre os descaminhos do ouro, diamantes e tabaco fino na Costa da Mina e projeto de uma Companhia para a Bahia]. Lisboa, [Post. a 1724]. AHU, C.U., S. Tomé, Cx. 4, Doc. 118. Da carga da galera foi possível calcular o preço em réis para 16 “negros”, 5 “molecões”, 4 “negras”, 9 “moleconas” e 4 “molecas”. Só foi possível fazê-lo para os grupos homogêneos de indivíduos comprados a cada vez.

⁹⁵ O documento informa que a mortalidade esperada era de 8%, mas é preferível seguir a média encontrada por pesquisadores de acordo com os dados disponíveis no TSTD; ver H. S. Klein; S. L. Engerman. “Long Term Trend in African Mortality in the Transatlantic Slave Trade”. *Slavery and Abolition*, 18, No. 1, 1997, p. 43.

⁹⁶ Anstey e Florentino apresentam os cálculos mais comparáveis, por inserirem todos os gastos que incidiam sobre o negócio negreiro, apesar de que o último teve que inferir algumas porcentagens dos gastos, baseado no primeiro, por ausência de dados.

Apesar do papel dos gêneros tropicais, particularmente o do tabaco, no tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina ser bem menos relevante do que se supunha, sua importância se mantém em outro aspecto. O fato de que os homens de negócio podiam pagar cerca de um terço da carga de escravos em tabaco reduzia significativamente seus custos. A aquisição de manufaturas para o tráfico com tabaco ou com ouro modificava os preços relativos (Tabela XVII). Por exemplo, enquanto uma ânfora de genebra paga em tabaco saiu pelo preço de 2.000 réis, a mesma, paga em “seda”, custou 4.800 réis. A libra de búzio, demandada como moeda na região⁹⁷, foi adquirida ao custo de 50 réis, em tabaco, e 183 réis, em seda. A diferença de custo, portanto, poderia ir dos 240% aos 360%.

Devido aos preços altos das manufaturas têxteis nas praças do Brasil, dado que parte significativa era importada por meio da metrópole, os negreiros preferiam adquiri-las às feitorias européias no litoral africano. No caso em questão, o capitão da galera comprou todas as manufaturas que precisou a um negreiro holandês e a um outro, inglês. Esta prática vinha sendo denunciada desde o início das descobertas auríferas, que impulsionaram os tráficos de Pernambuco e Bahia na Costa da Mina.

Quanto aos custos da armação de uma empreitada negreira, podemos distingui-los por itens, de acordo com sua participação relativa (Tabela XXIII). A carga compunha 52% do total dos gastos, valor próximo dos 57% calculados por Roger Anstey para o tráfico britânico até 1788⁹⁸. Os gastos com os mantimentos (incluindo os destinados à tripulação e aos escravos) e soldadas, correspondiam a 29%, enquanto a amortização do valor da embarcação exigia outros 4%⁹⁹. Os tributos respondiam por apenas 6% do dispêndio geral, mas equivaliam a mais que o dobro do lucro líquido!

⁹⁷ Marion Johnson. “The Cowrie Currency of West Africa”. Part I. *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 11, n. 1, 1970, p. 17-49.

⁹⁸ A lei de arqueação inglesa elevou estes custos para 65% do total após 1788. Klein, *The Middle Passage*, *op. cit.*, p. 205, estimara que a carga equivaleria a 2/3 dos custos de uma viagem negreira, mas essa não parece ser a média da maior parte do século XVIII.

⁹⁹ Florentino, *op. cit.*, p. 167, estimou que o valor do seguro sobre os negreiros era equivalente ao desgaste da embarcação. O que se fez aqui foi dividir o valor da embarcação, 8:000\$000, por 10, considerando-se que 10 anos fosse o período médio de atividade de um negreiro, cálculo realizado por Joseph E. Inikori. *Africans and the Industrial Revolution in England*. A study in the international trade and economic development. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002, p. 299-300, Tabela 6.7. Os negreiros de Rode Island, por sua vez, tinham duração média de 7 a 10 anos. Coughtry. *The Notorious Triangle*, *op. cit.*, p. 170.

Tabela XXIII / Composição das Despesas ^a

Item	
Carga	52%
Mantimentos	6%
Soldadas	23%
Amortização da embarcação	4%
Custos da Armação	86%
Tributos	6%
Perdas por mortalidade	7%

a. Não soma 100% exatos devido a arredondamentos

Isto requer tratar de um ponto que se revela importante: o pagamento dos direitos régios sobre a escravaria importada. A galera de José de Freitas Sacoto fez escala na Ilha do Príncipe na torna-viagem. Aí deveriam ter sido pagos os tributos referentes à folha de S. Tomé, ou seja, os 3\$500, cuja origem foi indicada antes. A prática estabelecida, no entanto, era que o procurador (morador da ilha) do senhorio da embarcação ficasse como avalista dos direitos devidos, depositando no cofre da alfândega um bilhete reconhecendo a dívida¹⁰⁰.

Sacoto, como a maior parte dos negreiros de Pernambuco e da Bahia, dispunha de um procurador na ilha. Dele se adquiriam os mantimentos necessários à travessia do Atlântico. Este procurador (embora o documento não diga) deve ter passado letras a serem pagas com ágio de 50% por Sacoto no Recife no valor dos direitos régios, como faziam todos procuradores. A operação findava com o pagamento pelo senhorio ao seu procurador de apenas metade do valor devido em tributos, ou seja, em lugar de pagar os direitos acrescidos de 50% (dos juros da letra), o homem de negócio pagava um terço do valor original. O avalista, por sua vez, sonegava à fazenda régia por muitos anos (se é que chegava a pagar) o valor que havia afiançado, embolsado o que

¹⁰⁰ Apesar das denúncias de fraudes, a prática de fianças foi autorizada pela coroa: ORDEM de S. Mag. ao Ouvidor Geral João Coelho de Souza, em q se determina se recebam fianças aos Direitos dos Escravos vindos da Costa da Minna; e q os fiadores sejam seguros. Lisboa, 18 de Setembro de 1732. In: ORDENS de S. Mag. [...] em traslado das vindas da Ilha de S. Thomé tiradas do Livro em que nelle se achão registadas. [Ilha do Príncipe, 8 de abril de 1771]. AHU, CU, S. Tomé, cx. 13, doc. 62, f. 33v-34.

lhe foi pago como procurador. Se o negreiro lograsse essa burla ao fisco régio, poderia chegar a dobrar seus lucros.

Devemos, porém, acrescentar uma outra fonte de ganho, a qual não aparece descrita com detalhes na documentação, mas pode ser deduzida pelo que se conhece acerca do tráfico. Como se viu, apenas parte da carga foi comprada por conta do senhorio, sendo a outra parcela devida às praças. Estas eram as frações da carga que cabiam à tripulação e aos outros investidores na armação. Mesmo que o ganho sobre a venda destes escravos coubesse a outras pessoas, o senhorio ganhava o frete dos mesmos¹⁰¹.

Cento e dez escravos fizeram a viagem forçada para o Brasil na conta das praças da galera de Sacoto. O frete por escravo em Angola, em meados do século, andava por 6\$000, mas este era um valor fixado por ordem régia. No documento que serve de base aos presentes cálculos, não está mencionado o valor do frete. Outro documento contemporâneo, respeitante ao tráfico da Bahia, informa ser de 10\$000 o frete por escravo¹⁰². Admitindo-se que o senhorio da embarcação receberia os fretes da centena e dezena de africanos forçados que sua galera traria a Pernambuco (menos os que pereceriam na viagem), esse valor acrescer-se-ia aos seus ganhos brutos¹⁰³.

No entanto, para a estimativa ser tão completa quanto as informações permitem, devem ser inseridos, ainda, os fretes referentes aos rolos de tabaco por conta das praças, pois estes também o pagavam. Somaram-se, portanto, estes dois tipos de porte às receitas da galera. Chegou-se, assim, a uma nova taxa de lucro de cerca de 14% (Tabelas XXV)¹⁰⁴.

Tudo isso mostra que para garantir um saldo positivo ao final da operação, os homens de negócio deveriam levar em conta todas estas variáveis:

¹⁰¹ Os quais poderiam ser divididos, caso a própria embarcação fosse mantida em co-propriedade, o que era comum, mas não altera o cálculo da lucratividade global.

¹⁰² Bahia, 7 de janeiro de 1752. AHU, CU, Bahia, Cx. 61. Citado por Corcino Medeiros Santos. “A Bahia no comércio português na Costa da Mina e a concorrência estrangeira”. In: Maria Beatriz Nizza da Silva. (Org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002, p. 229. O autor não informa o número do documento.

¹⁰³ Não foi preciso calcular os fretes de acordo com os tipos de escravos, pois os custos de frete não variavam significativamente segundo a idade e o sexo dos cativos. David Eltis; Stanley L. Engerman. “Fluctuations in sex and age ratios in the transatlantic slave trade, 1663-1864”. *Economic History Review*, New Series, Vol. 46, N. 2, p. 314.

¹⁰⁴ Por tratar-se do cálculo da lucratividade do empreendimento negreiro com vistas a um padrão, não distinguimos neste primeiro balanço as carga do senhorio e a das partes. Se assim fosse feito, os fretes deveriam ser computados na despesa destes e não na receita, pois as “partes” deviam os fretes ao armador.

algumas fixas (tributos), outras flutuantes (fretes, preços dos escravos, repartição da carga) e outras de controle delicado (a mortalidade dos cativos).

Tabela XXIV/ Cálculo do produto da venda dos escravos

Tipo	Índice	N.	Preço Unit.	Venda
Molecão	100	24	102.500	2.460.000
Negro	85	63	87.125	5.488.875
Negra	75	42	76.875	3.228.750
Molecona	65	55	66.625	3.664.375
Moleque	50	39	51.250	1.998.750
Moleca	50	64	51.250	3.280.000
Total		287		20.120.750

Fontes: Ver Anexo VI.

Tabela XXV / Cálculos de despesas, receitas e fretes, lucro bruto e líquido

a. Custo Total da Carga	9.447.500
Lucro Bruto	225%
b. Mantimentos	1.179.045
c. Soldadas	4.250.000
d. Amortização da embarcação	800.000
e. Soma	6.299.045
f. Custo da Armação (a+e)	15.676.545
g. Tributos	1.179.000
h. Perdas por mortalidade	1.348.850
i. Total (f+g+h)	18.204.395
j. Produto da Venda	18.771.900
l. Fretes	1.916.800
m. Produto bruto (j+l)	20.688.700
Produto Líquido (m-i)	2.484.305
Lucro Líquido	14%

Como índice da estreita margem de manobra de que dispunham estes homens de negócio, avaliou-se o lucro da viagem tomando-se apenas os 180 escravos por conta do senhorio. Incluindo os ganhos com os fretes e os gastos proporcionais, o lucro ficaria próximo dos 4% (Tabela XXVI). Portanto, os

ganhos com os outros itens já indicados eram parte substancial das receitas e da lucratividade do tráfico.

Tabela XXVI/ Cálculos de despesas, receitas, lucro bruto e líquido da carga do senhorio

a. Custo da Carga	7.282.803
b. Produto da Venda	13.237.875
Lucro Bruto (a-b)	182%
c. Mantimentos	492.480
d. Soldadas	4.250.000
e. Amortização da embarcação	800.000
f. Soma (c+d+e)	5.542.480
g. Custo da Armação (a+f)	12.825.283
h. Tributos	738.000
i. Perdas por mortalidade	1.004.380
j. Total de despesas (f+g+h)	14.567.663
l. Fretes	1.916.800
m. Ganhos brutos (b+l)	15.154.675
Ganhos líquidos (m-j)	587.012
Lucro Líquido	4,0%

Uma vez que o estudo de Florentino é o único que contempla uma tentativa mais consistente de estimar a lucratividade de um dos ramos do tráfico para o Brasil, convém avaliar seus resultados mais de perto, que permita uma comparação mais precisa com os resultados que foram mostrados acima. O autor procurou incluir todos os itens necessários ao cálculo, os quais permitem avaliar o lucro líquido, ou seja, descontadas todas as despesas. Para o cálculo do rendimento bruto do tráfico negreiro do Rio de Janeiro em anos variados, multiplicou o número de escravos supostamente sobreviventes à travessia do Atlântico desde Angola pelo preço médio de um escravo na praça carioca. No entanto, como o próprio autor informa, os preços que utilizou são de homens adultos (15-55 anos) em perfeitas condições físicas¹⁰⁵. Isto distorce sensivelmente o primeiro item do cálculo dos rendimentos do tráfico.

¹⁰⁵ Florentino, *op. cit.*, p. 159-60, Tabela 9, Nota 29, 168.

Como visto acima, parte considerável das cargas dos negreiros era comporta por mulheres, sejam adultas, jovens ou crianças. A tendência da virada do século XVIII ao século XIX foi de aumento da parcela de crianças traficadas para a América, dando-se o incremento de meninos e meninas às expensas dos homens e mulheres adultas¹⁰⁶. Portanto, para calcular o montante bruto gerado pela venda dos cativos, seria necessário, como se fez acima, ponderar os preços segundo a participação relativa dos “tipos” de trabalhadores forçados africanos no contingente dos escravos importados, ainda que usando, na ausência de dados originais, as médias históricas.

Apenas para deixar clara a importância deste aspecto, refizeram-se as contas do autor levando em conta a participação relativa de crianças do sexo masculino no tráfico atlântico após 1809. Segundo Klein, esta chegou a 25% dos desembarques de cativos africanos na América¹⁰⁷. Portanto, em média um quarto dos escravos desembarcados no Rio de Janeiro era composto por meninos. Estes valiam, na melhor das hipóteses, 70% do valor de um homem adulto. Estimando, então, a parcela infantil masculina destes escravos e atribuindo-lhe 70% do preço médio (os dados para o investimento inicial, as importações e os preços são os de Florentino), chega-se a um resultado sensivelmente diferente (Tabela XXVII).

Tabela XXVII/ Estimativa do Lucro Líquido do Tráfico do Rio de Janeiro, 1810-1820

Anos	Investimento	Rendimento	Rentabilidade	Lucro
1810	835.096.500	894.909.750	59.813.250	7%
1812	641.896.650	609.908.000	- 31.988.650	-5%
1815	696.465.000	683.593.500	- 12.871.500	-2%
1817	549.281.250	624.663.600	75.382.350	14%
1820	818.268.750	1.089.228.200	270.959.450	33%
Média	3.541.008.150	3.902.303.050	361.294.900	10%

Fonte: Florentino, *Em Costas Negras*, p. 160-9, com os ajustes indicados acima.

¹⁰⁶ Klein, *O Tráfico de Escravos no Atlântico*, p. 161-3. David Eltis; Stanley L. Engerman. “Fluctuations in sex and age ratios in the transatlantic slave trade, 1663-1864”, *op. cit.*, p. 310.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 163. Numa altura que os tráficos de ingleses, franceses e norte-americanos já haviam cessado e, portanto, os traficantes luso-brasileiros e espanhóis eram os responsáveis pela totalidade do tráfico ocidental.

Estes números, embora especulativos, indicam que também o tráfico luso-brasileiro não era o *El Dorado* dos lucros exorbitantes e fáceis. Para se alcançar lucros razoáveis, requeria-se muito cuidado com a estratégia das armações negreiras, de forma a aproveitarem todas as oportunidades de ganho possibilitadas pela viagem. De qualquer forma, os números calculados para o Recife e para o Rio de Janeiro são de difícil comparação, uma vez que os anos 1810-1830 são atípicos, comparados aos cem anos de tráfico que o antecedem. Aliás, é isto que indica a substancial taxa de lucro dos anos 1820, acima apontada.

3.4. O tráfico transatlântico de escravos na primeira metade do século XVIII.

Empreender uma pesquisa num campo que já tem sido explorado há várias décadas, por vários autores, têm inequívocas vantagens, mas não deixa de trazer maiores cuidados. Nas últimas quatro décadas, emergiu uma grande quantidade de pesquisas sobre o tráfico atlântico ou transatlântico de escravos. Como é de costume nas questões mais candentes da historiografia, muita polêmica resultou em torno de alguns pontos centrais: o volume total do tráfico ao longo dos quase quatro séculos de sua existência, a rentabilidade do tráfico exercido pelos europeus, o impacto da exportação de escravos nas sociedades e economias africanas, bem como o seu contributo para as transformações sócio-econômicas no Noroeste europeu, o papel dos africanos neste comércio, a taxa de mortalidade da *middle passage*, só para ficar nos mais destacados.

Aquele que se aventura a estudar este tema defronta-se com uma prolífica produção de artigos, teses e livros nos quais os pontos referidos e ainda outras questões são discutidas. E não só a quantidade é importante, mas a qualidade dos estudos igualmente. O pesquisador adventício se vê desafiado, portanto, já não a ultrapassar a qualidade do que foi feito até então, mas ao menos oferecer uma contribuição no mesmo nível.

O que seria uma dificuldade, porém, acaba por ser uma vantagem. Para o ponto específico de que trata este tópico, a saber, o volume do tráfico numa determinada carreira, as formas de avaliação que os pesquisadores têm elaborado para suprir as lacunas de dados referentes ao tráfico desta ou daquela nação servem de guia seguro para o marinheiro de primeira viagem. Para avaliar o volume do tráfico Pernambuco-Costa da Mina, portanto, fez-se uso

da metodologia que se mostrou mais útil e confiável na avaliação quantitativa do tráfico, embora com as adaptações que se mostraram pertinentes. Precede a esta avaliação um panorama das condições em que ele medrou. Adota-se aqui uma perspectiva comparativa entre as várias carreiras no tráfico atlântico de escravos, buscando escapar a uma abordagem “paroquial”¹⁰⁸, atentos à advertência de um dos grandes especialistas no tema.

Antes de passarmos às avaliações propostas, um esclarecimento sobre o uso da expressão “lusobrasileiros”, recorrente nas páginas que seguem. Como vimos num dos tópicos da segunda parte deste trabalho, os comerciantes de escravos e tabaco sediados no porto e praça do Recife eram, esmagadoramente, nascidos em Portugal. Ao que tudo indica, haviam começado a carreira mercantil em Pernambuco, para onde haviam vindo com este propósito, seguindo um padrão comum a várias das praças coloniais e mesmo aos portos comerciais da Europa. Assim, uso o termo “lusobrasileiros” como uma indicação de que estes homens eram portugueses baseados no Brasil, expressão que prefiro à “brasílicos”¹⁰⁹, cuja conotação, parece-me, deixa na sombra a origem majoritariamente reinol (o que não consiste num dado fortuito) dos mercadores escravistas da colônia.

Para avaliar mais justamente a evolução do tráfico entre Pernambuco e a Costa da Mina, convém observarmos, sobretudo para aqueles anos em que os números escasseiam, quais as condições e dimensões do tráfico realizado por mercadores europeus na costa ocidental da África, no período do qual nos ocupamos, ou seja, pensarmos o tráfico negreiro em suas dimensões atlânticas¹¹⁰. Por cerca de um século e meio, desde 1440, os traficantes escravistas de Portugal mantiveram-se ao lado dos genoveses na mercancia de escravos no Atlântico, ultrapassando-os no final do século XVI. Nos anos 1620 os mercadores dos Países Baixos entram efetivamente na disputa por uma

¹⁰⁸ Philip D. Curtin. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1969, p. xv-xvi.

¹⁰⁹ Luiz Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 28-9, 262. Tem havido uma tendência na historiografia recente de denominar aos tratistas de escravos da América portuguesa como “brasileiros”, o que constitui um flagrante anacronismo. Vejam-se os exemplos em Miller. *Way of Death*, *op. cit.*, *passim*; Curto. *Álcool e Escravos*, *op. cit.*, *passim*.

¹¹⁰ A perspectiva atlântica na qual buscamos circunscrever este ponto da análise insere-se no gênero de abordagem que se chamou *Cis-Atlântico*, isto é, que aborda uma região na perspectiva do Atlântico; cf. Alison Games. “Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities”. *The American Historical Review*, vol. 111, 3. Disponível em: <http://www.historycooperative.org/journals/ahr/111.3/games.html>. Acesso: 27/07/2006.

fatia do tráfico de escravos no Ocidente¹¹¹. Primeiramente, para abastecer as regiões da América portuguesa tomadas às coroas ibéricas¹¹² e, logo em seguida, para abastecer as *plantation islands* do Caribe¹¹³, depois de terem cursado a “escola do tráfico”¹¹⁴ no Brasil. O uso da força militar pelos holandeses¹¹⁵ contra a concorrência luso-brasileira no Atlântico não lograria, porém, afastar, ou mesmo abalar, o tráfico de escravos efetuado pelos portugueses¹¹⁶. Daí em diante, no entanto, estes últimos não estariam mais sozinhos neste ramo.

As nações do noroeste europeu cedo se interessaram pelo tráfico atlântico de escravos, mas levaram algumas décadas até se estabelecerem firmemente nas costas ocidentais da África. No último quartel do século XVII, os ingleses, seguidos pelos franceses, fundaram uma companhia com o fim principal de traficar com escravos nas costas ocidentais da África: a *Royal African Company* (RAC), que detinha o monopólio britânico do tráfico. A companhia francesa, por sua vez, destinava-se a comercializar em Senegal, mantendo o tráfico francês sob monopólio por várias décadas, até 1720¹¹⁷.

Ao lado destas companhias monopolistas, mercadores particulares de ambas as nações se aventuraram no tráfico, embora os ingleses o tenham feito abertamente apenas após 1698, com o fim do monopólio da RAC. O engajamento das duas grandes potências européias, ao lado de outros tratistas menores (dinamarqueses, hamburgueses, anglo-americanos), levaria o tráfico de escravos na costa ocidental da África a um nível sem precedentes. Assim como no caso holandês, ingleses e franceses visavam abastecer as colônias nas Antilhas e Caribe, embora os ingleses e holandeses abastecessem às suas

¹¹¹ Johanes Postma. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 10-3, 17-8.

¹¹² Ernst van den Bogart; Pieter C Emmer. The Dutch Participation in Atlantic Slave Trade, 1596-1650. In: Henry A. Gemery; Jan S. Hogendorn. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979, p. 357-59.

¹¹³ Bogart; Emmer, *op. cit.*, p. 371-3; Pieter Emmer. The Dutch and the second Atlantic System. In: Barbara L. Solow. *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: University Press, 1991, p. 77; P. D. Curtin. *The Rise and Fall of the Plantation Complex*. Essays in the Atlantic History. Cambridge: University Press, 1990, p. 81-5.

¹¹⁴ Edmundo Correia Lopes. *A Escravatura*. (Subsídios para sua história). [Lisboa]: Agência Geral das Colônias, 1944, p. 115.

¹¹⁵ Para ser mais preciso, a Companhia das Índias Ocidentais (WIC), era majoritariamente dominada por acionistas das câmaras das províncias da Holanda e da Zelândia; cf. J. Postma, *op. cit.*, p. 126-7.

¹¹⁶ Bogart; Emmer, *op. cit.*, p. 374.

¹¹⁷ Herbert S. Klein. *The Middle Passage*. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade. Princeton: Princeton University Press, 1978, p. 175.

próprias e traficassem com as colônias dos seus rivais¹¹⁸. Outro fator que puxaria a demanda por escravos por parte destes comerciantes consistiu na arrematação do *Asiento* castelhano, concedido, sucessivamente, aos Países Baixos¹¹⁹, França e Inglaterra.

Um sinal inequívoco do engajamento destas nações européias no tráfico Atlântico é a proliferação de estabelecimentos sob suas bandeiras na África ocidental. Em poucos anos já havia 23 fortes e/ou feitorias européias desde a Senegâmbia à Costa do Ouro¹²⁰. A emergência do tráfico anglo-francês nas três primeiras décadas do século XVIII, e os descobrimentos auríferos no Brasil foram responsáveis pelo salto na demanda por escravos da África ocidental. Juntos, ingleses e franceses responderam por 50% a 60% das exportações de cativos até 1730¹²¹. Dominariam, pelo menos, metade de toda a exportação negreira do século XVIII. O tráfico europeu distribui-se pelos portos citados na estrofe em epígrafe que abre este tópico, mas nos interessa, aqui, uma região específica do “resgate”.

Para situar com melhor precisão o tráfico escravista na Costa da Mina, é necessário ver-se mais de perto o papel desempenhado pela região na exportação de escravos. Em primeiro lugar, definir a que região correspondia os portos aos quais os luso-brasileiros chamavam de Costa da Mina, embora estabelecer sua geografia precisa seja quase impossível.

Seus limites geográficos compreendiam desde o cabo do Monte até o de Lopo Gonçalves, na acepção mais ampla do termo¹²², o que englobaria desde a Costa do Ouro até a costa de Biafra. Na prática, porém, os portugueses e brasílicos não traficavam por toda esta extensão. Quando se dirigiam à Costa

¹¹⁸ Curtin. *The Atlantic Slave Trade*, op. cit., p. 142-6; Postma, *op. cit.*, p. 31-2 e ss.

¹¹⁹ Postma, *op. cit.*, p. 33-5, 38-46. Além de um pequeno interregno português, 1696-1701; Goulart, *op. cit.*, p. 176-7.

¹²⁰ Eltis, *op. cit.*, p. 174; os holandeses antes de construir os seus próprios, tomaram-nos aos portugueses: Arguim e Castelo de S. Jorge da Mina, com conseqüências de longo prazo para o tráfico luso-brasileiro na região; Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987, p. 20 *et passim*.

¹²¹ Curtin, *op. cit.*, 1969, p. 126, 205; David Richardson. “Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution”. *The Journal of African History*, vol. 30, n. 1, 1989, p. 2-5.

¹²² Maurício Goulart. *A Escravidão Africana no Brasil*. (Das origens à extinção do tráfico). 2a. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1950, p. 186. O autor cita uma petição dos mercadores da Bahia na qual propunham à coroa a formação de uma companhia monopolista para o tráfico da Costa da Mina; daí ser possível que os peticionários ampliassem indevidamente o escopo geográfico do tráfico visado. Há uma descrição dos portos e da atividade negreira dos luso-brasileiros na

da Mina, iam aos portos situados entre o rio Volta e o rio Lagos, compreendendo a região que os ingleses chamavam costa dos Escravos, ou à “sotavento da Mina”, como prefere Pierre Verger, e a baía do Benin¹²³. Talvez desde os anos 1640 os moradores do Brasil traficassem diretamente da colônia para aquela região¹²⁴.

Entre 1700-1720, as exportações da Costa da Mina atingem seu primeiro pico. Para isso, contribuíram tanto fatores do lado da demanda, quanto da oferta. De um lado, como dito, outras nações européias, além de Portugal e Holanda, entram a traficar naquela região: ingleses e franceses, principalmente. Embora David Richardson tenha demonstrado que a contribuição da baía do Benin neste período, em termos absolutos, foi menor do que Philip Curtin estimara, porém, o volume das exportações inglesas da costa ocidental da África foi ainda maior do que se supunha, segundo o mesmo Richardson¹²⁵. Os franceses só ganham relevância no tráfico, efetivamente, cerca de 1710¹²⁶. Concentraram a maior parte da sua mercancia escravista na África Ocidental (neste caso distinguida da África Centro-Ocidental)¹²⁷, incluindo a baía de Benin¹²⁸.

Os holandeses passam a participar dos *asientos* indiretamente já em 1662, quando o abastecimento das Índias de Castela foi cometido a dois comerciantes genoveses, que contrataram com a Companhia das Índias Ocidentais holandesa (WIC) o fornecimento de *peças da Índia*¹²⁹. A WIC arrematou diretamente o *asiento* em 1667-68 e em 1675, mas esse último não foi efetivado. O novo *asiento* de 1679-87, arrematado pelo mercador sevilhano Juan

Costa da Mina in: DESCRIÇÃO geral desta Capitania da Bahia desde sua fundação até o ano de 1759, p. 477-90.

¹²³ Pierre Verger., *op. cit.*, p. 37 e ss; Philip D. Curtin, *op. cit.*, p. 129-30; cf. também Patrick Manning. The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890. In: Gemery; Hogendorn, *op. cit.*, p. 107, 114-5. A historiografia em língua inglesa sobre o tráfico negreiro refere-se à região como *Bight of Benin* ou *Slave Coast*.

¹²⁴ Verger, *op. cit.*, p. 21, 34, 56; Nardi, *op. cit.*, p. 215-7.

¹²⁵ Para os dados de Curtin referentes às quatro primeiras décadas do século XVIII, Curtin, *op. cit.* p. 129, 150; revistos por Lovejoy, que os aceita com pequenas alterações, Paul Lovejoy. “The Volume of the Atlantic Slave Trade: a Synthesis”. *The Journal of African History*, vol. 23, n. 4, 1982, p. 496. Sobre a revisão para mais, cf. Richardson, *op. cit.*, p. 168-9, 172-3.

¹²⁶ Eltis, *op. cit.*, p. 181-3.

¹²⁷ Além do cabo Lopo Gonçalves; cf. Joseph Miller. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, p. 3-38.

¹²⁸ Curtin, *op. cit.*, p. 221-2; Richardson, *op. cit.*, p. 172-4.

¹²⁹ Postma, *op. cit.*, p. 33.

Barroso de Pozo, deu à “nova” WIC¹³⁰ outra oportunidade de aumentar seu tráfico, em consórcio com aquele mercador. Seu papel no tráfico atlântico viria tornar-se secundário com a assunção pelos franceses do *asiento*¹³¹. Ainda assim, os holandeses não deixariam de influenciar o tráfico luso-brasileiro na Costa da Mina.

Do lado dos fornecedores de escravos no litoral africano, a oferta de cativos tornou-se mais regular entre 1650 e 1690. Neste momento, o sistema de escravização desenvolvido pelos agentes locais do tráfico (oficiais ou particulares) atinge um ponto de “maturidade”¹³². Com o aumento acentuado na demanda ocidental por mão-de-obra compulsória, a Costa dos Escravos, juntamente com a Costa do Ouro, suportou a maior pressão do tráfico transatlântico. A emergência desta região como um das principais exportadoras de mão-de-obra cativa da África ocidental vinha de décadas anteriores, mas o ponto de viragem é mesmo os anos 1690. Em parte, pelo declínio das exportações de metal precioso da Costa do Ouro (que havia atraído os europeus para a região desde o século XV), que caíram pela metade naquela década¹³³.

De exportador de ouro, a região passou à importadora, pagando-o com escravos. As exportações de escravos da Costa do Ouro, entre 1700-1740, foram quatro vezes maiores do que haviam sido nos 40 anos anteriores¹³⁴. Já a Costa dos Escravos e a baía de Benin tornam-se as maiores exportadoras de escravos, entre 1662-1713, com 50% do total da África ocidental¹³⁵.

A oferta de escravos nos portos africanos nem sempre correspondia aos estímulos “mecânicos”¹³⁶ do mercado, ou seja, demanda e preços. O salto nas exportações de escravos eram, por vezes, impulsionados por eventos locais que proporcionavam um número excedente de indivíduos cativos, disponíveis para

¹³⁰ A WIC foi refundada em 1674, com nova organização e apoio financeiro do Estado neerlandês; Postma, *op. cit.*, p. 38-41, 126-7.

¹³¹ Postma, *op. cit.*, p. 48-9.

¹³² Patrick Manning, *Slavery and African Life*. Occidental, Oriental and African slave trade. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, p. 130-1.

¹³³ A participação no comércio atlântico pelas sociedades africanas quando estas não possuíam ou deixavam de ter *commodities* a oferecer aos europeus, invariavelmente redundou na exportação de escravos; Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, *op. cit.*, p. 178; Miller, *Way of Death*, *op. cit.*, p. 71-2, 105-6, 115.

¹³⁴ Eltis, *The Rise of African Slavery*, *op. cit.*, p. 177; Manning, *Slavery and African Life*, *op. cit.*, p. 133-4.

¹³⁵ Eltis, *op. cit.*, p. 166, 181.

serem vendidos aos estrangeiros¹³⁷. Foi o caso da baía de Benin, no período em questão, onde uma guerra opondo o obá de Benin e os *egaerbo*¹³⁸, nos anos 1690, com intervenção de portugueses e holandeses ao lado do rei, resultou numa grande e regular oferta de escravos¹³⁹. O mesmo se daria nas guerras entre os reinos de Daomé, de um lado, e Ardra, Uidá e Oió, do outro, nos anos 1720-1740¹⁴⁰.

Os luso-brasileiros da Bahia e de Pernambuco defrontaram-se, então, com concorrentes poderosos no tráfico de escravos da região. Os traficantes da Bahia já haviam se deslocado de Angola para a Costa da Mina em razão da concorrência de negreiros de Pernambuco e do Rio de Janeiro¹⁴¹. Os tratistas da Bahia lançaram mão de uma vantagem no tráfico que lhes permitia concorrer com os demais mercadores de escravos europeus: o uso do tabaco como moeda na compra de escravos na Costa da Mina¹⁴², da mesma forma que os traficantes de Pernambuco e Rio de Janeiro usavam a *jeribita* no tráfico de Angola¹⁴³.

Os negreiros que desaferravam da capitania de Pernambuco rumo à Costa da Mina, por sua vez, viam-se às voltas com uma dupla concorrência: a das potências européias, traficando com bens de consumo e mercadorias-moeda que lhes era proibido pelos Países Baixos carrear para a África Ocidental (a todos os portugueses, de fato, pelo tratado entre Portugal e as

¹³⁶ Cf. Manning, *op. cit.*, p. 126-9, sobre os fatores de estímulo ao tráfico e às mudanças sociais na África.

¹³⁷ Curtin, *The Rise and Fall of Plantation Complex*, *op. cit.*, p. 119-22.

¹³⁸ Responsável pelas relações exteriores e comerciais do obá de Benin; cf. Alberto da Costa e Silva. *A Manilha e o Libambo. A África e a escravidão, de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Biblioteca Nacional: 2002, p. 343-4; Robin Law. “Royal monopoly and private enterprise in Dahomey: The Case of Dahomey”. *The Journal of African History*, vol. 18, n. 4, 1977, p. 558, 563.

¹³⁹ Alberto da Costa e Silva. *op. cit.*, p. 343-4.

¹⁴⁰ Robin Law. “Royal Monopoly and Private Enterprise in the Atlantic Trade”, *op. cit.*, p. 558-9.

¹⁴¹ Miller. Slave prices in the Portuguese southern Atlantic, 1600-1830, *op. cit.*, p. 44; idem. A marginal institution on the margin of the Atlantic System: the Portuguese southern Atlantic slave trade in the eighteenth century, *op. cit.*, 1991, p. 136-7.

¹⁴² Goulart, *op. cit.*, p. 196-7; Verger, *op. cit.*, p. 37 *et passim*.

¹⁴³ Klein, *op. cit.*, p. 41-2; Luís Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 310, 312-25.; José C. Curto. Vinho verso Cachaça — A luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda, c. 1648-1703. In: Selma Pantoja; José F. Sombra Saraiva. (Org.). *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 69 e ss.

Províncias Unidas)¹⁴⁴. Ainda que não houvesse tal proibição, é pouco provável que os luso-brasileiros conseguissem concorrer com os traficantes europeus na mesma “moeda”. Ingleses, franceses e holandeses, particularmente aqueles primeiros, tinham acesso privilegiado aos “panos de negros” trazidos do Oriente, além de contarem com uma produção doméstica de têxteis¹⁴⁵.

O tráfico de escravos na costa ocidental da África articulava os quatro cantos conhecidos do mundo. Da América vinha a prata e ouro que eram carregados para o Índico e mar da China, onde eram trocados pelos têxteis de vários feitios e as conchas marítimas, os cauris¹⁴⁶. Os negreiros que partiam de Lisboa, Londres, Bristol, Liverpool e Nantes (principais portos escravistas do Velho Continente) levavam em seu bojo aqueles têxteis e cauris, trocando-os por escravos no litoral africano, seguindo com a carga humana para as três partes da América. O ciclo se fechava na Europa, para onde os negreiros partiam levando produtos tropicais, metais preciosos e letras, e em cujas praças os lucros eram amealhados¹⁴⁷.

Ao lado dos têxteis, pelos portos africanos entravam armas e bebidas alcoólicas, que juntamente com os tecidos compunham a maior parte das trocas no litoral africano, sendo, portanto, as “grandes” fazendas do tráfico. Pólvora e munições, adornos, ferramentas de metal, e uma miscelânea de outros bens de menor valor eram produzidos na própria Europa e compunham os “feixes”¹⁴⁸ que pagavam os escravos adquiridos.

¹⁴⁴ Verger, *op. cit.*, p. 31-5. Verger cita o art. IV do Tratado de 1661, como não concedendo à recíproca de comércio aos portugueses em domínios dos Países Baixos, p. 24. Sua fonte é o Arquivo Real de Haia. Nas transcrições que li dos tratados não localizei esta informação nem qualquer outra sobre o comércio de manufaturados pelos portugueses nas costas africanas. A fonte consulta foi: TRATADO de Paz e de Confederação entre El-Rei Dom Afonso VI e os Estados Gerais das Províncias Unidas dos Países Baixos, assinado na Haia a 6 de Agosto de 1661. In: CASTRO, José Ferreira Borges de. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências desde 1640 até ao presente*. Tomo I. Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 261-93. (Agradeço ao prof. Tiago Miranda a indicação desta obra).

¹⁴⁵ David Richardson. West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade. In: Gemery; Hogendorn, *op. cit.*, p. 307-9, 311-6.

¹⁴⁶ Sobre o uso de caurins como moeda na África Ocidental, cf. Marion Johnson, “The Cowrie Currency of West Africa”. Part I. *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 11, n. 1, 1970, p. 17-49.

¹⁴⁷ Curtin, *The Rise and Fall of Plantation Complex*, *op. cit.*, p. 132, 141-2; Walter E. Minchinton. The Triangular Trade Revisited. In: Henry A. Gemery; Jan S. Hogendorn. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979, p. 341-52.

¹⁴⁸ Cf. Miller, *op. cit.*, p. 40, 42-50, 63, 65-7, sobre a natureza das trocas na África centro-ocidental e a composição dos “feixes” ou *banzos* trocados pelos escravos.

A composição da pauta de importação de cada região africana de tráfico variava, embora os têxteis tenham sido sempre o principal produto do escambo escravista¹⁴⁹. Na região que nos interessa de perto, a Costa dos Escravos e a baía de Benin ou, simplesmente, a Costa da Mina, os bens de maior demanda eram os têxteis asiáticos e europeus. Havia grande importação de búzios, mas esses não eram propriamente bens de consumo, mas circulavam internamente como moeda, assim como algumas peças de metal¹⁵⁰.

Vimos na primeira parte deste trabalho as condições de surgimento e disseminação da fumicultura na capitania de Pernambuco e suas anexas. É importante notar que a disponibilidade de tabaco na região foi um meio imprescindível para que os mercadores de escravos com base nas praças do Recife, Goiana, Paraíba e outras menores continuassem a traficar na Costa da Mina. Enquanto os mercadores europeus concorriam entre si ofertando bens similares, o mesmo não poderia se dar com os luso-brasileiros. Diante da concorrência das potências européias e do padrão de consumo de importados dos portos da Costa da Mina, só a oferta de um bem de baixo custo e sem rival no mercado de escravos pode garantir as margens de lucro que compensavam a armação pelos negreiros de qualquer procedência. Os traficantes deparavam-se com este imperativo em toda a costa ocidental africana, como argumenta David Richardson:

Once it is recognized that African tastes could exert quite a substantial influence over prices paid for slaves it follows that competitive position on the [African] coast of any group of merchants depended upon its accessibility to low cost supplies of standard trade goods [...]¹⁵¹.

Além de não ter concorrente europeu ou americano à altura, o tabaco brasileiro não tinha qualquer rival africano¹⁵². Este ponto, também, é relevante, visto que os bens exportados pelas potências européias e pela metrópole portuguesa para o tráfico encontravam rivais na própria África, como no caso dos têxteis, objetos metálicos e mesmo de aguardentes, visto que na África

¹⁴⁹ Importações da Senegâmbia e Guiné, em ordem decrescente de importância: têxteis (50% da Índia), armas, metais e ferramentas, adornos, bebidas, tabaco, Curtin, *op. cit.*, 1990, p. 134-5; da Costa do Ouro: de 74%-84%, têxteis, seguido de armas e pólvora, Eltis, 2000, p. 175-7; da baía de Biafra: ferramentas de metal (80%) e adornos, nenhum tabaco ou cachaça, Eltis, 2000, p. 187-8; de Angola: têxteis (50%), álcool e metais, Miller, *op. cit.*, p. 71-94. Sobre a variação no padrão de consumo africano por região, cf. Richardson, *op. cit.*, p. 1979, p., 304-5 e ss.

¹⁵⁰ Marion Johnson. "The Cowrie Currency of West Africa", *op. cit.*, p. 17-49; sobre os búzios e outras mercadorias-moeda em Angola, Miller, *op. cit.*, p. 56-7, 62-5.

¹⁵¹ Richardson, *West African Consumption Patterns*, *op. cit.*, p. 323.

¹⁵² Silva, *A Manilha e o Libambo*, *op. cit.*, p. 455-6.

havia uma bebida fermentada da seiva da palma, o *malafô*¹⁵³. Claro está que os ganhos de produtividade na produção europeia tornavam as suas mercadorias cada vez mais baratas para os negreiros¹⁵⁴, o que foi vital na conjuntura da virada do século XVII, quando os termos de troca tornaram-se — no curto prazo pelo menos — favoráveis aos mercadores africanos¹⁵⁵. Vejamos, então, a tendência dos preços no mercado atlântico de escravos.

A subida em flecha da demanda ocidental por escravos em fins do século XVII, estimulada pelo amadurecimento das *plantations Islands* caribenhas e a mineração na América portuguesa, não foi acompanhada, de início, pela oferta em todas as regiões da África. Ainda assim, as exportações de escravos africanos pelo Atlântico triplicaram entre a década de 1680 e de 1730¹⁵⁶.

Em razão das novas condições do mercado atlântico de escravos, os preços no litoral africano, que tinham caído entre 1650 e 1690, apreciaram-se acentuadamente. Nos 40 anos seguintes, a subida foi de 50%, ficando estáveis até cerca 1790. Se considerarmos o intervalo de 1670 a 1730, a apreciação na África ocidental foi de 400%¹⁵⁷. No caso da África Centro-Occidental, os preços nominais sobem no mesmo ritmo das demais regiões entre 1680-1730, mas têm novo pico nos anos 1750¹⁵⁸.

Na baía de Benin, razões locais tornaram a oferta inelástica nos anos 1700-1730. A população do reino do Benin, por exemplo, declinou devido ao impacto do tráfico, reduzindo suas exportações de escravos, cedendo espaço à Costa dos Escravos e à do Ouro¹⁵⁹. Talvez isso explique o deslocamento dos traficantes ingleses para a baía de Biafra¹⁶⁰, onde passaram a ser os maiores compradores de cativos. Da mesma forma, embora com menor acento que se supunha, os ingleses dirigem-se mais ao sul, em demanda do tráfico em

¹⁵³ Miller. *Way of Death*, op. cit., p. 83; Alencastro. *O Trato dos Videntes*, op. cit., p. 311-2.

¹⁵⁴ Eltis. *The Rise of Slavery in Americas*, op. cit., 2000, p. 116.

¹⁵⁵ Miller, op. cit., p. 107-8.

¹⁵⁶ Eltis, op. cit., 2000, p. 100-2.

¹⁵⁷ Eltis, op. cit., 2000, p. 151-3; Manning. *Slavery and the African Life*, op. cit., p. 94, 131.

¹⁵⁸ Miller. Slave prices in the Portuguese southern Atlantic, 1600-1830, op. cit., p. 51-2; idem, *Way of Death*, op. cit., p. 241-2.

¹⁵⁹ Manning, op. cit., p. 131-2, 134, 166-8.

¹⁶⁰ Richardson, West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade, op. cit., 1989, 172-4.

Angola¹⁶¹. Os franceses, por sua vez, concentram a maior parte de suas exportações na Costa dos Escravos, baía de Benin e Senegal¹⁶².

Portanto, somadas às limitações colocadas pelos holandeses ao tráfico português na região, os mercadores luso-brasileiros enfrentariam no comércio de escravos da Costa da Mina a concorrência das duas maiores potências econômicas de então.

3.5. As importações de escravos em Pernambuco na dimensão atlântica e da América portuguesa

Os esforços para quantificar a exportação africana e a correspondente importação americana de escravos ao longo dos cerca de quatro séculos de vigência do tráfico transatlântico têm sua pedra fundamental na obra de Phillip D. Curtin: *The Atlantic Slave Trade: A Census*¹⁶³. Nela, Curtin empreendeu a tarefa hercúlea de sumarizar todos os cálculos efetuados e os dados até então publicados acerca das carreiras nacionais do tráfico atlântico e das importações regionais americanas, fazendo as correções que julgou necessárias.

Para calcular o volume do tráfico em suas várias vertentes, Curtin tanto procedeu da forma que outros autores já haviam estabelecido, como propôs ele mesmo formas de cálculo aproximativas. Devido à ausência de séries estatísticas para alguns períodos, sobretudo anteriores a 1750, e dos elementos necessários para avaliar o tráfico entre a África e a América, o pesquisador do tema tem que lançar mão de recursos indiretos que possibilitem aproximar-se de resultados satisfatórios.

A melhor fonte de informação que se poderia desejar, obviamente, é aquela que trouxesse os números efetivos, oficiais pelo menos, de embarques na África e desembarques de escravos na América. Quando esta falta, alguns procedimentos provêem cálculos aceitáveis do volume de escravos exportados e importados, de um lado e outro do Atlântico. A forma mais comum faz usos de dados de navegação, “considerada como a mais sólida fonte de

¹⁶¹ Ibidem, p. 168-9, 172-4; idem, “The Eighteenth Century British Slave Trade: estimates of its volume and coastal distribution in Africa”, *op. cit.*, 1989b, p. 4.

¹⁶² Klein, *op. cit.*, p. 177, 207.

¹⁶³ Idem, *ibidem*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1969. Sobre a importância desta obra para os estudos ulteriores, cf. Henry A. Gemery; Jan S. Hogendorn. Introduction, p. 3. In: Idem. *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979.

evidência”¹⁶⁴, isto é, o número das viagens de negreiros de um porto ou nação rumo à África. De posse desta informação, multiplica-se o total de viagens/navios pela capacidade média de carga de escravos das embarcações. Esta, ou é tomada de anos em que são conhecidos o número de viagens e de escravos embarcados, ou calcula-se de acordo com a tonelagem de cada navio e o número de escravos por tonelada, também calculado a partir dos anos em que se têm ambas informações.

Utilizando aquelas duas formas de cálculo, é possível preencher as lacunas referentes aos anos em que se têm apenas informações sobre o número de viagens negreiras. Tais procedimentos têm sido adotados por quase todos os estudiosos que escreveram após Curtin¹⁶⁵. Outra abordagem, ainda, que rendeu frutos consiste em calcular as exportações de escravos da África por meio das exportações de produtos carreados da Europa para aquele continente. Para tanto, é necessário que se saiba o “preço”¹⁶⁶ de um ou mais escravos, por *cabeça* ou *peça*, em moeda europeia, isto é, o valor do conjunto de mercadorias trocadas por um cativo ou mais. Esse “preço”, denominado *prime cost* (preço f.o.b.), permite que se calcule o montante de cativos que determinado valor em mercadorias poderia adquirir.

Os dois procedimentos resumidos acima possibilitam cálculos aproximados das exportações africanas de escravos com o concurso dos negreiros europeus. Para chegarmos ao volume de importações de escravos pela América, contudo, devemos descontar destes resultados o montante referente à taxa média de mortalidade da carga humana nas diversas carreiras do tráfico.

Há, ainda, outra forma de abordar a questão, no que diz respeito à importação americana. Alguns autores calcularam-na para o Caribe inglês estabelecendo uma relação entre volume de produção açucareira e o volume

¹⁶⁴ David Richardson. “The Eighteenth Century Slave Trade: estimates of its volume and coastal distribution in Africa”. *Research in Economic History*, London; Connecticut: Jai Press, vol. 12, 1989, p. 159.

¹⁶⁵ Cf. as sínteses em Paul Lovejoy. “The Volume of the Atlantic Slave Trade: a Synthesis”. *The Journal of African History*, vol. 23, n. 4, 1982, p. 473-501; David Richardson *op. cit.*

¹⁶⁶ Sobre a composição e utilização do “preço” dos escravos em bens europeu para calcular a flutuação destes na África cf. David Richardson, *op. cit.*, 1979, p. 322-3; David Eltis. *The Rise of African Slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 115-6; sobre a composição de um *banço* ou “preço” pago na África centro-ocidental, Joseph C. Miller. *Way of Death*, *op. cit.*, p. 71-88.

necessário de escravos¹⁶⁷. Esta fórmula, porém, é a que apresenta mais problemas, tendo sido pouco aplicada desde então.

No Anexo VII apresentam-se os resultados obtidos, usando dois dos procedimentos expostos atrás, para calcular as importações de escravos pelo porto do Recife entre 1696 e 1742, acrescido dos dados para 1743-1760. As fontes das estimativas são quatro conjuntos de informações, dos quais dois são dados de importações efetivas de escravos pelo porto do Recife e os outros dois são estimativas baseadas em dados de exportações de tabaco e quantidade de embarcações fazendo a carreira da Costa da Mina a partir do Recife.

Os dois primeiros blocos de informações são oriundos de registros da alfândega real da capitania de Pernambuco. O primeiro é uma lista das importações de “negros da Costa da Mina”¹⁶⁸ e a respectiva arrecadação dos direitos régios sobre os mesmo, compreendendo os anos 1722-1731. Esta lista apresenta, ainda, o número de embarcações que deram entrada no porto do Recife, ano a ano, nas quais os escravos foram trazidos. O segundo consiste noutra relação da alfândega, incluindo os anos de 1742-1760, do mesmo teor que a primeira, cujo volume de escravos importados e de viagens foi tabulado por Daniel Domingues B. da Silva¹⁶⁹. De acordo com estes números, foi possível estabelecer a carga média de escravos por embarcação para os dois períodos citados (Tabelas XXVIII e XXIX).

Como se pode ver, a quantidade média de escravos que cada embarcação poderia transportar em cada um dos períodos é bastante próxima. Mesmo tendo em conta as variações ano a ano, podemos tomar estas médias como a capacidade média de cada embarcação, para os anos em que desconhecemos o número de escravos importados, mas dispomos do número de embarcações naquela rota. De fato, as duas médias foram transformadas numa só, devido à quase igualdade de ambas, isto é, 250 escravos por barco¹⁷⁰.

¹⁶⁷ O principal trabalho é de Kenneth W Stetson, *A quantitative approach of the Britain's American slave trade, 1700-1773*. Apud: Curtin, *op. cit.*, p. 137-42.

¹⁶⁸ CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. Recife, 16 de janeiro de 1732. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3786.

¹⁶⁹ Daniel Domingues Barros da Silva. “O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”. *Anais do VI Congresso da ABPHE*. Registro, RJ: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2005, p. 25, Anexo 8, incluído no *Trans-Atlantic Slave Trade: A Dataset 2*.

¹⁷⁰ Preferi a cifra de 250 escravos, ao invés de 254, para não pecar por excesso nas estimativas indiretas.

Tabela XXVIII / Número de Negreiros e de Escravos vindos da Costa da Mina para o Porto do Recife, 1722-1731

ANO	1 Embarcações	2 Escravos	3 2/1
1722	10	1.957	196
1723	13	3.693	284
1724	10	2.505	251
1725	6	1.650	275
1726	11	2.733	248
1727	10	2.684	268
1728	10	2.803	280
1729	6	1.426	238
1730	8	1.910	239
1731	5	859	172
Total	89	22.220	250

Fonte: CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. Recife, 16 de janeiro de 1732. AHU, CU, Pernambuco. Cx. 42, doc. 3786.

Os outros dois conjuntos de dados não trazem informações acerca das importações de escravos no Recife, mas permitem que estas sejam estimadas indiretamente. Primeiro, lançando mão do volume de tabaco exportado para a Costa da Mina pelo porto do Recife, o qual aparece nos registros enviados de forma intermitente a Lisboa pela superintendência do tabaco de Pernambuco (Tabela V). Para derivar desta informação uma estimativa da importação de escravos, consideramos o peso dos rolos embarcados para aquele destino, o qual nem sempre coincidia com o verificado na Bahia¹⁷¹, o preço em rolo de cada escravo (cálculo disponível para a Bahia)¹⁷², o que nos dá o número bruto (potencial) de escravos a serem importados. Deste número descontamos a taxa

¹⁷¹ Cf. Anexo II.

¹⁷² Nardi, *op. cit.*, 224, 276, 384-6 (Apêndice 2).

de mortalidade no tráfico transatlântico da costa ocidental da África, que era de 15% no período, o que resulta no número líquido de escravos importados¹⁷³.

Tabela XXIX / Importação de escravos e Número de Negreiros Vindos da Costa da Mina para o Porto do Recife, 1742-1760 (Médias quinquênicas)

ANO	1 Embarcações	2 Escravos	3 2/1
1742	2,1	550	262
1743	2,1	550	262
1744	2,1	550	262
1745	2,1	550	262
1746	4,2	1.080	257
1747	4,2	1.080	257
1748	4,2	1.080	257
1749	4,2	1.080	257
1750	4,2	1.080	257
1751	3,3	840	255
1752	3,3	840	255
1753	3,3	840	255
1754	3,3	840	255
1755	3,3	840	255
1756	3,6	940	261
1757	3,6	940	261
1758	3,6	940	261
1759	3,6	940	261
1760	3,6	940	261
Total	64,0	16.667	258

Fontes: OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba [...], Anexo 2. AHU, CU, Pernambuco, cx. 130, doc. 9823; Daniel Domingues Barros da Silva. “O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”, *op. cit.*

¹⁷³ Silva, *op. cit.*, p. 19, 24, Anexo 7; Lovejoy, *op. cit.*, p. 491. Poderíamos, se tivéssemos fontes para tanto, usar diferentes taxas de mortalidade nos diversos períodos calculados, uma vez que a taxa de mortalidade do tráfico de escravos foi decrescente ao longo do século XVIII. Klein, *Middle Passage*, *op. cit.*, p. 229-34.

Uma observação é necessária quanto ao preço dos escravos em rolos de tabaco. Para chegarmos a este preço como média, bastaria que tivéssemos o volume de tabaco exportado pelo porto do Recife e o número de escravos importados de um dado ano, como de fato temos. O que parece à primeira vista simples, torna-se difícil, visto que não temos como garantir que todos os escravos que foram importados pelo porto de Pernambuco vieram, efetivamente, em barcos da capitania. Isto porque há várias menções a barcos saídos de Salvador que vinham vender — pelo menos parte — sua carga de escravos no Recife¹⁷⁴. Portanto, os anos em que o número de importações de escravos excede o volume potencial indicado pelas exportações de tabaco da capitania podem ser atribuídos ou à descarga de navios baianos ou ao uso, por nós, de um preço em rolos irreal. Usamos, então, os preços calculados por Jean Baptiste Nardi¹⁷⁵.

Outro dos procedimentos adotados consistiu em verificar a quantidade de barcos fazendo aquela rota em determinados anos, informação respigada na documentação e, considerando-se a capacidade média de 250 escravos por barco, estabelecer o número bruto de escravos importados nos ditos anos. Deste total, todavia, não foi preciso subtrair o volume equivalente aos 15% de perdas na torna-viagem, para chegarmos aos números líquidos, uma vez que as cargas declaradas nos documentos que já referimos são de despacho dos escravos na alfândega de Pernambuco, logo, já tendo sido realizada a travessia com as perdas médias supostas.

Há uma exceção quanto a este caminho: o ano de 1706. Há registro de que a esta altura havia 3 embarcações traficando entre o Recife e a Costa da Mina, das quais duas eram patachos e uma, sumaca¹⁷⁶. Por esse ano estar bastante afastado daqueles dois períodos para os quais há dados efetivos de importação de escravos e número de barcos, é mais prudente não utilizar a capacidade média verificada nos anos mencionados. Segundo a mesma fonte, a

¹⁷⁴ Verger, *op. cit.*, p. 124. É possível que os escravos fossem apenas desembarcados em Pernambuco e, a maior parte, seguisse pelo “sertão” para as Minas Gerais, sendo este comércio taxado por cabeça de escravo enviada “em direitura” às minas ou enviados por terra; cf. a CARTA Régia ao governador de Pernambuco de 27 de fevereiro de 1711; CARTA do Vice-Rei ao Governador de Pernambuco de 17 de agosto de 1715, in: INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 295-6; sobre o caminho para as minas, saindo de Salvador e passando por Cachoeira, cf. André João Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil*. 3a. ed. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1982, p. 186-7.

¹⁷⁵ Nardi, *op. cit.*, p. 276.

¹⁷⁶ SUPERINTENDENTE da Recadação do Tabaco da Bahia. Bahia 20 de Janeiro de 1706. Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo (IT), JT, Maço 96.

capacidade de carga de tabaco de cada um daqueles barcos era de 1.000 arrobas para o patacho e 850 arrobas para a sumaca. Enquanto a capacidade em escravos era de 300 por navio. Ao invés de utilizar-se esta última, que parece muito alta para as embarcações de Pernambuco, preferiu-se considerar a capacidade de carga em tabaco daquelas embarcações, de acordo com esta fonte. Chegou-se, assim, ao número bruto de escravos importados, do qual subtraímos, como de praxe, os 15% da taxa de mortalidade¹⁷⁷.

Tendo efetuado estes cálculos, para determinados anos distribuídos de 1698 a 1741, e de posse dos números referentes a 1742-1760, restam os anos para os quais nos faltam os números relativos à exportação de tabaco, número de barcos naquela rota e importação de escravos pelo Recife. Para preencher estes vazios, repetimos o número médio ou efetivo de escravos importados em um dado período ou ano para os demais anos antecedentes e posteriores sobre os quais carecemos de informação. Dispondo dos números para dois anos ou períodos não sucessivos, os anos não conhecidos que medeiam entre aqueles são preenchidos, metade, com os dados do(s) ano(s) anterior e, a outra metade, com os dados do ano ou período seguinte¹⁷⁸.

Resta reafirmar que o número de arrobas ou rolos de tabaco exportados não é um equivalente direto do volume de escravos importados. Seja porque nem todo o tabaco embarcado no Recife e exportado para a África foi gasto unicamente na aquisição de escravos, seja por ser necessário saber quais os outros produtos comercializados.

Do lado da oferta africana, os estudos sobre a região da Baía de Benin e Costa dos Escravos indicam que por seus portos exportavam-se quase exclusivamente escravos¹⁷⁹. No que toca à demanda pelos negreiros, viu-se que era por escravos e manufaturas.

No entanto, como não sabemos os gastos efetivos na compra dos escravos nestes portos, consideramos uma relação direta entre quantidade de

¹⁷⁷ Arrobas de tabaco / peso do rolo / preço em rolo por escravo ou $2850\text{arroba} / 2,8/6,2 = 382$.

¹⁷⁸ Sobre este procedimento, cf. Curtin, *op. cit.*, p. 146-8; Roger Anstey. The Volume and Profitability of British Slave Trade, 1761-1807. In: Stanley L. Engerman; Eugene D. Genovese. (Ed.). *Race and Slavery in the Western Hemisphere*. Quantitative Studies. New Jersey: Princeton University Press, 1975, p. 4-5; Manolo Florentino. *Em costas negras*. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 48-50. Nosso cálculo difere da forma proposta por Curtin no que diz respeito à fonte da exportação anual utilizada; ele lança mão de estimativas contemporâneas, enquanto fazemos uso (assim como os demais autores citados) de importações efetivas ou calculadas com dados contemporâneos.

¹⁷⁹ Philip D. Curtin. *The Rise and Fall of the Plantation Complex*. Essays in the Atlantic History. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 133; David Eltis, *op. cit.*, p. 166, 181.

bens exportada na ida e quantidade de escravos retornada (o chamado *prime cost*¹⁸⁰). Aqui se justifica, em parte, a asserção de que *há uma conexão lógica entre o comércio de exportação [de produtos para o tráfico transatlântico] e o nível de importação [de escravos], sendo a diferença as perdas em trânsito*¹⁸¹. Ver-se-á, logo à frente, que as exportações de tabaco são um indicador limitado das importações de escravos da Costa da Mina.

Outra observação é necessária para o ano de 1698, do qual foram derivadas as médias dos 2 anos subseqüentes e os 2 antecedentes. O número de escravos calculado para este ano baseia-se na exportação de tabaco do Recife e, usando apenas esta referência, é provável que resultasse num volume subestimado. Naquele ano, o ouvidor geral encarregou-se, pela primeira vez, da arrecadação do tabaco na capitania de Pernambuco, pelos moldes das ordens emanadas da corte e da Bahia. Parece-me que, vista a evolução das exportações locais de tabaco (Tabela I), o ano de 1698 é excepcional quanto à repartição do gênero entre Portugal e África. Se aplicarmos o percentual médio verificado para as importações totais do Recife para a Costa da Mina (Tabela I) *vis-à-vis* as remessas para Lisboa, os dados para 1698 alteram-se sensivelmente. Ao invés de 95, teríamos 401 escravos importados naquele ano, ou melhor, 369, observada a taxa de mortalidade da *middle passage* a partir da Costa da Mina.

Esta elevação é plausível, visto que, segundo o mesmo tipo de cálculo (exportação de tabaco/importação de escravos), apenas 6 anos depois o número de escravos importados foi 460. Por outro lado, no ano 1698, a Bahia importava 942 escravos, enquanto a média do quinquênio (1696-1700) foi de 1.264, enquanto os valores para 1704 e para o quinquênio 1701-1705 são 1.180 e 1.158, respectivamente¹⁸². Comparados aos números do Recife indicados acima, mantém-se certa proporção entre as importações de ambas as praças, o que reforça nossa estimativa para mais das importações do ano 1698 e, conseqüentemente, do quinquênio. Nas duas primeiras décadas do Oitocentos, o Recife importava um número de escravos equivalente à cerca de um terço da praça soteropolitana, estimativa que pode ser estendida para o quinquênio 1695-1700.

¹⁸⁰ Richardson, *op. cit.*, 1979, p. 322-3; Joseph C. Miller. Slave prices in the Portuguese southern Atlantic, 1600-1830. In: Paul E. Lovejoy (Ed.). *Africans in Bondage*. Studies in Slavery and the Slave Trade. Madison, Wisconsin: Africans Studies Program, University of Wisconsin, 1986, p. 68; Patrick Manning. *Slavery and African Life*. Occidental, Oriental and African slave trade. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, p. 93, nota 25. Mais precisamente, o *prime cost* é o valor em réis dos rolos de tabaco trocados por um escravo.

¹⁸¹ Paul Lovejoy, *op. cit.*, p. 495.

¹⁸² Nardi, *op. cit.*, p. 224 e 383.

Da avaliação ano a ano, obtiveram-se as médias quinquenais. No entanto, outros dados relativos à importação de cativos da Costa da Mina por Pernambuco levaram a uma sensível alteração deste quadro. De acordo com o valor arrecadado pela provedoria da fazenda da capitania dos direitos de entrada destes escravos (3\$500) para os anos 1708-1710 e 1715, o volume de escravos desembarcados superou os que as exportações de tabaco pelo Recife faziam supor. No triênio referido a provedoria arrecadou 9.416.519 réis e em 1715 o valor foi de 2.009.370 réis. Por estas somas, é possível deduzir o desembarque de 2.690 e 574 escravos, para os respectivos intervalos. Comparados enquanto médias para estes anos às médias calculadas pelas exportações de fumo, as diferenças relativas são de 235% para 1708-1710 (382 contra 897) e 179% para 1715 (321 contra 574).

De forma que foi necessário corrigir o quinquênio (1706-1710) ajustando-o pelos valores dos direitos arrecadados e o quinquênio posterior (1716-1720) pela diferença percentual verificada entre os dois cálculos (exportação de tabaco/direitos de importação) do quinquênio que lhe antecede. Os resultados reajustados vão expressos na Tabela XXX e no Gráfico 3, comparados às importações da Bahia no mesmo período. Ainda assim, há indícios que os primeiros dez anos da Tabela XXX estão subavaliados.

Esta diferença de resultados entre as duas formas de estimativas provém do papel que se atribuiu ao tabaco na aquisição de escravos na África Ocidental. Tendo-se demonstrado que o tabaco não pagava pela totalidade das cargas de cativos adquiridos pelos negreiros de Pernambuco, compreende-se o porquê da defasagem dos cálculos de acordo com as exportações de fumo. Embora a participação relativa do gênero neste tráfico possa ter variado segundo a abundância do ouro na praça recifense, os indícios mostram que ele provavelmente não excedeu os 60% do valor dos cativos importados na metade inicial do século XVIII.

Considere-se o período de 1742 a 1760, quando 16.478 escravos foram importados da Costa da Mina pelo Recife. O número equivalente de rolos de tabaco exportados foi de 57.218, ou seja, 3,5 por escravo. Ora, na Bahia, no decênio 1745-1755, a mesma relação era de 7,7 a 7,8 rolos por escravo. Logo, só o recurso a outros produtos pode ter permitido aos negreiros de Pernambuco colmatar esta diferença¹⁸³.

¹⁸³ Os dados de importação e exportação constam do OFÍCIO do governador da capitania de Pernambuco, José César de Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco [...]. Recife, 13 de julho de 1778.

Comparadas período a período, as importações da praça da Bahia e de Pernambuco oriundas da Costa da Mina revelam alguns pontos importantes. Tendo o tráfico transatlântico de escravos aumentado drasticamente no início do século XVIII, o tráfico da Bahia teria ficado fora daquela tendência nos três primeiros lustros do século. O tráfico de Pernambuco, por sua vez, demonstra uma tendência inversa, embora só acentuada na segunda metade da primeira década setecentista.

Tabela XXX / Importação de Escravos da Costa da Mina: Bahia e Pernambuco (Médias Quinquenais)

Anos	Pernambuco		Bahia		
	1	2	3	4	5
	Escravos	Varição	Escravos	Varição	1/3
1696-1700	419	100	1.264	100	33%
1701-1705	448	107	1.158	92	39%
1706-1710	897	214	1.043	83	86%
1711-1715	574	137	1.188	94	48%
1716-1720	1.261	301	2.171	172	58%
1721-1725	2.405	574	2.256	178	107%
1726-1730	2.311	552	3.978	315	58%
1731-1735	1.319	315	4.175	330	32%
1736-1740	999	238	6.055	479	16%
1741-1745	550	131	4.209	333	13%
1746-1750	1.080	258	4.380	347	25%
1751-1755	840	200	3.581	283	23%
1756-1760	940	224	3.932	311	24%

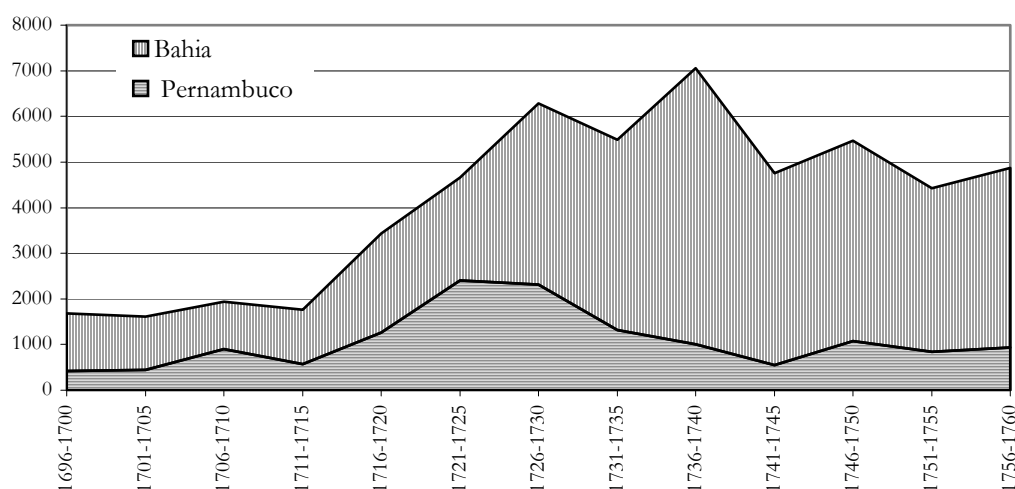
Fontes: para a Bahia: Nardi, *op. cit.*, p. 224, 383-94, Tabela VII.1; Pernambuco, ver Anexo VII.

Com a descoberta das minas de São Paulo, como ainda se chamavam na virada do século XVIII, a demanda da América portuguesa por mão-de-obra compulsória deu um salto. Assim, como até então os dois principais, e quase únicos, portos de importação de escravos eram Salvador e Recife (uma vez que

AHU, CU, Pernambuco, Cx. 130, Doc. 9823. Os relativos à Bahia: Nardi. *O Fumo Brasileiro*, *op. cit.*, p. 224.

o Rio de Janeiro levaria ainda alguns anos para emparelhar-se com aqueles portos¹⁸⁴), os dados para a Bahia e para o primeiro decênio (1696-1705) de Pernambuco são contrários ao que se poderia esperar. Poderíamos aventar que o aumento das remessas de escravos para o centro-sul da colônia foi compensado pela queda na demanda do nordeste, tendo em vista a crise no seu setor açucareiro.

Gráfico 3 / Importações de Escravos da Costa da Mina pela Bahia e Pernambuco: 1696-1760 (Médias quinquenais)



O comportamento das exportações de açúcar da Bahia e Pernambuco pode ajudar a comprovar ou rejeitar este argumento. As exportações da Bahia seguem em alta desde 1700 até 1710, quando declinam até meados da década seguinte, voltando a recuperar-se e mantêm-se aumentando pelos próximos 10 ou 15 anos, até declinarem fortemente nos anos 1730¹⁸⁵. Quanto a Pernambuco, teria conhecido as mesmas tendências da Bahia em suas exportações açucareiras: alta nos anos 1700; baixa: 1710-1715; recuperação,

¹⁸⁴ Klein, 32; Florentino, *op. cit.*, p. 37.

¹⁸⁵ J. H. Galloway. "Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise". *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 36 (2), abril/junho 1974, p. 92-3, 95; Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 165-9. Advirta-se que estes dois autores discordam sobre a cronologia da crise nas exportações baianas da primeira metade do século XVIII; para Schwartz, a crise já se estabelecera no início dos anos 1720.

1715-1730, porém, sem voltar a alcançar os níveis do início do século¹⁸⁶. No entanto, o valor de arrematação do contrato dos dízimos da capitania cai continuamente entre 1706-1710¹⁸⁷.

Portanto, para primeira década setecentista, os níveis de remessa de açúcar das duas principais capitanias do Estado do Brasil levar-nos-iam a supor um quadro de importação de escravos diferente do que se apresenta na Tabela XXX. Se, todavia, os valores dos contratos dos dízimos de Pernambuco forem um indicador fiel de suas exportações, a baixa verificada no tráfico com a Costa da Mina no segundo lustro dos anos 1700 estaria conforme com o desempenho econômico da capitania. Para o quinquênio 1711-1715, a baixa certamente é consequência das “alterações” ocorridas em Pernambuco, opondo “mascates” e “pró-homens” desde 1709, cujos desenvolvimentos sobre a economia fazem-se sentir até 1715¹⁸⁸.

Importa-nos, não obstante, mais a tendência de conjunto que os períodos isolados. Assim, ainda haveria que se compreender o recuo no tráfico do nordeste colonial com a Costa da Mina do início do século XVIII até cerca de 1715. Não podendo ser atribuído, ao que parece, à queda nas exportações de açúcar, que ainda não se faziam sentir, podemos buscar uma explicação em fatores externos a estas economias.

Uma razão, talvez, para a retração naquele interregno do tráfico da Bahia e Pernambuco com a Costa da Mina possa ser encontrada na conflagração européia entre 1701-1712, envolvendo a sucessão da coroa de Castela. Portugal envolveu-se neste conflito, aliando-se à Inglaterra, aos Países Baixos e à Áustria, contra a França e a Espanha. Estas guerras tornavam o Atlântico um ambiente hostil para os dois lados, pois boa parte das contendidas girava em torno da hegemonia no ultramar¹⁸⁹. Assim, pilhagens e apresamentos de navios de parte a parte tornavam-se correntes. Das nações envolvidas nesta guerra, apenas espanhóis e austríacos não tinham presença no litoral africano. Portugal estava aliado à, já então, maior potência marítima, mas os súditos lusitanos de

¹⁸⁶ Galloway, *op. cit.*, p. 93.

¹⁸⁷ *Ibidem*, p. 97.

¹⁸⁸ Mello, *A Fronda dos Mazombos*, *op. cit.*, p. 407, 445-6.

¹⁸⁹ No dizer de Fernando Novais: “Comércio de produtos orientais, produção colonial, tráfico negreiro — são de aí por diante objeto de afanosa competição por parte dos ingleses, franceses, holandeses, além dos precursores ibéricos. A concorrência colonial se entrelaçava com as questões européias e esse entrelaçamento foi se acentuando no correr da segunda metade do século XVII, engendrando tensões que se generalizaram nos conflitos da guerra de Sucessão Espanha”. F. A. Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1978, p. 39.

além-mar não poderiam deixar de temer as represálias francesas no Atlântico sul.

A redução no volume do tráfico transatlântico de escravos durante os anos de guerra era um fenômeno geral, atingindo as duas maiores carreiras do tráfico, a inglesa e a francesa. Os anos seguintes aos períodos conflagrados apresentam níveis de tráfico maiores que os dos anos anteriores a cada uma das guerras, compensando a demanda reprimida¹⁹⁰. É provável, portanto, que o tráfico luso-brasileiro não tenha fugido à regra. O mesmo raciocínio, no entanto, não se aplica aos anos posteriores à Paz de Utrecht (1713), pois, desde então, Portugal permaneceu neutro nos conflitos europeus, até 1762¹⁹¹, o que lhe permitia um trânsito mais tranquilo no Atlântico e, dado que o tráfico francês era o mais atingido pelo poderio inglês durante as guerras setecentistas¹⁹², os conflitos poderiam, mesmo, favorecer o tráfico luso-brasileiro.

Voltemos, agora, nossa atenção ao tráfico pernambucano *vis-à-vis* do baiano. Visto em detalhes, os tráficos de Pernambuco e da Bahia discrepam ao longo do período. Note-se que no primeiro lustro do século XVIII, as importações pernambucanas aumentam, ainda que levemente, enquanto que os da Bahia mostram constante declínio até 1710, quando começa uma leve recuperação assinalada no quinquênio seguinte. Deste ponto e nos próximos 15 anos, ambas as capitanias recuperam o fôlego na corrida por braços africanos. A Bahia, no entanto, mostra uma discreta recuperação no lustro anterior, enquanto o tráfico de cada capitania é retomado com força na segunda metade dos anos 1710.

A não coincidência em alguns períodos entre a evolução do tráfico a partir da Bahia e o do porto do Recife indica a particularidade de cada um. Dito de outra forma, não é possível considerá-los como um único ramo de comércio de escravos do nordeste do Brasil colonial e para a América portuguesa como um todo. Pode-se mesmo tomá-los como concorrentes entre

¹⁹⁰ Curtin. *The Atlantic Slave Trade*, op. cit., p. 149, 154.

¹⁹¹ Sobre a posição de Portugal e seu ultramar no concerto das relações diplomáticas e bélicas da Europa e a importância das colônias e dos mercados ultramarinos no cálculo diplomático dos Estados centrais europeus, cf. F. A. Novais, *op. cit.*, p. 33-54.

¹⁹² A “Fase II” da “Luta no Centro”; cf. Immanuel Wallerstein. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. II. O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. (Trad.). Lisboa: Afrontamento, [1994], p. 250-3, onde o autor analisa os móveis econômicos e políticos destas guerras (a Sucessão Austríaca, 1739-1748; dos Sete Anos, 1756-1763). Sobre as vicissitudes do tráfico francês, cf. Curtin. *The Atlantic Slave Trade*, op. cit., p. 174-6; Robert L. Stein. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century*, op. cit., p. 26-7. Apenas entre 1739 e 1748, a França perdeu mais de 1.000 navios mercantes; Wallerstein, *op. cit.*, p. 253.

si, o que explicaria que em períodos de restrição ao tráfico luso-brasileiro na costa da África, uma capitania tivesse melhor desempenho às expensas da outra.

A rivalidade entre os negreiros de cada capitania era expressa pelas próprias autoridades encarregadas da arrecadação do tabaco. No ano de 1725, o superintendente da arrecadação da Bahia informava ao rei a conclusão das diligências que fora enviado a fazer em Pernambuco. Após fazer várias críticas ao desempenho do órgão arrecadador desta capitania, apontou três formas de sanar as suas deficiências. Entre as medidas indigitadas para impedir os descaminhos de tabaco para a Costa da Mina incluía-se limitar o número de embarcações saídas do Recife com aquele destino¹⁹³. O governador de Pernambuco remeteu uma missiva ao rei em resposta àquela carta. Segundo o mesmo, os *arbítrios* sugeridos pelo superintendente da Bahia

todos se encaminhão a deminuir, e atinuar esta capitania, querendo se impedir com o rebuço de Zello do Real Serviço de V. Mg.^{de} as embarcações que daqui vão para a costa da mina a comerciar com Tabacos, deligencia em que há muito tempo trabalham os homens de negocio da Bahia [pois] q só se dezejaria conseguir he q V.Mg.^{de} mande taxar n^o certo de embarcações para que então as da Bahia tenham o negocio maez franco.¹⁹⁴

A resposta acima permite-nos perceber que os traficantes da Bahia sentiam a concorrência dos de Pernambuco (a recíproca deveria ser verdadeira) na Costa da Mina e buscavam, a crer no governador de Pernambuco, manipular os instrumentos legais para coibi-la.

Por outro lado, o arrefecimento do tráfico luso-brasileiro naquela região do Atlântico africano, no período indicado, pode ser atribuído ao aumento da concorrência de outros negreiros, particularmente ingleses e franceses, que entram cada vez mais no tráfico em finais do século XVII, como exposto anteriormente.

Deve-se considerar, igualmente, que o tráfico de escravos na Costa da Mina era afetado pela conjuntura política interna àquela região, particularmente pelas disputas militares entre as entidades políticas locais. De forma que, se as guerras do Daomé contra Oió, Ardra e Uidá aumentaram a oferta de cativos nos anos 1720-1740, as incursões de Daomé sobre os reinos e cidades litorâneas também foram responsáveis, em alguns anos, pelo retardamento do giro do tráfico, como aconteceu nos anos 1728-1733. Durante estes anos, o

¹⁹³ CARTA do Superintendente da Bahia. Bahia, 29 de Setembro de 1725. TT, JT, Maço 98.

¹⁹⁴ DO GOVERNADOR de Pernambuco. Pernambuco, 12 de Agosto de 1726. TT, JT, Maço 98.

giro completo das viagens à Costa da Mina a partir da Bahia saltou de seis a sete meses para mais de um ano¹⁹⁵.

Tabela XXXI / Exportações da Costa da Mina para A Bahia: Três Estimativas ^a

	Manning			Nardi		Goulart	
	1	2	3	4	5	6	7
Ano	Navios	Escravos	2/1	Navios	Escravos	5/4	Escravos
1691-1700	152	60.800	400	152	9.815	65	—
1701-1710	216	86.400	400	90	11.010	122	67.200
1711-1720	168	67.200	400	118	16.800	142	67.200
1721-1730	159	63.400	399	119	31.170	262	65.540
1731-1740	123	49.000	398	98	51.150	522	47.530
1741-1750	98	39.200	400	93	42.950	462	46.030
1751-1760	101	34.400	341	87	37.560	432	38.420
Total	1.017	400.400		757	200.455		331.920

a. Os dados de Nardi, no original, são formulados em médias quinquenais, enquanto os de Goulart, o são em períodos não homogêneos e não apresentam número de embarcações.

Fontes: Manning, *op. cit.*, 1979, p. 137-8; Nardi, *op. cit.*, p. 224, 383-94; Goulart, *op. cit.*, p. 212-6.

Pode-se, agora, cotejar as importações baianas e as pernambucanas — exclusivamente as do Recife — para dimensionar a importância destas últimas no âmbito da colônia e do tráfico transatlântico. Os números relativos à Bahia são os calculados por J. B. Nardi. Antes dele, Maurício Goulart¹⁹⁶, Pierre Verger¹⁹⁷ e, com base nos dados deste, Patrick Manning¹⁹⁸ haviam oferecido uma estimativa das importações baianas da Costa da Mina (Tabela XXXI, acima). Os números de Nardi são preferíveis aos demais, uma vez que aos dados de navegação utilizados por Verger ele adicionou os dados das listas dos navios e carga de tabacos saídos da Bahia para a Costa da Mina¹⁹⁹, cuja finalidade quase exclusiva era o tráfico. Com este procedimento ele refinou o

¹⁹⁵ Verger, *Fluxo e Refluxo*, *op. cit.*, p. 166-70, 176-7, 187-9. Os dados oficiais de desembarque de cativos no Recife refletem esta conjuntura, acusando uma redução de 2/3 entre o ano 1728 e 1731; ver Tabela III.

¹⁹⁶ Goulart, *A Escravidão Africana no Brasil*, *op. cit.*, p. 211-6.

¹⁹⁷ Verger, *op. cit.*, p. 692-707.

¹⁹⁸ Manning, *The Slave Trade in the Bight of Benin*, *op. cit.*, p. 118, 136-7.

¹⁹⁹ Nardi, *O Fumo Brasileiro*, *op. cit.*, p. 224, 381-94, embora também recorra, em menor medida, à Verger e Viana Filho.

cálculo das importações de escravos, na medida em que não supôs uma carga em escravos invariável para o número de navios durante toda a primeira metade do século XVIII (como fizeram Verger e Manning) e pode preencher vários anos para os quais não havia dados - no caso de Verger (1715-25, 1734-38)²⁰⁰, e Goulart (1701-24, 1749-50)²⁰¹.

Segundo a série elaborada por Nardi, entre 1696 e 1760, entraram pelo porto da Bahia 167.400 escravos oriundos da Costa da Mina²⁰². De acordo com os cálculos apresentados, pelo porto do Recife entraram, no mesmo intervalo, 70.215 escravos daquela procedência. Comparando-se os dois volumes de importação, pode-se concluir que a capitania de Pernambuco importou o equivalente a dois quintos do total da Bahia (mais especificamente, 42%).

Todavia, talvez haja certa subavaliação nos números da Bahia, pelas mesmas razões indicadas quanto a Pernambuco. Tome-se, por exemplo, os anos 1722 a 1724. O governador geral do Brasil informou à coroa que de maio daquele ano a julho deste, 12.843 escravos minas foram desembarcados na Bahia. O cômputo segundo as exportações de tabaco para a África Ocidental pela capitania resulta em 9.023 escravos ou 11.280, se computados pela média do quinquênio 1721-1725. A diferença é de, pelo menos, 14%.

Comparado este volume às importações de escravos de Angola para o Brasil, da ordem de 516.880 mancípios²⁰³, no mesmo período, as importações de Pernambuco equivalem a cerca de 14%. No cômputo geral do Estado do Brasil (excluído, portanto, o Estado do Maranhão e Grão-Pará), somados os cativos da Mina e de Angola, as importações da Costa da Mina por Pernambuco responderam por cerca de 9% das importações de mão-de-obra compulsória africana entre 1696-1760.

Mantida a estimativa de 70.215 escravos importados por Pernambuco da Costa da Mina no período 1696-1760, somada à importação dos anos 1760-1777 (por conta da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba)

²⁰⁰ Verger, *Fluxo e Refluxo*, *op. cit.*, p. 707.

²⁰¹ Goulart, *A Escravidão Africana no Brasil*, *op. cit.*, p. 211-6.

²⁰² Uso os números de Nardi descontada a taxa de mortalidade da travessia Costa da Mina-Bahia, uma vez que o autor, segundo comunicou-me, calculou as importações de escravos da Bahia sem aquela taxa, o que faz que seus números equivalham às exportações da Costa da Mina para a Bahia.

²⁰³ Richardson, "Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution", *op. cit.*, p. 10, tabela 4, que dá o total exportado da África, do qual subtraímos 9% da mortalidade.

de 7.955²⁰⁴ e os cerca de 2.000 escravos “minas” para os anos restantes do século XVIII²⁰⁵, a importação total daquela região soma 80.080 escravos. Duas breves conclusões se nos apresentam, então.

A primeira: Maurício Goulart atribuíra, hipoteticamente, 80.000 a 100.000 escravos à importação por Pernambuco e Rio de Janeiro da Costa da Mina²⁰⁶ para todo o século XVIII. Este número havia sido posto em dúvida por Philip Curtin, que o diminuíra em 10%²⁰⁷. Se apenas Pernambuco recebeu (mantendo-os ou reexportando-os) cerca de oitenta mil escravos entre 1700-1785, é provável que a revisão da estimativa de Goulart seja, antes, para mais que para menos.

A segunda: o comércio de escravos monopolizado pela CGCPEPB (1760-77) significou um estrangulamento do tráfico entre a capitania de Pernambuco e a Costa da Mina. Se o cômputo global das importações de escravos por Pernambuco oriundas da África caíram cerca de 25% no período da Companhia quando comparadas às efetuadas nos 18 anos anteriores, a média anual de importações exclusivamente da Costa da Mina, que fora de aproximadamente 853 nos 20 anos anteriores, caiu para 442 escravos, isto é, um decréscimo de quase 50%.²⁰⁸

Esta baixa, porém, deve ser creditada, também, a razões pertinentes às condições da lavoura de tabaco da capitania e, visto que as exportações de açúcar de Pernambuco e capitanias anexas aumentaram no período da Companhia²⁰⁹, é provável que o decréscimo das importações de mão-de-obra africana tenha origem, em parte, na diminuição das remessas de Pernambuco para as minas.

No que toca à concorrência nos portos da Costa dos Escravos e Baía de Benin, os negreiros luso-pernambucanos enfrentaram não apenas os luso-baianos mas, como já mencionado, holandeses, ingleses e franceses. Em relação aos primeiros, a despeito da decantada modernidade mercantil dos Países Baixos, os luso-brasileiros tiveram que se submeter à força das armas

²⁰⁴ OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba [...], Anexo 2. AHU, Pernambuco, Cx. 130, Doc. 9823.

²⁰⁵ Silva, *op. cit.*, p. 25, Anexo 8.

²⁰⁶ Goulart, *op. cit.*, p. 217.

²⁰⁷ Curtin, *op. cit.*, 1969, p. 208-10.

²⁰⁸ Salvo tenha sido compensada pelo contrabando, o qual não nos é possível estimar.

²⁰⁹ José Ribeiro Júnior. *Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro*. A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. São Paulo: HUCITEC, 1976, p. 134-9.

das galeras holandesas, que os forçavam a cumprir o tratado assinado com a coroa portuguesa referente ao tráfico na Costa da Mina.

Por sua vez, os traficantes britânicos e franceses, por terem acesso a bens com baixo custo e alta demanda na costa africana eram, efetivamente, concorrentes difíceis de bater ou mesmo emular. O que antes havia sido um resultado da fraqueza inglesa no Oriente, ou seja, sua circunscrição ao Noroeste do subcontinente indiano, redundou, na segunda metade do século XVII, num fator chave de seu sucesso no tráfico atlântico. Os ingleses não conseguiram por as mãos nas fontes de especiarias da Ásia e tiveram que se contentar com os têxteis do Guzerath. Estes tecidos de algodão (os famosos *calicós*)²¹⁰, então os melhores do mundo, foram a principal moeda de troca no comércio de escravos no litoral ocidental africano por quase todo o século XVIII²¹¹. Assim, na dita centúria, Londres, Bristol, e Liverpool emergem, sucessivamente, como os maiores centros de origem do tráfico transatlântico de escravos²¹². Ao lado dos tecidos asiáticos, os ingleses contavam com suas próprias imitações dos têxteis da Índia, além de produzirem tecidos de lã, utensílios metálicos e armas de fogo para o tráfico²¹³.

Tendo se tornado os maiores mercadores da mão-de-obra africana forçada a migrar (Gráfico 2), a maior parte das exportações inglesas concentraram-se, nas duas primeiras décadas do Dezoito, na Costa do Ouro e Baía de Benin e na Baía de Biafra, na África Ocidental, e ao norte de Angola, na África Centro-Ocidental. David Richardson, com base em dados de navegação para a primeira metade do século XVIII, reviu para baixo os números de Curtin e Lovejoy para o tráfico britânico nos portos da Costa do Ouro e Baía de Benin, reduzindo-os quase pela metade. Segundo seus cálculos, os ingleses teriam exportado da Baía de Benin de 118.376 a 127.558²¹⁴ entre

²¹⁰ *A wide variety of textiles came to be imported from Asia by the [English and Dutch] East India companies, but by far the most important of these were the many kinds of India cotton goods.* Niels Steensgaard. The growth and composition of the long-distance trade of England and Dutch Republic before 1750. In: James D. Tracy. (Ed.). *The Rise of Merchant Empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 123.

²¹¹ Além de terem sido importantes no comércio intra-asiático realizado por ingleses e holandeses.

²¹² Richardson. “The Eighteenth Century British Slave Trade”, *op. cit.*, p. 169-71.

²¹³ Eric Williams. *Capitalismo e Escravidão*. (Trad.) Rio de Janeiro: Americana, 1975, p. 75-8, 90-3; Joseph Inikori. *Africans and the Industrial Revolution in England. A study in the international trade and economic development*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002, p. 416-21, 435-47, 458-72.

²¹⁴ Richardson, *op. cit.*, 1989a, p. 11-3; Richardson, *op. cit.*, 1989b, p. 171-4; há pequenas diferenças entre os números apresentados pelo autor em cada um dos artigos, especialmente para as décadas de 1700-1739.

1698 e 1759. Isso significou apenas 9,4% de todas as exportações britânicas de escravos no período.

Gráfico 4/ Exportações de Escravos da África Atlântica por Origem dos Negreiros, 1700-1760

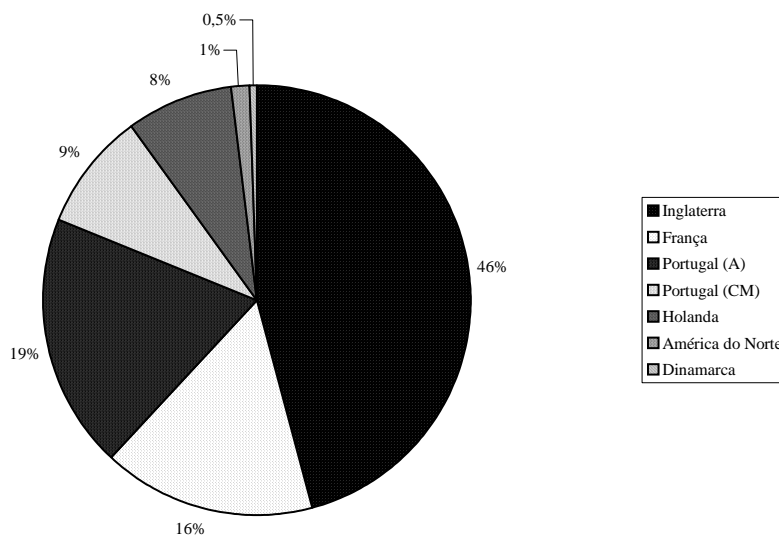
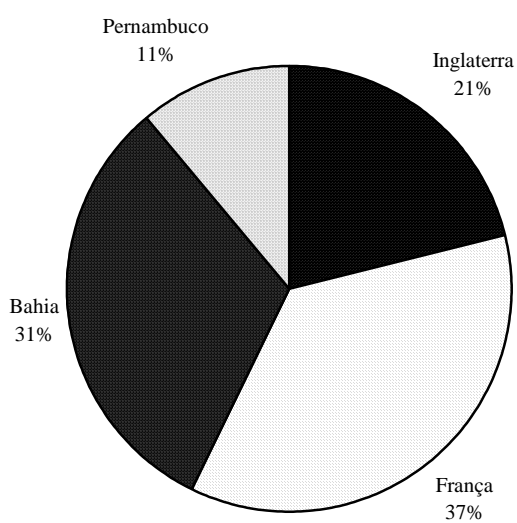


Gráfico 5 / Exportações de Escravos da África Ocidental por Origem dos Negreiros, 1700-1760



Do lado francês, os mercadores sediados em Nantes tomaram a dianteira no tráfico atlântico de escravos, seguidos por Bordeaux, La Rochelle e Le Havre²¹⁵. As exportações africanas de escravos pelos franceses concentram-se pesadamente na Baía de Benin durante toda a primeira metade do século XVIII, somando 218.280 indivíduos ou 50,55% das exportações francesas do período ou 36% dos cativos saídos da região²¹⁶. Isto mostra que, tanto em termos relativos quanto absolutos, os franceses foram os maiores rivais dos luso-brasileiros no mercado de escravos da Costa da Mina no período em questão.

Quando se comparam todas as exportações de escravos da Costa da Mina realizadas pelos luso-pernambucanos no referido período às exportações da costa atlântica de África pelas demais carreiras, conclui-se que a contribuição daquelas para o tráfico foi bastante modesta. Cerca de 2% dos africanos exportados o foram em barcos de Pernambuco, ficando estes à frente apenas dos anglo-americanos e dinamarqueses em volume de tráfico do período.

Se, no entanto, insere-se o tráfico de Pernambuco nos limites das exportações da Costa dos Escravos e da Baía de Benin, teremos outro quadro. Ao longo dos sessenta primeiros anos do século XVIII, o braço luso-pernambucano do tráfico na região variou entre 8% e 12% do total por década, respondendo por cerca de 11% das exportações totais do período.

A relevância do tráfico de escravos através do porto do Recife de Pernambuco também pode ser avaliada comparando-se sua posição no tráfico total luso-brasileiro e a posição dos distintos portos ingleses e franceses dentro das respectivas carreiras. Como já observamos, o porto de Nantes foi o maior responsável dentre os demais portos da França pelo transporte de escravos da costa ocidental da África (Tabela XXXII).

Os nanteses tiveram a preeminência no tráfico transatlântico de escravos desde o início do século XVIII e mantiveram a dianteira até o fim do Antigo Regime na França. Em seguida, La Rochelle e Bordeaux, que aumenta sua participação nos anos 1740-1760, disputavam o segundo lugar (que este último viria a assumir nos anos seguintes). Ambos eram seguidos a uma certa distância pelos negreiros dos portos de Saint Malo e La Havre. Juntos, estes portos foram responsáveis por mais de 90% do tráfico francês entre 1700 e 1760.

²¹⁵ Stein. *The French Slave Trade*, op. cit., p. 55-8.

Tabela XXXII / Participação de Embarcações Francesas no Tráfico de Escravos, 1700-1760^a

	1	2	3	4
Porto	1700-45	%	1746-1760	%
Nantes	507	55,7%	218	54,0%
Bordeaux	45	4,9%	46	11,4%
La Rochelle	133	14,6%	54	13,4%
Le Havre	17	1,9%	31	7,7%
Saint Malo	56	6,2%	42	10,4%
Lorient	115	12,6%	4	1,0%
Honfleur	8	0,9%	2	0,5%
Marseille	13	1,4%	1	0,2%
Outros	16	1,8%	6	1,5%
Total	910	100%	404	100%

a. O ideal seria que apresentássemos estes dados em número de escravos, mas o autor fornece-os apenas em navios.

Fontes: Robert Louis Stein. *The French Slave Trade*, op. cit., p. 207-8, Tabela A1. (Com ligeiras modificações de nossa autoria na apresentação).

As mudanças no tráfico britânico de escravos, ao longo da primeira metade do século XVIII, foram mais dramáticas. As posições entre Londres e Liverpool inverteram-se diametralmente, tendo esta última saltado de uma modesta terceira posição para uma folgada liderança, enquanto Bristol, que entrementes havia ultrapassado Londres, voltou a um confortável segundo lugar. Os três portos juntos, como se percebe, eram responsáveis por quase a totalidade da navegação escravista inglesa (Tabela XXXIII).

A grande expansão do tráfico de escravos da primeira metade do século XVIII, que seria igualada apenas pelo final da centúria, também provocou modificações na hierarquia dos portos importadores de escravos da América portuguesa. A Bahia e Pernambuco desfrutavam quase de um oligopólio sobre as importações luso-americanas de cativos. Com a emergência da mineração, o Rio de Janeiro entra para o clube dos grandes portos negreiros. Não se dispõe de dados tão detalhados (ao menos publicados) sobre o tráfico de escravos carioca para a primeira metade do século. No entanto, alguns pesquisadores

²¹⁶ Richardson, *op. cit.*, 1989a, p. 14-5.

acreditam que, cerca de 1730, o Rio de Janeiro tenha ultrapassado Salvador como o principal sorvedouro de africanos escravizados, posição que deteve até o fim do tráfico em portos brasileiros²¹⁷. Quanto ao Recife, desde então, passa ao terceiro lugar, posto que irá ocupar pelo resto da centúria. Assim, em termos comparativos (apenas), o Recife estava mais para uma Londres ou uma Le Havre tropical na hierarquia dos portos negreiros luso-brasileiros.

Tabela XXXIII / Escravos Transportados por Negreiros Ingleses de Acordo com o Porto de Origem, 1698-1759

	1	2	3	4
Porto	1698-1739	%	1740-1759	%
Londres	464.670	56%	60.766	14%
Bristol	256.391	31%	128.310	29%
Liverpool	90.884	11%	229.253	51%
Outros	16.818	2%	27.569	6%
Total	828.763	100%	445.898	100%

Fontes: David Richardson. “The Eighteenth Century British Slave Trade”, *op. cit.*, p. 170, Tabela 6. (Com ligeiras alterações de nossa autoria na apresentação dos dados).

Somadas as exportações da Costa da Mina para a Bahia e Pernambuco, também temos algumas modificações dignas de nota. Em termos gerais, a participação luso-brasileira nas exportações de escravos da Costa da Mina, no intervalo 1700-1760, reduz-se levemente, apesar das diferenças significativas entre as estimativas anteriores e as que adotamos. O que faz a diferença, sem alterar muito o volume total, é a distribuição do tráfico luso-brasileiro no tempo. O volume das exportações nas duas primeiras décadas do Setecentos foi bem menor do que se supunha até agora, enquanto foi maior nas três últimas décadas do nosso período do que se havia sugerido.

Tudo indica, ainda, que estes números são antes um volume mínimo que um máximo. Do lado pernambucano, o salto nas importações da Costa da Mina na passagem da década de 1710 à de 1720, apesar de coerente com a evolução do tráfico no lado africano, parece muito brusco. Creio que o mesmo

²¹⁷ Florentino. *Em costas negras*, *op. cit.* p. 37-8, 64-9; Manolo Florentino; Alexandre Vieira Ribeiro; Daniel Domingues da Silva. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”. *Afro-Ásia*, n. 31, 2004, p. 87-9.

se deve mais à falta de informações mais confiáveis para os primeiros dez anos. Quanto aos anos 1720, a construção de um forte português em Ajudá ou Uidá (o *Ouidab* francês e *Whidab* inglês, porto central no comércio de escravos da Costa dos Escravos)²¹⁸, embora pareça ter ficado aquém dos projetos de seu iniciador²¹⁹, ele mesmo traficante de escravos, deu novo alento aos luso-brasileiros frente aos holandeses. Alguns traficantes do porto do Recife conseguem se subtrair às exações neerlandesas no forte da Mina e, ainda mais, os luso-brasileiros chegam a ameaçar os seus rivais, apreendendo alguns de seus navios negreiros carregados (1725-27)²²⁰.

Curiosamente, e como várias autoridades reinóis e estantes na colônia notaram, as escalas em S. Jorge da Mina pelos traficantes domiciliados nos portos da Bahia e Pernambuco não eram de todo compulsórias. A WIC chegou a vender 200 escravos por ano, em média, aos barcos negreiros vindos do Brasil entre 1715-1731²²¹, o que denota relações comerciais entre as duas partes além das habituais exações pelos batavos, embora haja exagero na afirmação do superintendente do tabaco de Pernambuco de que “vam os Mercadores [do Recife] mais a negocear com os Flamengos q correm aquella Costa q com os Negros della”²²².

²¹⁸ Curtin, *op. cit.*, p. 187; Paul Lovejoy. *A Escravidão na África*. Uma história de suas transformações. Trad. Rio de Janeiro: C. Brasileira, 2002, p. 101-2; Stein, *op. cit.*, p. 77-9.

²¹⁹ Verger, *op. cit.*, p. 59-60, 159-61, onde são relatados todos os sucessos da construção batizada de Fortaleza Cezaréa ou de N. Sra. da Ajuda, iniciada pelo traficante de escravos José de Torres sob os auspícios do vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Menezes, Conde de Sabugosa.

²²⁰ Postma, *op. cit.*, p. 77.

²²¹ *Ibidem*, p. 77-8, Tabela 3.1.

²²² SUPERINTENDENTE do Tabaco de Pernambu.co. Recife de Pernambuco. 31 de Março de 1704. 2a. Via. TT, JT, Cartas remetidas do Brasil e da Índia, maço 97.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória da economia da capitania de Pernambuco ao longo de um século, tendo por referência a relação entre a produção exportável (local ou alhures) e o tráfico de escravos e a cultura do tabaco, revela como a capitania passou de um dos centros fulcrais do império atlântico português à condição intermediária. Este evoluir de sua economia deveu-se a fatores de várias ordens, alguns pertinentes às estruturas do sistema colonial em sua vertente portuguesa. Outros que transcendiam à metrópole, ao controle dos agentes régios (mas nem sempre ao seu discernimento) e dos senhores de terras e gentes. Por outro lado, viu-se que a mercancia escravista com a Costa da Mina e a fumicultura contribuíram para certo desafogo da capitania frente a condições adversas, mas que, não obstante, não puderam evitar o seu deslocamento para uma posição secundária e, mesmo, acompanharam-no.

Todavia, o declínio das áreas açucareiras acima da margem direita do S. Francisco no século XVIII não constitui novidade. O que se acrescentou ao quadro, nas linhas que precederam a estas, foram contornos que tornaram mais nítidos alguns elementos. Eles permitem estabelecer ou reforçar uma cronologia que, se não é exclusiva de Pernambuco (posto que os ritmos macro-econômicos não se prestam a idiosincrasias, como demonstrou Ernest Labrousse), ao menos revelam os ajustamentos de sua economia aos influxos atlânticos.

Para a metade posterior do século XVII, os ritmos da produção açucareira mostraram-se, em certos anos, mais positivos do que se poderia esperar. Passados os primeiros quinze anos após a restauração, marcados por severa depressão, os números apontam para uma acelerada recuperação da produção. Esta, porém, sofre de solução de continuidade em relação à alta verificada no início do século XVIII, a “recuperação conjuntural”. Assim, a tendência de baixa no mercado açucareiro parece ter pesado mais fortemente sobre Pernambuco que à Bahia na última década seiscentista.

Neste mesmo período, a cultura do tabaco difundiu-se pela capitania até atingir volumes significativos ao final da centúria. A política régia para o mesmo, implementada em Pernambuco apenas em fins do século, parece ter sido a maior responsável pela retração da fumicultura de qualidade superior, que se verifica nas duas primeiras décadas do século XVIII. A intensificação do tráfico da capitania com a Costa da Mina deu novo impulso à produção, que

atingiu seu maior nível entre os anos 1730-1740, recuando, então, de par com este ramo do tráfico.

Embora com menos elementos do que se gostaria, revelou-se o crescimento do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina no período anterior, em paralelo às importações de escravos de Angola. Por outro lado, ficou claro que, durante o último quartel do século XVII, o suprimento de escravos “minas” à capitania deveu-se em boa medida ao tráfico com origem em Lisboa. Apenas quando este ramo destina-se diretamente ao Rio de Janeiro (quer dizer, às minas), é que os mercadores do Recife assumem a dianteira na rota Pernambuco-África Ocidental.

A geografia do tráfico, porém, é um pouco mais complexa do que as designações de bipolar e triangular sugerem. Deve-se distinguir entre o *tráfico* e o *tráfego* (como indicado por Leonor Freire Costa), ou seja, os circuitos de financiamento da aquisição de escravos, de um lado, e o transporte dos trabalhadores forçados para o Brasil, de outro. O tráfico com origem em Lisboa ou nas capitanias do Brasil, a rigor, pode ser considerado como ligado a vários circuitos, dado que as mercadorias exportadas para a África provinham de várias partes: Ásia (Índia e China) e Noroeste europeu, principalmente, mas também da África e da própria colônia.

Porém, do ponto de vista do tipo de mercadoria que circulava em cada uma das conexões do tráfico, Portugal e suas colônias saldavam em ouro e gêneros agrícolas a aquisição das fazendas do tráfico. As nações traficantes do Noroeste europeu, por sua vez, abasteciam o tráfico atlântico com manufaturas, de produção própria ou re-exportadas, reiterando as respectivas funções de cada região da economia-mundo. Como se viu, também, uma parcela (que não foi possível estimar) dos escravos que os negreiros de Pernambuco e Bahia compeliavam em seus porões era, de fato, adquirida por conta de outros mercadores escravistas europeus, o que reforça que fazer o *tráfego* não era o mesmo que realizar o *tráfico* da totalidade dos cativos desembarcados no Brasil.

Apenas parte do *tráfego*, portanto, era de fato bipolar. Porção considerável dos cativos africanos importados pelas capitanias do Brasil foi trazida em embarcações que saíam dos seus portos, escalavam na África e faziam a torna-viagem. No entanto, sem a conexão com o centro da economia-mundo européia, esta quota do tráfico colonial seria, certamente, ainda mais reduzida.

De acordo com números apresentados, aliados às informações sobre os homens de negócio da praça do Recife e às sobre os fomicultores, pode-se, também, acrescentar outras conclusões. O comércio de tabaco e escravos entre

a capitania de Pernambuco e suas anexas e a Costa da Mina foi relevante para abastecer não só a região, mas a outras partes do Estado do Brasil (as Minas Gerais, sobretudo) de mão-de-obra escrava. No entanto, as re-exportações de escravos sudaneses de Pernambuco para o centro-sul decrescem passadas as três primeiras décadas setecentistas.

Esta mercancia contribuiu para a construção de carreiras mercantis no ultramar. Mesmo indivíduos já estabelecidos como mercadores em Lisboa vieram tentar maior sorte na capitania. O relevo, todavia, destes homens de negócio e da praça do Recife tornou-se, também, crescentemente circunscrito, como indicado por seu alijamento do provimento das minas e das arrematações de contratos.

Por outro lado, as informações sobre o tráfico a partir da Paraíba, Goiana e das Alagoas apontam para um volume razoável das exportações de tabaco (oficial ou não), que tanto podem ter estado a cargo dos comissários volantes (Alagoas e sul de Pernambuco), como ter sido empreendida por homens de negócio reconhecidos como tais (Recife, Goiana e Paraíba). Isto ratifica a importância da produção do tabaco no Nordeste Oriental, já afirmada por Guillermo Palacios para a primeira metade do século XVIII, acrescentando-lhe uma dimensão econômica *dentro* do sistema colonial português.

As exportações de fumo de Pernambuco para o reino reduziram-se quase à insignificância após 1700. Este gênero mostrou-se, não obstante, importante para a economia da região, em particular durante a metade posterior dos cem anos em tela. Num período em que os preços dos escravos nas praças do Estado do Brasil e da África ocidental cresceram fortemente — c. 1680-1730, aumento de c. 50%, na América e de c. de 100%, na África —, o uso do tabaco como mercadoria-moeda no tráfico de escravos em Pernambuco foi favorável a que o setor açucareiro, assim como na Bahia, suportasse a inflação no mercado de mão-de-obra.

Além disso, o período aurífero, normalmente apontado como de danosos efeitos para as capitanias açucareiras, também acabou por ter efeitos positivos, ao menos até cerca de 1730. O uso do ouro pelos traficantes de Pernambuco na Costa da Mina conferiu-lhes um poder de compra acima daquele inerente aos gêneros tropicais. A relativa abundância do comércio de trabalhadores forçados africanos na praça do Recife resultou numa oferta à capitania de mão-de-obra a custos ainda compatíveis com seu desempenho financeiro.

Apesar do aprofundamento das tensões entre a açucarocracia e os mascates em Pernambuco, os valores relativos aos dízimos e os números do

tráfico indicam que Pernambuco manteve a capacidade de importação de mão-de-obra africana durante o deslanche da mineração no centro-sul do Brasil. Embora a fumicultura e a lavoura açucareira estivessem em mãos distintas em Pernambuco, como na Bahia, a conexão do açúcar, do tabaco e do tráfico de escravos era tecida pelas mãos dos negociantes, como afirmou Luiz Felipe de Alencastro.

Por fim, ao longo deste século, o aprendizado da política ultramarina bragantina envolveu, também, a integração do tráfico de escravos realizados pelas capitanias do Brasil à lógica do império português. Desde que realizado com gêneros da terra (exceto o ouro, naturalmente), esta mercancia permitiu a continuidade das relações coloniais sem infringir gravemente as regras do sistema que as regia.

Portanto, o tráfico encetado nas praças das capitanias do Brasil — que nunca foi o único a suprir o Brasil de escravos — passou a constituir aos olhos da coroa e seus agentes um elemento pertinente ao sistema colonial. Após a restauração bragantina e no período aurífero, o tráfico realizado pelos súditos do Brasil é considerado como parte da condição colonial e necessário à reprodução das estruturas do império luso-atlântico.

Não obstante, embora não haja referência aos traficantes das capitanias como “americanos” (como viria a dizer, em fins do século XVIII, Martinho de Mello e Castro), ou qualquer outra denominação que denotasse que fossem outra coisa que não “súditos portugueses”, em alguns momentos desponta a percepção da contradição de interesses entre os vassalos do reino e os “moradores do Brasil”, especialmente no tocante ao contrabando.

O tráfico direto, ao lado do triangular, não foi interdito pela coroa porque havia outros mecanismos que garantiam que o maior quinhão gerado nesta circulação de bens e pessoas fluísse para a metrópole. O impulso proporcionado pelo tráfico escravista à produção fumageira derivava não de si mesmo, mas da demanda do setor açucareiro, à qual veio juntar-se a aurífera. Portanto, o “trato” não se dava às “margens do pacto” colonial, pois assim seria se uma e outra coisa — tráfico e tabaco — se bastassem e nada tivessem que ver com os ritmos da economia exportadora colonial.

Em fins do século XVII, a prática este tráfico (e tráfico) direto entre o Brasil e a África estava de tal forma instituída, que o procurador da fazenda José Galvão de Lacerda podia afirmar que, assim como a exportação de gêneros tropicais e a importação de manufaturados, fora estabelecido pela “antiguidade”.

O contrabando de ouro poderia ser indicado como uma negação a estas considerações. No entanto, se formos além dos estritos interesses do império

bragantino e repusermos a análise no nível da economia-mundo no qual o mesmo estava inserido, as conclusões se mantêm. O ouro poderia desencaminhar-se da rota de Lisboa, mas não dos núcleos hegemônicos (ou que disputavam a hegemonia) da economia ocidental.

Ao ser transportado para a África, o metal amarelo não penetrava na economia africana. Pelo contrário, mal tocava o seu litoral, pois, na maioria das vezes, saía direto dos porões dos negreiros do Brasil para os dos ingleses, franceses e holandeses. Estes, por sua vez, ofertavam manufaturas, das quais, crescentemente, tornavam-se os produtores. Em suma, o contrabando de ouro do Brasil tinha um efeito positivo sobre a produção manufatureira do Noroeste europeu. Equivale a dizer que, afinal de contas, se o ouro escapava pelas margens do império português, ele tomava o caminho do centro, apenas que o fazia contornando a “semi-periferia”.

ANEXOS

Anexo I

Fontes da Tabela II e III: valores de arrematação dos dízimos de Pernambuco

1654-1655	AHU, CU, Pernambuco, cx. 6, doc. 551
1656-1657	Mauro, <i>Portugal, o Brasil e o Atlântico</i> , p. 326-9, 338-9
1659-1660	Mauro, <i>op. cit.</i> , p. 326-9, 338-9
1660-1661	AHU, CU, Pernambuco, cx. 7, doc. 617
1662-1663	Mauro, <i>op. cit.</i> , p. 326-9, 338-9
1663-1664	Mauro, <i>op. cit.</i> , p. 326-9, 338-9
1667-1668	Mauro, <i>op. cit.</i> , p. 326-9, 338-9
1672-1673	Mello, <i>João Fernandes Vieira, op. cit.</i> , p. 412
1677-1678	AHU, REGISTO de Cartas Régias. Cód. 256, f. 24.
1678-1679	AHU, REGISTO de Cartas Régias. Cód. 256, f. 27-27v.
1679-1680	AHU, REGISTO de Cartas Régias. Cód. 256, f. 32.
1682-1683	AHU, CU, Pernambuco, cx. 14, doc. 1466
1684-1685	Mello, José A. G. de. <i>Um Mascate e o Recife</i> , p. 77
1685-1686	AHU, CU, Pernambuco, cx. 15, doc. 1540
1689-1690	AHU, CU, Pernambuco, cx. 15, doc. 1540
1690-1691	AHU, CU, Pernambuco, cx. 15, doc. 1532
1692-1693	Mello, José A. G. de. <i>Um Mascate e o Recife</i> , p. 77
1693-1694	Mello, José A. G. de., <i>op. cit.</i> , p. 77
1694-1695	Mello, José A. G. de, <i>op. cit.</i> , p. 77
1701-1702	Mello, José A. G. de, <i>op. cit.</i> , p. 77

Anexo II

Sobre as exportações de escravos de Angola, 1667-1671

Luiz Felipe de Alencastro apontou o que acredita ser uma subestimação pelos organizadores do *Transatlantic Slave Trade Database* das exportações de escravos de Angola na segunda metade do século XVII (estimada em 112.300 indivíduos)¹. Para o autor, apesar da crise açucareira do período, o escambo de tabaco e cachaça melhorou os termos de troca no mercado africano em favor dos “brasílicos”. Assim, o fluxo de escravos para o Brasil – sobretudo Bahia e Pernambuco - não foi afetado. Embora haja uma carência de dados mais objetivos para este tráfico no período, Alencastro apresenta alguns dados compreendendo os anos 1666-1672. No entanto, a fonte do autor deve ter cometido algum engano na leitura dos originais². Pelos números apresentados, teriam sido deportados de Angola no período 64.185 africanos escravizados ou, em média, 9.170 por ano.

Segundo as contas tomadas por um desembargador especialmente designado para Angola³, aferindo a arrecadação dos donativos da “Rainha da Grã-Bretanha e Paz de Holanda”, os números são outros. Entre 1667 e 1671, Luanda exportou 30.380 escravos, incluindo homens e mulheres adultas e crianças ou 6.076 por ano (Tabela abaixo).

Muito provavelmente, o engano cometido por Ferranhosa — não percebido por Alencastro — foi ter confundido os “direitos novos”, dos quais a câmara e seus procuradores prestavam conta, com os 1\$000 por cabeça do donativo. Bastam duas considerações para indicar o equívoco.

Primeiro, em 1668, por exemplo, os direitos novos renderam 12.956\$618. Ferranhosa, então, calculou que 12.956 escravos foram embarcados. Ora, se este rendimento fosse o dos mil réis por cabeça, o valor arrecadado seria redondo (como acontecia na Bahia e em Pernambuco com o direito dos 10 tostões cobrados para a fortaleza de Ajudá desde 1724). Em

¹ David Eltis; Stephen Behrendt; David Richardson; Herbert Klein. *The Trans-Atlantic Slave Trade: A database on CD-Rom*. Nova York: Cambridge University Press, 1999; Luiz Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 376-9.

² Alencastro cita António Luís Alves Ferronha. *Angola: 10 anos de história: 1666-1676*. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1989, vol. 1, p. 119-20. Este baseou-se em RELAÇÃO por maior das contas que o Desembargador Sebastião Cardoso de Sam Payo [...] Sindicante Geral neste Reino de Angolla, e Estado do Brasil tomou [...] aos Procuradores do Senado da Camara desta cidade de Sam Paulo de Assumpção de todo o tempo que administrarão os direitos novos [...]. AHU. CU, Angola, Cx. 10, Doc. 64.

segundo lugar, se o número de escravos exportados por Luanda nos referidos seis anos fosse o apontado pelos autores, cada embarcação (62 de 1667 a 1670) teria carregado 670 cativos (849 em 1667). Lotações como estas só seriam atingidas pelos negreiros portugueses bem entrado o século XVIII⁴. Esta correção indica que houve, efetivamente, uma contração nas exportações de Luanda para o Brasil na segunda metade do século XVII e que o tráfico luso-brasileiro foi afetado pela crise seiscentista. Conclui-se, portanto, que os números das exportações de trabalhadores por Luanda autoriza uma revisão para cima do cômputo do TSTD para o período, mas menor do que pretende Alencastro.

Exportação de escravos de Angola, 1667-1670

	1	2	3
Ano	Escravos	Embarcações	1/2
1667	5.109	13 ^a	408
1668	6.908	15	461
1669	5.293	14	378
1670	6.461	17	380
1671	6.609	16	413
Total	30.380	75	405

a. A fonte assinala 11 navios de Setembro a Dezembro. O número das demais embarcações foi calculado pelo de escravos embarcados antes da cobrança do donativo: 1.048.

Fonte: PAPEIS pertencentes as contas q se tomarão do donativo, com q estes moradores servem a V.A., pera o dote da Sra. Rainha da Gra Bretanha e pax de Holanda. São Paulo de Assunção [Luanda], 24 de maio de 1672. AHU, CU, Angola, cx. 10, doc. 40.

³ Ver o Doc. citado na nota anterior.

⁴ Herbert S. Klein. *The Middle Passage*. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade. Princeton: Princeton University Press, 1978, p. 27-8, 30-1. Os negreiros saídos de Lisboa costumavam ter capacidade de carga superior aos do Brasil, como discutido no capítulo 1.

Anexo III

Saída de Negreiros de Lisboa para a Costa da Mina, 1676-1729 (vários anos)

Ano	Embarcação	Nome	Mestre/Cap.	Fiadores	América
1676	Navio	Santíssimo Sacramento	Lourenço Fernandes Lima	Pedro Álvares Caldas	Brasil
1676	Fragata	Santo Rei Davi	João Machado de Oliveira	Domingo Soares da Costa	Pernambuco
1676	Charrua	S. Simão	Lourenço Pinto	Manoel Delgado da Cunha	Brasil
1676	-	-	Domingos Martins Pereira	Bento Pestana	Bahia
1677	Nau	S. Jorge	Sebastião Correia Pimenta	-	Bahia
1678	Navio	Santíssimo Sacramento	Lourenço Fernandes Lima	Pedro Álvares Caldas	Brasil
1678	Fragata	S. Jorge	Sebastião Correia Pimenta	Pedro Álvares Caldas	Brasil
1678	Navio	Sta. Cristina	João Gomes Aranha/Antonio Ribeiro Rosa	Domingos Ferreira Souto	Pernambuco
1678	Patacho	-	Domingos Martins Pereira	Bento Pestana	Bahia
1678	Patacho	S. Pedro e Nossa Sra. do Carmo	-	Manoel Soares	Brasil
1679	Navio	Santiago	Pedro Gonçalves	Jacques Gudi Froy	Brasil
1680	Navio	N. Sra. da Conceição e S. Sacramento	Antonio Gorjão	João Malbanque	Brasil
1684	Navio	Bom Jesus de Bouções	Manoel Pinto dos Santos	Bento Pestana	Brasil
1686	Navio	N. Sra. da Salvação e S. Francisco	João Correia Fagano	-	Brasil
1686	Fragata	N. Sra. da Conceição e S. Bartolomeu	Manoel Pinto dos Santos	Bento Pestana	Brasil
1686	Navio	N. Sra. da Luz e S. José	Lourenço Francisco Lima	Francisco Garcia de Lima	Brasil
1687	Navio	N. Sra. da Penha de França e S. Francisco Xavier	José Carvalho	-	Pernambuco
1691	Nau	S. Pedro e S. Clara	Baltazar Álvares de Araújo	Francisco Slooter	Bahia
1691	Fragata	S. José	José Lourenço Araújo	António Correa Monção	Brasil
1697	Nau	Santa Anna	-	Francisco Slooter	Brasil

Ano	Embarcação	Nome	Mestre/Cap.	Fiadores	América
1698	Navio	N. Sra. do Rosário e S. Antonio	Antonio Cubello	Antonio Rodrigues de Castro	Brasil
1699	Fragata	S. Anna	-	Francisco Sooter	Brasil
1699	Navio	S. Escolastica e S. Vicente Ferreira	-	José Gomes Ribeiro	Brasil
1703	Fragata	N. Sra. de Nazaré	Luis de Barros Santos	Antonio Vaz Coimbra	Rio de Janeiro
1703	Navio	N. Sra. da Conceição	Francisco Pereira de Gouveia	Antonio Antunes	Rio de Janeiro
1703	Navio	N. Sra. do Pilar	-	João Baptista Casado	Brasil
1703	Navio	S. Antonio dos Coqueiros	Antonio da Costa Lisboa	Antonio de Souza de Carias	Brasil
1703	Charrua	Santa Cruz e N. Sra. da Boa Hora	Francisco Rodrigues Graio	-	Brasil
1703	Patacho	N. Sra. da Piedade e S. Antonio	Tomás Ribeiro Corço	Pedro da Costa Silva	Brasil
1704	Nau	N. Sra. do Populo	José Carvalho	Manoel Gomes da Costa	Brasil
1705	Patacho	O Bom Encontro	-	-	Brasil
1717	-	-	-	-	Bahia
1717	-	-	-	-	Rio de Janeiro
1718	Patacho	-	-	-	-
1718	-	-	-	-	-
1718	-	-	-	-	-
1719	-	-	-	-	Rio de Janeiro
1719	-	-	-	-	Rio de Janeiro
1720	Navio	Santa Ana	Vitoriano Dias Jordão	Manoel Velho da Costa	Brasil
				Francisco Nunes da Cruz	
1720	Navio	N. Sra. das Neves e Almas	Mateus Lucas	José Damásio	Brasil
				Manoel Domingues dos Passos	
				Antonio Rodrigues Ribeiro	
1720	Navio	N. Sra. Mãe de Deus, S. José, S. Catarina e Almas	Antonio Coelho	José Damásio	Brasil

Ano	Embarcação	Nome	Mestre/Cap.	Fiadores	América
1721	-	N. Sra. da Oliveira	-	Manoel de Souza	-
1721	-	Madre de Deus	-		-
1722	-	S. Antonio	-		-
1722	-	N. Sra. da Conceição	-		-
1722	-	S. Antonio	-		-
1723	Galera	N. Sra. da Rábida, S. António e Almas	Agostinho Gomes Lisboa	-	Rio de Janeiro
1723	Navio	N. Sra. Mãe de Deus, S. José, S. Catarina e Almas	José Barreto	José Damásio	Brasil
1723	Nau	N. Sra. do Rosário e S. António	Manuel de Fariña Franco	Manoel Velho da Costa	Brasil
1723	Galera	Triunfante Santa Rita	José Ferreira	Felipe de São Tiago	Brasil
1723	Fragata	N. Sra. da Arrábida	Antonio Rodrigues Rocha	Gonçalo Nunes	BA/PE
1723	Nau	N. Sra. da Concórdia	Antonio de Oliveira Ribeiro	Antonio Rodrigues Neves	Brasil
1724	Fragata	N. Sra. das Neves e S. José	Mateus Lucas	José de Almeida Álvares	Brasil
1725	Navio	Triunfante S. Rita	José Ferreira	Antonio Ferreira de Souza	-
1725	Corveta	S. António e S. Joaquim	Cosme de Oliveira Guimarães	Manoel Domingues de Passos	Brasil
1725	Corveta	N. Sra. do Rosário, Santo António e Almas	João da Costa	Francisco Nunes da Cruz	Brasil
1725	Navio	N. Sra. da Conceição e S. António	José Coutinho	Jerônimo Lobo Guimarães	Brasil
				Domingos Álvares Seixas	
				Manoel de Almeida Leitão	Brasil
				Fernando da Costa Silva	
				-	Brasil

Ano	Embarcação	Nome	Mestre/Cap.	Fiadores	América
1725	Galera	S. Rita e Almas	Bentos Ramos Teles	-	Brasil
1725	Navio	Jesus, Maria, José e Almas	Antonio Rodrigues Rocha	José de Almeida Álvares	Rio de Janeiro
1725	Navio	S. João	Veríssimo de Freitas	Manoel Dias Ferreira	Brasil
1726	Navio	-	-	-	-
1726	Galera	-	Valentim Rodrigues da Costa	-	BA/PE
1726	Corveta	Diana	Domingos Lopes	Cia. do Corisco	Brasil
1727	Nau	S. António de Pádua	António Antunes de Araújo	-	Brasil
1727	Patacho	S. João Batista e Almas	José Ramalho Farto	-	Brasil
1727	Patacho	N. Sra. de França e S. José	João Alves Ferril	-	Rio de Janeiro
1728	Navio	N. S. da Penha de França	-	-	-
1728	-	-	-	-	-
1728	-	-	-	-	-
1729	Bergantim	S. Ana	Francisco Paulo	-	Brasil
1729	Bergantim	S. Ana e S. Antonio e Almas	João dos Reis	-	Brasil
1730	Galera	N. Sra. da Soledade e Almas	Manoel Rodrigues Campos	-	Brasil
1731	Galera	N. Sra. da Conceição, Sto. António e S. José	Manuel Rodrigues Gaspar	-	Rio de Janeiro

Fontes: AHU, CU – Livro dos Assentos, Contratos e Fianças, 1o. vol. 1671-1731; AHU, CU, São Tomé, Cx. 4, docs. 73, 74, 79, 80, 93, 96, 97, 101, 104, 105, 112; Cx. 5, docs. 2, 3, 14, 25, 44, 45, 46; Livro de Registo dos Despachos dos Navios para o Brasil e África Ocidental, cód. 2041. ALMEIDA, M. Lopes de. Notícias Históricas de Portugal e Brasil. Coimbra: [s/n.], 1961-1964, vol. 1, p. 14, 17, 19, 27, 67, 74, 136, 139.

Obs. Agradeço a Maximiliano Menz a indicação de uma das fontes: M. Lopes de Almeida. Notícias Históricas de Portugal e Brasil. Coimbra: [s/n.], 1961-1964.

Anexo IV

Propostas e projetos para o tráfico na costa Ocidental da África (1723)

[Projeto 1]

PROJECTO de húa Companhia para a Costa da Mina. De varios homens de negocio Portuguezes.

“Diz Jozeph Barreiros e seus Sossios abaixo asignados que elles pertendem sendo V.Mg.^{de} servido, fazerem expedição de mandarem a Costa da Minna hua Nau de quarenta pessas de Artilharia cavalgadas, com sua gente competente para no dito dstricto, poder fazer resgate de negros, sem receio de que as Galleras Hollandezas o possão perturbar, por ter a dita Nau, força sufficiente para a sua deffeza, transportando a escravatura aos portos do brazil onde se preciza para o augmento da fazenda de V.Mg.^{de} a abundancia de semelhante genero, por ser o mais proporcionado tanto para as minnas do ouro, como para as lavras do asucar e Tabbaco; e porq sem facultade de V.Mag.^{de} o não podem por em execução recorrem a sua real grandeza para que examinada as condiçõins juntas e havendo lhas V.Mag.^{de} por confirmadas, possão logo dar principio a dita execução”.

Assinam: Ambrózio Lopes [Coelho] e Companhia; [...]; Francisco Pereira de Sampaio; Domingos Pires Bandeira; Caetano Leitão; Manoel Teixeira; José Barreiros de Carvalho.

1^a. Com condição que S.Mag.^{de} será servido conceder-lhe que possam levar até 40 soldados pagando eles armadores os soldados a sua custa, e um oficial que os governe.

2^a. Que poderão levar desta cidade todo o tabaco que sem prejuízo do contrato lhe for necessário sem pagar direitos de consulado por saída, em atenção que este gênero se transportasse da Bahia, como é expressamente permitido por S.Mag.^{de} os não costumam pagar, maiormente tendo satisfeito na alfândega os direitos de entrada.

3^a. Que chegada que seja a dita nau à Bahia ou qualquer outro porto do Brasil poderá voltar a este reino com carga ou sem ela, para poder continuar semelhante derrota.

4^a. Que poderão eles ditos armadores continuar esta negociação por tempo de dez anos, sem nova licença, e aumentando a mesma navegação à proporção do cabedal que tiverem.

5ª. Que sendo S.Mag.^{de} servido conceder semelhante graça a outra qualquer pessoa lhe não possa embarçar a eles armadores o seu expediente, assim como eles não embarçarão aos mais.

6ª. Que a proibição de poderem ir navios dos portos do Brasil se continuará como presentemente se pratica para os ditos portos e se passarão as ordens necessárias para o dito efeito.

7ª. Que todo o prejuízo que eles armadores fizerem as galeras holandesas em sua defesa, não poderão ser demandados neste reino à instância da Companhia de Holanda, e que S.Mag.^{de} os protegerá aos ditos armadores para o dito efeito.

8ª. Que lhes não será tirada pessoa alguma da gente que tiver para sua marcação tanto nesta cidade, como em qualquer dos portos do Brasil.

9ª. Que chegando a qualquer dos portos do Brasil com necessidade de qualquer gênero de aperto, se lhe mandarão dar, obrigando-se eles armadores a pagá-los pelo seu justo valor, nos Armazéns da Coroa desta cidade, ou em dinheiro ou em espécie.

10ª. Que os Capitães que forem nos Navios se lhes concederá patente de Capitão de Mar e Guerra *ad honorem*.

[Projeto 2]

[PROJETO de uma companhia para o resgate de escravos na Costa da Mina e Cachéu]

Francisco Xavier Braga, Manoel de Bastos Viana, Antonio dos Santos Pinto, Francisco Xavier Ferraz de Oliveira, Manuel Nunes da Silva, José Valentim Viegas, Jerônimo da Silva Pereira, Estevão Martins Torres, Manoel de Faria Airão, Antonio Ribeiro da Silva, Manoel Gomes de Campos, Manoel Gonçalves Reíno, Domingos da Silva e Antonio Rodrigues Neves, todos homens de negócio desta praça, desejando melhorar o comércio da extração dos negros da Costa da Mina e Cachéu para os portos do Brasil, no que consideram fazerem serviço a S.Mag.^{de} estão resolvidos entre si a fazerem uma companhia para a extração dos ditos escravos debaixo das condições que expressam:

1ª. Que sendo V.Mag.^{de} servido, mande por uma fragata de guerra naquela Costa para lhes franquear o comércio, comboiar as suas embarcações, e libertar do insulto que qualquer pirata ou nação, que possa ser inimiga desta coroa, lhes queira fazer; se oferecem os suplicantes a pagar para ajuda das despesas das ditas fragatas cem mil cruzados em cada um ano.

2ª. Que como o clima da Costa da Mina é sumamente doentio, será V.Mag.^{de} servido mandar expedir desta cidade de quatro em quatro meses uma fragata

de guerra a render a que na dita Costa da Mina se achar, para que se não experimente mortandade da gente, e os suplicantes tenham a conveniência de lhe servir de comboio desta cidade para os portos da dita Costa ou ilhas dela aos navios que mandarem transportar a escravatura da mesma Costa para os portos do Brasil; para o que farão prontos os suplicantes a parte dos ditos cem mil cruzados que tocar para a expedição de cada fragata, depois da dita fragata sair deste porto na mão da pessoa ou cofre, que V.Mag.^{de} for servido determinar-lhe.

3^a. Que duas fragatas de guerra partirão deste porto para os da Costa da Mina nos tempos que lhes parecer conveniente ao seu comércio, para o que farão a saber dois meses antes da sua partida ao provedor dos Armazéns, a quem V.Mag.^{de} ordenará com recomendação observará esta condição, e não haja demora na expedição em o tempo que se lhe nomear.

4^a. Que V.Mag.^{de} seja servido conceder aos suplicantes esta graça por tempo de dez anos, dentro dos quais nenhuma outra pessoa possa introduzir nos portos do Brasil escravos da Costa da Mina e Cachéu; e acabado o dito tempo, possam os suplicantes continuar na dita Companhia todo o mais tempo que lhe parecer conveniente, havendo V.Mag.^{de} desde já por confirmada a prorrogação do mais tempo porque a quiserem continuar.

5^a. Que, sucedendo introduzir-se nos ditos portos do Brasil escravos da Costa da Mina e Cachéu por pessoa de qualquer qualidade, estado ou nação que seja, lhe serão confiscados, sendo metade para a Real Fazenda de V.Mag.^{de}, e a outra para os interessados desta Companhia.

6^a. Que V.Mag.^{de} seja servido conceder-lhes o poder mandar vir por sua conta em cada um ano em companhia de frota ou fora dela a porção de cinco mil rolos de tabaco para esta cidade, para dela os navegarem para a dita Costa da Mina, e a troco deles resgatarem escravos, como o faziam os moradores da Bahia e de Pernambuco, meio pelo qual terá consumo a mesma porção de tabaco que aqueles moradores mandavam para os ditos portos, e os Lavradores, a conveniência de continuarem na cultura deste gênero.

7^a. Que sendo aos suplicantes conveniente entregarem neste porto a qualquer das nações estrangeiras alguma porção do dito tabaco, para os transportarem aos da Costa da Mina para o dito resgate de escravos, V.Mag.^{de} seja servido conceder-lhes para isso Licença, e não pagarão mais direito que de cinco por cento da avaliação que tem na Alfândega desta Cidade; e na mesma forma se observará com o que por sua conta navegarem para a dita Costa da Mina e Cachéu.

8^a. Que, sucedendo não poderem consumir nos ditos portos a porção referida dos ditos cinco mil rolos de tabaco, poderão os administradores desta

companhia navegar o que lhes ficar para qualquer dos portos da Europa, pagando porem os direitos deles por em cheio, na forma que o faz outro qualquer Vassalo de V.Mag.^{de}.

9^a. Que a dita porção dos cinco mil rolos de tabaco será isenta de escolha que o Contratador geral deste gênero tem nele na Alfândega desta cidade; no que senão considera prejuízo algum ao Contrato, porque dos portos do Brasil iam semelhantes porções de tabaco.

10^a. Que em cada um dos portos do Brasil terá preferência para poder carregar um navio desta companhia primeiro que os mais que houverem de vir em companhia de comboio para esta Cidade.

11^a. Que como o desembolso que a Companhia há de fazer para esta negociação há de ser considerável, e para não haver falência na introdução dos escravos nos portos do Brasil, lhes é preciso valerem-se dos cabedais que naqueles portos tiverem antecipadamente à partida das frotas; e para assim o conseguirem, seja V.Mag.^{de} servido conceder-lhes Licença para uma Nau da dita Companhia lhes poder transportar em qualquer tempo, e de qualquer porto do Brasil que seja a parte dos seus cabedais, que entenderem lhes são precisos, para assim poderem girar este negócio em forma que os moradores do Brasil não experimentem falta de escravos.

12^a. Que a fábrica, aguadas e mais petrechos que à Companhia forem necessários para custeamento dos navios que desta Cidade expedirem para o dito transporte de escravos, sejam isentos de pagarem direitos aos Tribunais a que eram devidos.

13^a. Que sendo-lhes conveniente mandar vir dos Reinos Estrangeiros alguns gêneros, para com eles se resgatarem escravos nos portos referidos, lograrão os tais gêneros a liberdade dos direitos de entrada e saída, que V.Mag.^{de} foi servido conceder à Companhia do Corisco.

14^a. Que as dívidas que se deverem a esta Companhia se possam cobrar como dívidas da Fazenda Real, graça que V.Mag.^{de} concedeu à Companhia de Macau.

15^a. Que para poder introduzir número de escravos nos portos do Brasil, em forma que os moradores dele não experimentem falta, e serem socorridos com brevidade da escravatura necessária, lhes é preciso fazer negociação com as nações estrangeiras e ser transportada por estas a alguma terra do domínio desta Coroa, (não sendo porto do Brasil), faculdade que V.Mag.^{de} lhes deve conceder para os poderem receber deles na Costa da Mina, Ilha do Príncipe, ou outra qualquer dos Domínios de V.Mag.^{de}, para dali os reconduzirem em navios da Companhia aos portos do Brasil.

16^a. Que poderão admitir para sócios da dita Companhia outras quaisquer pessoas moradoras neste Reino e das Conquistas, sendo porém Vassallos de V.Mag.^{de} e Portugueses.

17^a. Que se no decurso dos dez anos de duração da Companhia parecer aos interessados conveniente, e aumento dela, erigir nos ditos portos da Costa da Mina, feitorias e fortalezas, V.Mag.^{de} será servido conceder-lhes Licença para as poderem fazer à sua custa.

18^a. Que sendo caso que durante a dita Companhia possa haver ocasião que alguma das nações da Europa desampare alguma das feitorias ou fortaleza que ao presente possuam, poderá a Companhia tomar dela posse em nome de V.Mag.^{de} e a terão à sua Real Ordem, debaixo das novas condições que se estipularem.

19^a. Que sendo V.Mag.^{de} servido ter a dita Companhia debaixo de sua Real proteção e conceder-lhes a faculdade de a erigirem com as condições referidas, mande expedir ordens necessárias para o seu inteiro cumprimento, assim neste Reino, como nas suas Conquistas.

20^a. Que V.Mag.^{de} lhes conceda Licença para nomear Ministro de Letras, e desinteressado, que sirva de Conservador dos Privilégios e Liberdades concedidos a esta Companhia; o qual possa também em seu nome representar a V.Mag.^{de} qualquer incidente que lhe seja advertido pelos Administradores da Companhia.

21^a. Que os navios que a Companhia expedir para o transporte da escravatura, que há de extrair dos portos da Costa da Mina e Cachéu, não sejam obrigados a levar sal algum; porque este gênero é nocivo à mesma escravatura, causando-lhes doenças e outras enfermidades.

22^a. Que os navios que a Companhia comprar para a mesma expedição sejam isentos de pagarem o direito do Paço da Madeira, assim da dízima, como do Consulado.

23^a. Que, sendo caso se faça apreensão ou penhora por dívida real, ou particular, a que esteja obrigado algum dos interessados nesta Companhia, se não entenderá a dita penhora mais que tão somente no interesse que lhes couber correspondente à sua entrada, que os haverá de dois em dois anos, como qualquer dos mais sócios; e de nenhuma sorte se possa extrair este do corpo da dita Companhia, e só, sim, terá vigor no fim dos dez anos da concessão dela.

[Projeto 3]

CONDIÇÕES, sobre as quais oferecem os interessados na Companhia que V.Mag.^{de} foi servido estabelecer para a Costa da Africa, de aumentar o commercio della, e de proverem as Conquistas, com os escravos necessários para as lavouras do Assucar, Tabaco, e trabalho das Minas, por tempo de trinta annos.

1.

Que V.Mag.^{de} é servido que esta Companhia se conserve debaixo da proteção do Glorioso Santo São José.

2.

Que a dita Companhia possa livremente negociar em todas as partes na Costa da Mina de África, inclusivos os Portos do Reino de Angola, e que de todas estas partes, poderão os seus Navios levarem para todos os Portos do Brasil, Escravos, e quaisquer gêneros que produzirem as ditas partes, pagando de uns e outros os Direitos que se deverem.

3.

Que V.Mag.^{de} mandará arrematar à dita Companhia o Contrato do Reino de Angola, durante o tempo dela, pelo mesmo preço em que hoje se acha arrematado.

4.

Que durante o tempo deste Comércio, poderá a dita Companhia mandar vir de fora, todos os gêneros de Fazendas e Mantimentos, Navios e Materiais para eles, que necessário lhe forem para seu Comércio, tanto aqueles que ao presente são proibidos, como pólvoras, armas e aguardentes, como os que em diante possam ser, ou por entrada, ou por saída, os quais gêneros e [...] virão desembarcar neste porto somente em franquia, e não pagarão Direitos alguns, nem por entrada nem por saída, e as ditas Fazendas se poderão baldear em os Navios da dita Companhia, sem serem por isso obrigados a descerem dos Marcos para baixo; e com o juramento dos Diretores da dita Companhia, de que as tais Fazendas, Mantimentos, Navios e Materiais são para o Comércio dela, serão livres e isentos, a pagarem Direitos na forma referida, tanto os que mandarem vir de fora, como os que comprarem neste Reino.

5.

Que como a maior parte das Fazendas que esta Companhia há de consumir na Costa são algodões da Índia, e de outros gêneros do dito País, é V.Mag.^{de} servido conceder Licença à dita Companhia, para mandarem buscar à Costa de Coromandel as Fazendas que necessitarem para o seu Comércio em a dita Costa, e Reino de Angola, livres de Direitos, e que os Navios da dita Companhia possam fazer escala por Zurate, e lá vender o Marfim e os mais

Gêneros que levarem do produto da Costa e Reino de Angola, de que pagarão os Direitos nesta Cidade, ou nas Conquistas, de adonde lhes será permitido levarem Prata em Patacas, ou em barra, para fazerem seu Comércio na dita Costa de Coromandel; e querendo levar quaisquer outros Gêneros do Norte, não pagarão Direitos deles nesta Cidade nem nas Conquistas.

6.

Que a dita Companhia não possa vender em nenhum dos Portos do Brasil quaisquer Gêneros que lhes forem franqueados de Direitos, com cominação de que, sendo-lhes achados, serão confiscados para a Fazenda de V.Mag.^{de}, e os navios e suas cargas em que forem transportados.

7.

Que como esta Companhia possa experimentar grande prejuízo pela dilação das Frotas, na retenção de seu cabedal no Brasil, que tanto poderá necessitar para continuar o seu Negócio, será V.Mag.^{de} servido de lhe conceder licença para que em cada um ano possa voltar a este Reino um dos Navios sem ser em corpo da Frota, e que possa trazer todos os Gêneros do dito País, por não ser possível a esta Companhia deixar de vender os seus escravos a troco de Gêneros, que é em maior utilidade dos moradores do Brasil.

8.

Que além da dita Nau de Licença em cada um ano, poderão os Navios desta Companhia, em todo o tempo que lhes for conveniente, partir dos Portos do Brasil para este Reino, sem esperar as Frotas, trazendo somente o seu Cabedal em ouro, manifestando-o nas Casas da Moeda, e pagando dele o Direito de um por cento, como haviam de pagar se o referido ouro viera nos Navios de Comboio, como poderão trazer quaisquer outros Gêneros que forem Produtos da Costa de África, de que pagarão os direitos nesta Cidade.

9.

Que, porquanto a Companhia possa necessitar servirem-se da Ilha do Príncipe para nela assentarem o seu Comércio para a Costa, é V.Mag.^{de} servido permitir aos Diretores desta Companhia, com consentimento do Proprietário, a faculdade de poderem nomear a Capitania-Mor da dita Ilha, na pessoa que bem lhes parecer, a qual V.Mag.^{de} aprovará, para efeito de que, com prontidão seja a Companhia servida em tudo que necessitarem para o seu Comércio e expedição dos seus Navios e Embarcações, obrigando-se a Companhia a renovar e reedificar as duas Fortalezas, que os interessados na de Cachéu se ofereceram levantar na dita Ilha; e outrossim, poderão assentar Feitorias nas mais partes da Costa aonde bem lhes convier, exceto em Cabinda.

10.

Que é V.Mag.^{de} servido mandar se entregue à dita Companhia a Feitoria que se acha principiada por V.Mag.^{de} em o porto de Ajudá, para manter à sua custa, e por este respeito, é V.Mag.^{de} servido isentar à dita Companhia dos Direitos que se impuseram para a conservação dela.

11.

Que em todos os Portos dos Domínios de V.Mag.^{de}, geralmente, sem limitação alguma, a que chegarem os Navios ou qualquer Embarcação da Companhia, lhe seja dado tudo o de que necessitar, assim de gente e Mantimentos, como do mais que lhe for preciso para a Mareação e seguimento de suas viagens, com a mesma expedição e pelos mesmos preços que se costumam das às Fragatas e Naus de V.Mag.^{de}, e que em nenhum dos ditos Portos nem Conquistas deste Reino e seus Domínios, seja[m] retidos nem de forma alguma dilatados pelas Justiças, Conselhos ou Governos, os ditos Navios e Embarcações, mas, antes, lhes dará com diligência toda a ajuda e favor possível; e na falta de Marinheiros, lhes serão dados para o que se procederá à prisão, e não consentirão que a Gente que levarem para os usos e ministérios de suas Viagens se acolha aos ditos Portos, escusando-lhes quaisquer desculpas ou razões que derem, e só, sim, serão admitidas queixas dos Mestres, ou Capitães, para constranger, e com efeito obrigar aos subordinados a que não desamparem as suas obrigações, para o quê, sendo necessário, sejam presos os que se alterarem [ausentarem?] e entregues aos ditos Capitães e Mestres, para as irem cumprir; e todo o dano que se causar da inobservância do referido, será pago à Companhia, pelos bens e fazenda da pessoa que for causa dele.

12.

Que para esta Companhia poder concertar e aprestar nesta Cidade, e nas Conquistas, as suas Embarcações, se lhe mandará dar nelas os lugares que para isso forem convenientes, e outrossim poderão tomar por aposentadoria todas as mais Casas e Armazéns que lhe forem necessárias para o seu Comércio, pagando os aluguéis a seus donos, derogando para este efeito qualquer privilégio de aposentadoria que tenham as Pessoas a quem se tomarem.

13.

Que suposto os Diretores determinem obrar em tudo o que tocar ao apresto e expedição dos seus Navios e Embarcações com toda a suavidade, sem usar dos meios de Justiça e rigor dela, contudo, poderá ser necessário para muitas coisas valer-se dos Ministros da Justiça, é V.Mag.^{de} servido que para os ditos aprestos e expedição, se procede na mesma forma que se faz para as Fragatas e Naus de sua Real Coroa, por esta condição somente, mandando o Juiz Conservador desta Companhia prender gente e Marinheiros para a Mareação, que serão isentos do troço, estando no serviço da dita Companhia.

14.

Que os Navios desta Companhia que forem fazer as suas Viagens para a Costa não serão obrigados a levarem sal do Contrato do Provimto do Brasil, não obstante qualquer condição dada e concedida a favor do mesmo Contrato, pela impossibilidade que há de que possam Navios carregados com Escravos ter mais praça do que lhes é precisa para a dita carregaçã, aguada e mantimentos.

15.

Que todas as pessoas de qualquer qualidade e condiçã que sejam, tanto naturais, como estrangeiras, em qualquer parte aonde assistam, ainda que vivam fora deste Reino, que quizerem entrar na dita Companhia com seus cabedais, o poderão fazer livremente, sem que por isso derroguem as suas Nobrezas, Preeminências ou Privilégios, e os Diretores abrirão os livros, e darão para este efeito o tempo de um ano para os moradores de todos os Brasis, sete meses aos de todas as Ilhas, e três meses aos deste Reino, o qual tempo principiará do dia da Publicaçã que se fará pela Gazeta geral, e editais fechados nos lugares Públicos, e sendo findo, se fecharão os Livros, para não poder entrar neles mais Pessoa alguma.

16.

Que V.Mag.^{de} é servido segurar os ditos Cabedais e avanços de qualquer seqüestro, embargo, denunciaçã, confiscaçã Real e Represália, que contra eles possa haver, por qualquer crime de Lesa Majestade, Divina ou Humana, conservando a mesma natureza que os Morgados, ou por qualquer outro respeito, ou guerras, que haja entre esta Coroa com qualquer Reino. Mercê que V.Mag.^{de} faz a esta Companhia em razã de sua conservaçã e aumento, o que V.Mag.^{de} promete cumprir debaixo de sua Real Palavra, e somente se poderão penhorar e executar os avanços por dívida cível sendo primeiro executidos [sic] os mais bens do devedor.

17.

Que para Juiz Conservador nomeará V.Mag.^{de} um dos Desembargadores da Casa de Suplicaçã, que na Relaçã, com os adjuntos que o Regedor lhe nomear, sentenciará todas as causas, assim cíveis como crimes desta Companhia e seus subordinados, na mesma forma que fazia o Conservador da Junta do Comércio Geral, e terá as mesmas Regalias e Privilégios, e que este Ministro será da satisfaçã dos Diretores desta Companhia, e assim terá um Procurador fiscal, que nomeará para todas as suas Causas, que será um Desembargador da Casa de Suplicaçã.

18.

Que será V.Mag.^{de} servido conceder a esta Companhia que os seus Navios se despachem na mesma forma que o fazem os Navios de Viagem da Índia, e logrará os mesmos Privilégios, e arvorando Bandeira com Armas Reais, passando aos Capitães Patentes de Mar e Guerra *ad honorem*.

19.

Que seja V.Mag.^{de} servido emprestar a esta Companhia duas fragatas de Guerra aparelhadas e prontas, todas as vezes que por ela lhe forem pedidas, sendo para um caso muito urgente, e o mantimento e gente para o fornecimento das ditas Naus, metida pela Companhia e paga às suas custas.

20.

Que os Navios de que esta Companhia se servirem [sic] no seu Comércio, poderão ter a metade dos seus Oficiais e Equipagem de Portugueses e a outra metade de Estrangeiros, não sendo de uma só Nação.

21.

Que V.Mag.^{de} seja servido que esta Companhia possa mandar tocar caixa nesta Cidade, Reino e Ilhas, e fazer gente do Mar e Guerra, para guarnecerem seus Navios e Estabelecimentos, e servirem-se de oficiais que estão atualmente em o serviço de V.Mag.^{de}, sem que por este respeito se possa reputar por perdido o seu tempo nem serviços, antes os que servirem a esta Companhia, V.Mag.^{de} é servido os reputar como feitos à sua Coroa.

22.

Que V.Mag.^{de} é servido que todos os subordinados a esta Companhia, tanto Marinheiros como Soldados, seus Oficiais, e os que forem da Arrecadação da Fazenda da dita Companhia, estejam sujeitos às mesmas Penas e Castigos, e aos de Disciplina Militar, como são os que atualmente estão servindo à V.Mag.^{de}.

23.

Que nos Cabedais desta Companhia se não lançará Dízima alguma nem meneio às pessoas que entrarem nela pelo dito Cabedal, nem os subordinados desta Companhia pagarão Dízima de seus ordenados.

24.

Que a Fazenda de V.Mag.^{de} que entrar na dita Companhia será em nome de Pessoa particular, para efeito de não serem os Diretores obrigados a dar conta nos Contos, nem em outro algum Tribunal, nem citados, chamados, ou vexados, ainda que seja a requerimento dos Procuradores Régios, para a dita conta, a qual só serão obrigados a dar àquela pessoa particular, como a qualquer do Povo interessado na dita Companhia, na forma de seu Regimento, que V.Mag.^{de} será servido confirmar.

25.

Que V.Mag.^{de} é servido permitir aos Testamenteiros e Tutores poderem interessar nesta Companhia aos seus Menores, com tanto que o dito interesse não exceda a metade do valor dos bens móveis, que pertencerem aos ditos Menores.

26.

Que V.Mag.^{de} é servido que não se possa fazer penhora ou embargo nas mãos dos Diretores desta Companhia em quaisquer soldos que se possam dever aos subordinados dela, por dívidas criadas antes ou depois de entrarem no serviço da dita Companhia.

27.

Que V.Mag.^{de} é servido não conceder a qualquer pessoa que for devedora a esta Companhia Carta Moratória para não poder ser executado e, concedendo-se-lhe, não terá efeito algum, antes, todas as dívidas que se deverem a esta Companhia se cobrarão executivamente, como Fazenda Real de V.Mag.^{de}.

28.

Que V.Mag.^{de} é servido que todas as prezas que fizerem os Navios desta Companhia, seja em utilidade própria dela, sendo julgados por boa e bem feitas pelo Juiz Conservador da Companhia.

29.

Que V.Mag.^{de} é servido mandar a todos os Governadores e Ministros, a quem estas condições forem apresentadas, as façam guardar inviolavelmente, sob pena de que todo o dano que se causar à Companhia, pela falta da inobservância delas, se haverá de seus bens e Fazendas.

30.

Que a Companhia será governada pelos Diretores independentemente, com inibição a qualquer Ministro ou Tribunal de se intrometerem no maneiio, disposição e Direção da dita Companhia; nem poderão os [juizes de] defuntos e ausentes pedirem ou tomarem conta de cousas algumas, por falecimento ou ausência de qualquer pessoa do Serviço da dita Companhia, nem tomarem em arrecadação efeitos da dita Companhia, ou de Pessoas do Serviço dela, sob pena de que a dita Companhia possa haver dos bens de tal Ministro todo o prejuízo, que pela inobservância desta Condição, se causar à dita Companhia.

31.

Que os Diretores desta Companhia e os seus subordinados, durante ela, gozarão dos mesmos Privilégios que gozam os Contratadores do Tabaco, e Cartas de Jogar e Solimão, e não poderão ser presos por ordem de Tribunal

algun, ou Ministro de Justiça, por causa Cível ou Crime, salvo for em flagrante delito, sem ordem do seu Conservador por escrito; Mercê que V.Mag.^{de} faz aos Diretores para melhor se empregarem no serviço da dita Companhia.

32.

Que V.Mag.^{de} é servido ordenar aos Tesoureiros das Casas da Moeda, ou das Alfândegas, de quaisquer portos do Brasil, que sendo lhes entregue algum Cabedal desta Companhia, por mão dos Capitães dos seus Navios, ou de outra alguma Pessoa, o remetam na primeira ocasião de Nau de Guerra que vier para este Reino, a entregar aos Diretores desta Companhia, sem falta ou falência, e havendo-a, pagarão por seus bens e fazendas todo o dano que causar à dita Companhia.

33.

Que passados dois anos depois da confirmação de V.Mag.^{de} destas Condições, se proibirá a saída de todas as embarcações das Conquistas para a Costa da Mina, excetuados para os portos do Reino de Angola; e somente os Navios desta Companhia poderão voltar dos Portos do Brasil para a Costa, levando somente Tabacos e jerebitas e os mantimentos necessários para as suas carregações; e sendo caso que os Navios desta Companhia encontrem na Costa alguma embarcação vinda do Brasil a negociar ou que tenha negociado na dita Costa, a possam apresar e confiscar em benefício da dita Companhia.

34.

Que toda a pessoa que tiver Cabedal nesta Companhia possa vender, ceder e trespassar todo ou qualquer parte dele em quem bem lhe parecer, na forma que se pratica com Juros Reais, pelos preços que convierem, sem intervenção do Corretor.

35.

Que V.Mag.^{de} é servido prometer debaixo de sua Real Palavra que em nenhum tempo revogará as Concessões feitas nestas Condições, nem alterará o disposto nelas, nem formar ou estabelecer outra Companhia em prejuízo desta, nem impedir o Governo e Direção desta Companhia pelos presentes Diretores, e os mais que forem erigidos pelos interessados, que sempre serão Homens de Negócio e, deles, a metade portugueses; nem de nenhuma sorte por si, nem por seus Ministros, infringirá a Liberdade que V.Mag.^{de} é servido que esta Companhia tenha, sem outra dependência alguma.

36.

Que V.Mag.^{de} será servido confirmar o Regimento que esta Companhia fizer para a boa Direção e Governo dela, e sendo necessário em algum tempo mudar ou alterar o disposto nestas condições, para maior benefício desta

Companhia, o poderão representar à V.Mag.^{de} para determinar o que for servido.

37.

Que V.Mag.^{de} é servido que o Comércio desta Companhia durará por tempo de trinta anos, que hão de principiar do dia da data do Alvará de Confirmação destas Condições, passados os quais, não sendo V.Mag.^{de} servido de confirmar a continuação por mais tempo, entregará à ordem de V.Mag.^{de} todas as suas Fortificações, Armas, Munições, Petrechos e Armazéns [...] que tiverem, pagando-se-lhes tudo em dinheiro de contado, pelo preço que for estimado, no estado em que as sobreditas cousas se acharem, pelos louvados que de ambas as partes forem eleitos.

38.

Que V.Mag.^{de} é servido prometer a esta Companhia de a proteger e defender com e contra todos que a atacarem injustamente, e ainda em caso de necessidade, de empregar a força de suas Armas para as suster e manter na liberdade inteira do seu Comércio e Navegação; e lhe fazer que lhe façam razão de todas as injustiças, injúrias e maus tratamentos com que alguma Nação possa empreender de a molestar ou perturbar.

39.

Que como V.Mag.^{de} foi servido conceder à dita Companhia várias condições nos Alvarás de V.Mag.^{de} de 23 de dezembro de 1723 e de 24 de Janeiro de 1724, é V.Mag.^{de} servido declarar que as presentes somente terão validade e força, porque é sobre elas que fica estabelecida e formada a dita Companhia.

40.

Que V.Mag.^{de} é servido derrogar todas quantas Leis, Arrestos, Decretos, Alvarás, que encontram o disposto nestas Condições, havendo-as por revogadas, como se deles se fizesse expressa e declarada menção, e por estabelecida e confirmada esta Companhia, como se contém nas ditas Condições.

E debaixo destas Condições oferece a dita Companhia de proverem as Conquistas com Escravos suficientes para as lavouras dos Açúcares, Tabacos e Ouro e de os vender pelo preço de cento e oitenta mil réis para baixo, sem que em nenhum tempo possam exceder o dito preço, pela melhor peça que houver.

Anexo V

Agentes mercantis do Recife (1695-1750)^a

Nome	Ocupação	Natural	Idade	Obs.
Agostinho Ferreira da Costa				
Alfonso Maciel				
Antonio Brebion	mercador de fazendas	Flandres		
Antonio da Costa de Souza	homem de negócio	Braga	79	
Antonio de Almeida Vila Nova				
Antonio de Souza Vieira	homem de negócio	Braga	68	
Antonio Gomes Freire	homem de negócio	Porto	34	morador no Recife há 25
Antonio Ribeiro Rosa				
Antonio Ribeiro de Vasconcelos	vive de negócio de fazendas	Braga	39	natural de S. Cruz de Cima, Tâmagá, morador no Recife há 22 anos
Antonio Rodrigues Campelo	homem de negócio	?	?	
Baltazar Aranha de Araújo				
Bento Gomes	homem de negócio	Ponte da Barca	?	
Francisco Correia da Fonseca	homem de negócio	Viana	64	
Francisco Correia Mota				
Francisco de Brito Neves				
Francisco Dias Ferreira	homem de negócio	Pernambuco	80	
Francisco Garcia				
Francisco Luiz da Serra	homem de negócio	Faial	75	
Francisco Xavier de Azevedo	tráfico de escravos			
Gonçalo Ferreira da Costa	homem de negócio	?	?	foi caixeiro e mercador de loja aberta; hábito de Cristo
João Álvares do Couto	homem de negócio	Viana	86	
João da Silva Santos				
João Machado de Oliveira				
João Maciel Barbosa	agência de mercancia	Ponte de Lima	59	morador no Recife há 37 anos
João Vieira da Silva				
Joaquim de Almeida				
José Garcia Jorge				
Lourenço Gomes Ferraz				
Luís Ribeiro Lima				
Manoel Álvares Moreira				
Manoel Aranha da Fonseca				
Manoel Dias Pereira	homem de negócio	Braga	42	natural de Dorneles, morador no Recife há 21 anos

Manoel da Vera Cruz				
Manoel de Mello Bezerra				
Manoel de Siqueira Passos				
Manoel Ferreira da Costa				
Manoel Rodrigues Roles	vendia fazendas	?		?
Manuel Nunes dos Reis				
Pedro Tavares Correa				
Vicente Correa	homem de negócio	Braga		80

Obs. Só foram incluídos os que não constam do rol de vereadores estabelecido por J. A. Gonsalves de Mello. “Nobres e Mascates na Câmara de Pernambuco, 1713-1738”. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981, p. 155-217; e apontados como homens de negócio por Vera Lúcia Acioli, *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997, p. 211-22

Anexo VI

Cálculo dos preços médios e relativos de venda dos escravos

A proporção entre os preços dos cativos foi calculada levando-se em conta informações contemporâneas e as aquisições feitas pelo mestre da galera de José Sacoto. Segundo a venda de 62 escravos minas no Recife em 1702, dos quais 10 “negros”, 9 “negras”, 23 “peças” (molecões), 9 “moleques” e 11 “molecas”, o preço médio por tipo e a razão entre eles é a seguinte¹:

Tipo	Quant.	Preço	Índice
negros	10	90.800	100%
negras	9	67.000	74%
"peças"	23	75.000	83%
moleques	9	57.000	63%
molecas	11	60.600	67%

Por sua vez, o “preço” equivalente em rolos de tabaco informado à coroa pelo traficante de escravos José de Torres era de 6 rolos por negro, 5 por molecão, 4 por molecona e moleque, e 3 por negra e moleca².

Por fim, da carga da galera foi possível calcular o preço em réis para 16 “negros”, 5 “molecões”, 4 “negras”, 9 “moleconas” e 4 “molecas”. Só foi possível fazê-lo para os grupos homogêneos de indivíduos comprados a cada vez, ou seja, quando o “lote” comprado – que variou de 1 a 9 indivíduos comprados de uma vez – consistia de um mesmo tipo de escravo. Quando esta condição foi satisfeita, convertemos os gastos em gêneros aos seus valores em réis (também previamente calculados).

Apesar do testemunho de José de Torres e os números acima referentes à venda de escravos no Recife, os preços pagos pelos molecões nas transações da galera de Sacoto foram superiores aos pagos pelos negros, apontando que os chamados molecões valiam mais que os chamados “negros”, pois eram

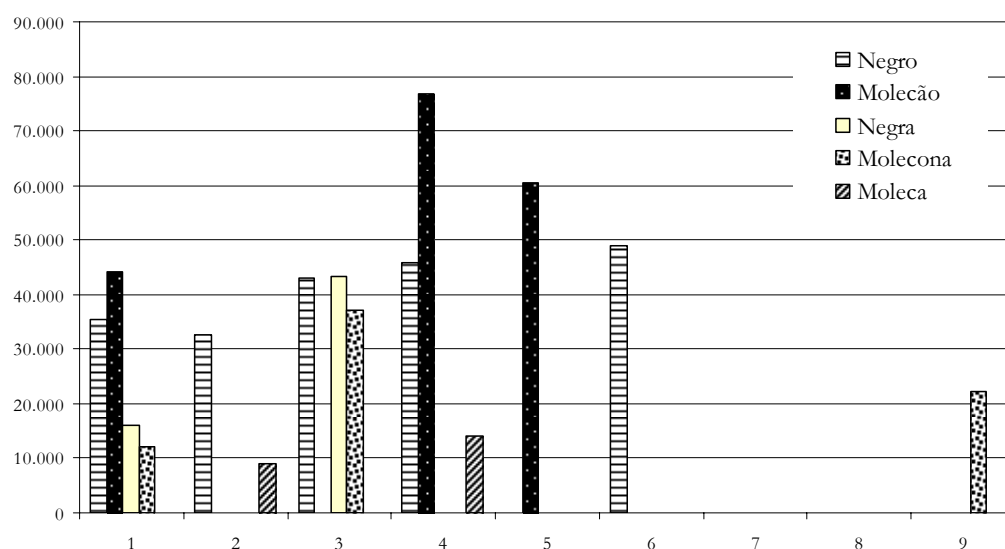
¹ Mello, A vida de Antônio Fernandes de Matos no período de 1671-1701. 2ª. ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, p. 75-6.

² [REPRESENTAÇÃO de José de Torres sobre os descaminhos do ouro, diamantes e tabaco fino na Costa da Mina e projeto de uma Companhia para a Bahia]. Lisboa, [Post. a 1724]. AHU, C.U., S. Tomé, Cx. 4, Doc. 118.

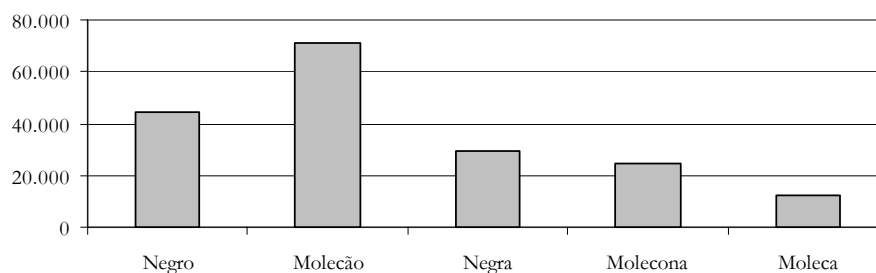
considerados como “peça”, ou seja, o escravo padrão, estalão pelo qual os demais eram avaliados.

Por esta razão, adotou-se a escala que se apresenta nos cálculos da tabela XXV. Já o preço pago por crianças escravizadas (molecas e moleques) no Recife (1702) diverge fortemente do preço de compra das molecas por conta da galera de Sacoto, bem inferior ao pago por indivíduos jovens e adultos. Sendo aquele primeiro registro feito num período de alta na demanda e nos preços dos cativos africanos, distante meio século do tráfico realizado na galera *Insurreição e Almas*, pareceu preferível aplicar uma proporção entre os preços de crianças e adultos mais em linha com a experiência histórica.

Preços pagos por tipo de escravo



Preço médio ponderado pago por tipo de escravo



Anexo VII

Fontes da Tabela XXX: Exportação de Tabaco do Porto do Recife, 1698-1746 (Vários Anos)

	1	2	3	4	5
ANO	Total @	Costa da Mina @	Lisboa @	2/1 % ^a	3/1 %
1698	12.217	1.812	10.405	14,9	85,1
1701	?	?	3.177	?	?
1703	?	?	1.984	?	?
1704	12.064	9.400	2.664	78	22
1706	?	?	3.269	?	?
1710	?	?	2.062	?	?
1712	?	?	1.147	?	?
1713 ^b	?	?	176		
1714 ^b	?	?	4.400		
1716	9.564	7.205	843	75,3	8,8
1717	4.500	4.500	—	100	—
1718 ^b	—	—	890		
1721 ^b	—	—	7.847		
1725	?	38.148	?	?	?
1726	?	31.035	?	?	?
1727	—	46.025	— ^b	100	—
Cont.					
1729	10.896	9.817	94	90,1	0,86
1730	?	?	5500	?	?
1731	540	—	540	—	100
1734	25.477	16.334	328	64,11	1,29
1736	?	?	2.982	?	?
1737	26.259	24.831	84	94,6	0,3
1738 ^b	—	—	1.177		
1739	10.790	8.257	845	76,5	7,8
1740 ^b	—	—	7.918		
1742	6.570	3.942	?	60	?
1743 ^b	—	—	11.235		
1744	2.100	2.100	—	100	—
1745	14.200	13.185	—	92,9	—
1746 ^b	—	—	187,2		

Virgílio Noya Pinto, *op. cit.*, p. 140-1, 145, 147, 160, 165, 169-70; cálculo: n. de rolos x peso médio por rolo da Bahia no período (Nardi, *op. cit.*, p. 381).

Fontes: De Ignacio de Moraes Sarmiento s.^e arrecadação do tabaco. Recife, 22 de Julho de 1698. TT, JT, Maço 96-A, Caixa 83. TT, JT, Maço 96 - Caixa 82; Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife, 20 de Março de 1704; Carta do Superintendente do Tabaco. Recife, Abril de 1704. TT, JT, Maço 96 - Caixa 82; Superintendente dos

Tabacos de Pernambuco. Recife, 25 de julho de 1710. TT, JT, Maço 96 - Caixa 82; Do Superintendente do Tabaco de Pernambuco . Recife, 08 de julho de 1712. Do Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente dos Tabacos. Recife, 13 de Setembro de 1716. JT, Maço 97-A, Cx. 85; [Carta do] Ouvidor Geral Superintendente dos Tabacos de Pernambuco. Recife, 18 de Setembro de 1717. TT, JT, Maço 98; Do Superintendente do Tabaco Manoel do Monte Fogaça. Recife de Pernambuco, 20 de julho de 1729. TT, JT, Maço 100; Do Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente dos Tabacos. Recife, 11 de Janeiro de 1731. TT, JT, Maço 100; Do Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente do Tabaco. Recife, 13 de Setembro de 1734. TT, JT, Maço 100; Do Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente dos Tabacos Bento da Sylva Ramalho. Pernambuco, 4 de maio de 1736. TT, JT, Maço 101; O Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Pernambuco, 26 de Fevereiro de 1738. TT, JT, Maço 101; O Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Pernambuco, 12 de março de 1738. TT, JT, Maço 101; O Superintendente do Tabaco de Pernambuco Antonio Rebello Leite. Pernambuco, 10 de Dezembro de 1739. TT, JT, Maço 101; Sobre as Contas q nella deu o Ouvidor Geral e Superintendente do mesmo gênero de Pernambuco . Lisboa, 8 de Fevereiro de 1744. TT, Conselho da Fazenda, Livro 405, fl. 116v-118. Do Superintendente Francisco Correa Pimentel. Santo Antonio do Recife, 1º. de Outubro de 1744. TT, Maço 102-A, caixa 94; DA JUNTA da administração do tabaco. Com a consulta incluza do Conselho Ultramarino sobre o que escrevem os officiais da Camara da Villa da Cachoeira acerca da taxa q se pos no tabaco - no estado do Brazil. Lisboa, 9 de junho de 1702. TT, Junta do Tabaco, Maço 82 (Cartas e informes).

Anexo VIII

Fontes da Tabela XXXI / Cálculo da importação de escravos no porto do Recife, vários anos: 1698-1745

	1	2	3
ANO	Embarcações	Escravos	Fonte
1698		419	A: exportação de tabaco ^a
1704		460	A
1706	3	382	D
1708			B: arrecadação de direitos
1709			B
1710			B
1715			B
1716		395	A
1717		247	A
1722	10	1.957	C: importações oficiais
1723	13	3.693	B
1724	10	2.505	B
1725	6	1.650	B
1726	11	2.733	B
1727	10	2.684	B
1728	10	2.803	B
1729	6	1.426	B
1730	8	1.910	B
1731	5	859	B
1732	5	1.250	D: número de barcos
1733	8	2.000	C
1734	6	1.500	C
1735	8	2.000	C
1736	3	750	C
1737	7	1.750	C
1739	4	1.000	C
1742	2,1	550	E: TSTD2
1743	2,1	550	D
1744	2,1	550	D
1745	2,1	550	D
1746	4,2	1.080	D
1747	4,2	1.080	D
1748	4,2	1.080	D
1749	4,2	1.080	D
1750	4,2	1.080	D

1751	3,3	840	D
1752	3,3	840	D
1753	3,3	840	D
1754	3,3	840	D
1755	3,3	840	D
1756	3,6	940	D
1757	3,6	940	D
1758	3,6	940	D
1759	3,6	940	D
1760	3,6	940	D
N=41			

a. Cálculo segundo peso do rolo (1698: 2,6 arrobas; 1704: 2,8 arrobas; 1716-1717: 2,5 arrobas), preço de um escravos em rolos (1698, 1704, 1716-1717: 6,2) e montante exportado no ano.

Fontes A: De Ignacio de Moraes Sarmiento sobre a arrecadação do tabaco. Recife, 22 de Julho de 1698. TT, JT, Maço 96-A, Caixa 83. TT, JT, Maço 96 - Caixa 82; Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife de Pernambuco, 20 de Março de 1704; Carta do Superintendente do Tabaco. Recife, Abril de 1704. TT, JT, Maço 96 - Caixa 82; Superintendente dos Tabacos de Pernambuco. Recife, 25 de julho de 1710. TT, JT, Maço 96 - Caixa 82; Do Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife, 08 de julho de 1712. Do Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente dos tabacos. Recife, 13 de Setembro de 1716. JT, Maço 97-A, Cx. 85; [Carta do] Ouvidor Geral Superintendente dos Tabacos de Pernambuco. Recife, 18 de Setembro de 1717. TT, JT, Maço 98; Do Superintendente do Tabaco Manoel do Monte Fogaça. Recife, 20 de julho de 1729. TT, JT, Maço 100; Do Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente dos Tabacos de Pernambuco. Recife, 11 de Janeiro de 1731. TT, JT, Maço 100; O Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife, 13 de Setembro de 1734. TT, JT, Maço 100; Do Ouvidor Geral Superintendente dos Tabacos Bento da Sylva Ramalho. Pernambuco, 4 de maio de 1736. TT, JT, Maço 101; O Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Pernambuco, 26 de Fevereiro de 1738. TT, JT, Maço 101; O Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Pernambuco, 12 de março de 1738. TT, JT, Maço 101; O Superintendente do Tabaco de Pernambuco [Antonio Rebello Leite]. Pernambuco, 10 de Dezembro de 1739. TT, JT, Maço 101; Sobre as Contas q nella deu o Ouvidor Geral de Pernambuco Superintendente do mesmo gênero de Pernambuco. Lisboa, 8 de Fevereiro de 1744. TT, Conselho da Fazenda, Livro 405, fl. 116v-118. Do Superintendente Francisco Correa Pimentel. Santo Antonio do Recife, 1º. de Outubro de 1744. TT, Maço 102-A, caixa 94.

Fontes B: CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o envio da importância relativa à Tesouraria dos Despachos dos escravos da Costa da Mina. Recife, 12 de julho de 1710. AHU, CU, Pernambuco, cx. 24, doc. 2168; CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre a ordem para enviar ao Reino o direito dos escravos e demais negócios que fizerem os navios que vão comercializar na Costa da Mina. Recife, 2 de agosto de 1715. AHU, CU, Pernambuco, cx. 27, doc. 2455.

Fontes C: CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina,

e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. Recife, 16 de janeiro de 1732. AHU, Conselho Ultramarino, Documentos de Pernambuco. Cx. 42, D. 3786.

Fontes D: 1732-1736, Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*, op. cit., p. 66, n. 30; 1737: O Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Vila de Santo Antonio do Recife, 6 de Fevereiro de 1738. TT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91; 1739: O Superintendente do Tabaco de Pernambuco [Antonio Rebello Leite]. Pernambuco, 10 de Dezembro de 1739. TT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91.

Fontes D: Dados do *Transatlantic Slave Trade: A Database 2*. In: Daniel Domingues Barros da Silva. “O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”, *op. cit.* O autor usou o cômputo total do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina de 1742-1760, mas distribuiu-os de acordo com a proporção de viagens naquela rota presentes no TSTD 2 para cada cinco dos referidos anos, uma vez que o volume calculado pelo TSTD 2 era menor que o volume registrado em fontes contemporâneas; a fonte onde se encontra o volume total para 1742-1760 e 1760-1778 é: OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba [...], Anexo 2. AHU, Documentos Avulsos da Capitania de Pernambuco, cx. 130, doc. 9823.

Anexo IX

Observações sobre as embarcações do tráfico pernambucano

É importante frisar, aqui, dois pontos: por um lado, não havia um tipo de navio negreiro específico e, por outro, a tonelagem média dos navios engajados na mercancia de escravos africanos variou ao longo do tempo. Herbert Klein concluiu pela existência de um tipo de negreiro comum a todas as carreiras do tráfico atlântico no século XVIII, para ele uma embarcação de tonelagem média¹, o que não significa um tipo particular de barco negreiro, pois o tráfico caracterizou-se pela heterogeneidade nas categorias de barco².

Em termos de quantidade de escravos carregados, os negreiros franceses e holandeses eram os maiores, enquanto os ingleses, mesmo no período da *Royal African Company* (RAC), eram os menores. Os holandeses transportavam 515 escravos em média (1675-1738)³, enquanto os franceses, 384, nas duas primeiras décadas do século XVIII⁴. Os negreiros da RAC, por sua vez, até 1714, já perdido o monopólio, carreavam, em média, 388 escravos, mas os barcos privados (os *entrelopos*) tinham carga menor. A tendência, no entanto, em todas as carreiras européias, até meados do século XVIII, foi de redução da carga em escravos, com aumento da tonelagem, o que significou uma menor relação escravos por tonelada⁵. Os negreiros ingleses, os mais importantes desde então, apresentaram capacidade média entre 248 e 268 escravos nos anos 1750-1776⁶.

Se nos detivermos nos destinos específicos dos negreiros europeus rumo à África, isto é, os portos nos quais os traficantes iam fazer seu comércio, distingue-se uma particularidade. Os navios traficando em Angola apresentavam uma capacidade média de carga superior à das demais regiões do

¹ Herbert Klein, *The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978, p. 181-3, 207, 228.

² Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 128.

³ Johannes M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 130-1.

⁴ Eltis, *op. cit.*, p. 125, 127; Curtin, *op. cit.*, 1969, p. 171.

⁵ Klein, *op. cit.*, p. 185-6.

⁶ Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1969, p. 133-6; Richardson, "The Eighteenth Century British Slave Trade: estimates of its volume and coastal distribution in Africa". *Research in Economic History*, Connecticut: Jai Press, vol. 12, 1989, p. 160.

tráfico⁷. Enquanto a capacidade média dos negreiros franceses, entre 1726-1755, era de 340 escravos, em Angola sua média era de 403⁸.

O tráfico de escravos luso-brasileiro, no século XVIII, apresentou uma tendência contrária ao seu congênere europeu. Ao menos no caso do tráfico da Costa da Mina, as embarcações apresentam uma crescente capacidade de carga em escravos e, provavelmente, também na tonelagem. Das sumacas e patachos, o tráfico passou a ser feito com navios, galeras, fragatas, bergantins⁹. Isto pode ser observado tanto para a Bahia quanto para Pernambuco.

De acordo com a Tabela VI, a capacidade média em escravos dos negreiros saídos da Bahia quase dobrou na comparação entre os decênios 1691-1700 e 1701-1710, o mesmo ocorrendo na comparação do segundo com o terceiro decênio do século. Tendo em vista a capacidade dos negreiros europeus para fins do século XVII e duas primeiras décadas do século XVIII, exposta anteriormente, as embarcações brasileiras no tráfico seriam ainda menores que todas as demais, européias, até os anos 1730. Isto se coaduna com uma tendência que parece ter sido comum aos negreiros oriundos da própria América, como é o caso daqueles que partiam das colônias anglo-americanas. Estes eram fabricados na quase totalidade na própria colônia, com carga majoritariamente de um só produto, o rum¹⁰, guardando semelhanças com os dos portos da América portuguesa. A partir dos anos 1730, no entanto, a capacidade dos negreiros da Bahia sofre novo incremento, com média quase duas vezes maior que a dos dez anos antecedentes, o que os punha no mesmo nível de carga das demais carreiras escravistas do Atlântico.

Nardi calculou para os navios baianos traficando entre 1691-1710 a média de 65 escravos por embarcação. Num documento já citado, o superintendente da arrecadação do tabaco da Bahia (e desembargador da Relação) afirma, em 1706, que os patachos e sumacas da Bahia engajados no tráfico ou no “resgate dos escravos que podem e costumão trazer segundo suas arqueações que ao mais são 300 cabeças”¹¹, ou seja, sua capacidade de carga máxima era de 300 escravos. Ainda que esta capacidade seja uma média e que os navios não carregassem sempre o máximo de sua arqueação, há uma

⁷ Klein, *op. cit.* p. 187.

⁸ Idem, *ibidem*, p. 27-8, 180-1, Tabela 8.1.

⁹ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. Lavoura, Comércio e Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 247-8.

¹⁰ Klein, *op. cit.* p. 135-8; Eltis, *op. cit.*, 2000, p. 127-8.

¹¹ DO SUPERINTENDENTE [do tabaco da Bahia] Informação sobre hua carta do Supp.^{te} [do tabaco] de Pernambuco sobre varios particulares. Bahia 20 de Janeiro de 1706. TT, JT, Maço 96.

diferença muito expressiva para ser ignorada. Significa dizer que a análise do comportamento do tráfico luso-baiano de princípios do século XVIII, assim parece, continua em aberto.

Patrick Manning, seguindo Pierre Verger, adotou uma média de 400 escravos por embarcação para 1651-1756¹². Esta média também nos parece inadequada, pecando pelo excesso. Uma pista para nos aproximarmos de uma média mais plausível pode nos ser dada por uma lista de embarcações saídas do porto da Bahia rumo à Costa da Mina em 1698¹³. Segundo esta lista, 16 negreiros, dos quais 7 são identificados como patachos ou sumacas, carregaram 3.160 rolos de tabaco ou uma média de 197,5 por negreiro. Ao “preço” de 4 rolos de tabaco por escravos, teríamos aproximadamente (arredondando para mais) 50 escravos por embarcação, o que deixaria estes barcos abaixo da média encontrada por Nardi. Ainda que o nível do tráfico tenha aumentado nos anos seguintes, o que ocorreu para franceses e ingleses, o volume do tráfico soteropolitano só dá indícios de aumentar significativamente a partir de cerca 1716, quando patachos e sumacas são substituídos por iates, bergantins, galeras e navios, barcos de médio e grande porte¹⁴.

No caso de Pernambuco, que pode servir como comparação, sabemos que havia 3 embarcações no tráfico em 1706, enquanto estimamos que em 1704 foram importados da Costa da Mina 460 escravos¹⁵ (Tabela II). Considerando que fossem estas mesmas a fazer o tráfico dois anos antes, teríamos 153 escravos por embarcação. Considerando-se a superioridade das importações baianas da Costa da Mina frente às pernambucanas, seria pouco provável aquela carga média na casa dos 60 escravos por navio da capitania da Bahia. Advirta-se, porém, que o tráfico saído do porto do Recife era bastante irregular no tocante ao número anual de embarcações, o que nos impede de afirmar em quantos barcos vieram aquelas quatro centenas e meia de escravos supostamente desembarcados em Pernambuco em 1704.

¹² Manning. *The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890*, *op. cit.*, p. 137, Tabela 4.4.

¹³ Maria da Conceição J. F. Cheis. *O Tabaco do Brasil nos quadros da economia portuguesa no século XVII*. Lisboa, 1967. (Dissertação em História). Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, p. 36. Essa autora é uma pioneira no estudo do papel do tabaco na economia do império português, tendo realizado pesquisas também no Brasil.

¹⁴ Nardi, *op. cit.*, p. 248-50.

¹⁵ Estimativa segundo carga de tabaco exportada e preço em rolo dos escravos.

Embarcações do Porto do Recife para a Costa da Mina: Tipos e Cargas

	1	2	3	4	5
ANO	Embarcação	Carga: @	Carga: Rolos	(2)/(1)	Peso dos Rolos (2/3)
1729	—	—	—	—	
Total	4	9.817	4.024	2.454	2,4
1737	Patacho (4) ^a	—	—	—	
	Sumaca (1)	—	—	—	
	Bergantim (1)	—	—	—	
	Corveta (1)	—	—	—	
Total	7	28.215	11.286	4.031	2,5
1739	Patacho (2)	—	—	—	
	Sumaca (1)	—	—	—	
	Bergantim (1)	—	—	—	
Total	4	8.257	4.095	2.064	2,0
1744	Bergantim (1)	2.300	986	2.300	
Total	1	2.300	986	2.300	2,33
1745	Corveta (2)	5.879	2.568	2.939	2,29
	Navio (1)	5.245	2.469	5.245	2,12
	Bergantim (1)	2.061	1.080	2.061	1,91
Total	4	13.185	6.117	3.296	2,2

a. O número entre parênteses indica a quantidade de embarcações de cada tipo.

Fontes: Do Superintendente do Tabaco Manoel do Monte Fogaça. Recife, 15 de julho de 1729. TT, Junta do Tabaco. Maço 100-A, Cx. 90. O Superintendente do Tabaco de Pernambuco. Recife, 6 de Fevereiro de 1738. TT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91. O Superintendente do Tabaco de Pernambuco [Antonio Rebello Leite]. Pernambuco, 10 de Dezembro de 1739. TT, Junta do Tabaco, Maço 101, Cx. 91. DO Superintendente Francisco Correa Pimentel. Santo Antonio do Recife, 1º. de Outubro de 1744. TT, Maço 102-A, cx. 94. Do Ouvidor Geral Superintendente do Tabaco Francisco Correa Pimentel. Pernambuco, 25 de abril de 1745. TT, Junta do Tabaco, Maço 102.

As embarcações utilizadas no tráfico entre Pernambuco e Bahia e a Costa da Mina eram de categorias iguais, a julgar pelas designações que aparecem na documentação. Como já dissemos algumas vezes, constam sumacas, patachos — as menores — fragatas, corvetas, bergantins, navios — as maiores. Ocorre que embarcações com as mesmas denominações apresentam capacidade de

carga distinta, o que confirma que o que contava era o feitiço das mesmas, mais que suas dimensões absolutas¹⁶. Assim é que os bergantins e fragatas de Pernambuco, observados nos anos 1730 e 1740 (ver tabela acima), apresentam carga média inferior às suas congêneres da Bahia: de 2.000 arrobas a 4.000 arrobas contra 11.000 a 25.000 arrobas¹⁷. Mais uma vez, podemos dar crédito ao governador de Pernambuco sobre o tráfico local com a Costa da Mina quando afirmava que no que dizia respeito às embarcações, as pernambucanas *são muito pequenas e não tem comparação com as da Bahia*¹⁸.

¹⁶ Excetuado os casos de informação fraudulenta, tais como Nardi surpreendeu na documentação da Bahia; Nardi, *op. cit.*, p. 247-8.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ DO GOVERNADOR de Pernambuco. Pernambuco, 12 de Agosto de 1726. TT, JT, Maço 98.

Anexo X

Superintendentes do Tabaco em Pernambuco

Superintendente	Cargo	Período
Ignacio de Morais Sarmento	Ouvidor-Geral	?-1701
João Guedes de Sá	Ouvidor-Geral	1701-1704
Roberto Car Ribeiro	Juiz de Fora	1704-1707
José Ignacio de Arouche	Ouvidor-Geral	1708-1710
Luis de Vallençuela Ortiz	Ouvidor-Geral	1707-?
Fernando Luiz Pereyra	Ouvidor-Geral	1720
Francisco Lopes de Carvalho	Ouvidor-Geral	1725
Antonio Souza da Silva	Ouvidor-Geral	1731
Manoel de Thomé Fogaça	Ouvidor-Geral	1726
Bento da Silva Ramalho	Ouvidor-Geral	1734
Antonio Rebello de Leite	Juiz de Fora	1738
Francisco Correa Pimentel	Ouvidor-Geral	1744

FONTES E BIBLIOGRAFIA

1. FONTES

1.2. Fontes Manuscritas

AHU / Arquivo Histórico Ultramarino - Lisboa

CU, Angola. Cxs. 4-12

CU, S. Tomé,, Cxs. 2-16.

CU, Guiné, Cx. 4-5

LIVRO DOS ASSENTOS, Contratos e Fianças do Conselho Ultramarino, 1º. vol. 1671-1731. Cód. 296.

LIVRO DE REGISTO dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 296. 2º. vol., Cód. 297.

LIVRO DE REGISTO Provisões do Conselho Ultramarino, 6º. vol., 1728-1734, Cód. 97.

MAPAS DOS CONTRATOS Reais do Conselho Ultramarino. 1º. vol. Cód. 1269.

REGISTO DE CARTAS Régias para o governador de Pernambuco e Paraíba e outras entidades dessas e mais capitanias do Brasil, 1673-1698. Cód. 256.

TT / Arquivo Nacional da Torre do Tombo - Lisboa

JUNTA DE ADMINISTRAÇÃO do Tabaco: Consultas, Maços 6-15; Decretos, Maços 50-3, 56-7; Cartas e Informes, Maços 78-84; Cartas do Brasil e Índia, Maços 96-103; Papéis findos, Maço 115.

CHANCELARIA de D. Pedro II: Livros 9-10, 22, 25, 44, 46, 50-51, 56, 62-3.

CONSELHO DA FAZENDA: Livro do Registo das Consultas da Junta da Administração do Tabaco, Livros 401-5.

HABILITAÇÕES do Santo Ofício: Maço 1, Diligência 7; Maço 10, Diligência 188; Maço 33, Diligência 539; Maço 45, Diligência 718; Maço 50, Diligência 976; Maço 78, Diligência 1508; Maço 100, Diligência 1663.

LIVRO de Notas de Manoel Machado. TT, *Registro Notarial de Lisboa*, Cartório 1 (Antigo 12 A). Livro 248, Cx. 60.

APEJE / Arquivo Público Estadual de Pernambuco Jordão Emerenciano - Divisão Permanente - Recife

LIVROS DE ORDENS Régias: Livros 04 (1640-1745), 05 (1698-1701) [Cópia de 1905], Livro 06 (1701-1706).

LIVROS DE ORDENS Régias, Capitania de Itamaracá: Livro 3 (1680-1760), [Transcrição Paleográfica].

BA / Biblioteca da Ajuda - Lisboa

Diário do Conde da Ericeira. Miscelânea - Tomo I.

Notícia que o governador de Pernambuco deu a S. Mag. quando tomou posse do governo destes Reinos, na qual lhe dá conta do estado da dita Província, com as hostilidades feitas pelos holandeses. Recife, 23 de março de 1663. 51-V-10, f. 247-250v.

BN / Biblioteca Nacional de Lisboa

COLEÇÃO de Decisões e Providências dadas para a Administração do Tabaco. Arquivo Conde de Tarouca, 2ª. série, 97-A.

BNRJ / Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

ALBUQUERQUE, Francisco de Brito Bezerra Cavalcanti de. *Catálogo das Reaes Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*. (11, 3, 1).

OFÍCIO de D. Marcos de Noronha a Tomé Joaquim da Costa Corte Real (II, 33, 29, 31).

ESTRATO do Rendimento annual da Provedoria de Pernambuco [...], 1744-1756. 16, 2, 8, 1.

IAHGP / Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano - Recife

COLEÇÃO CONDE dos Arcos: Códice 33 I, Maço I. (Cópia da Biblioteca da Universidade de Coimbra).

LAPEH-UFPE / Laboratório de Pesquisa e Ensino em História - Recife

DOCUMENTOS AVULSOS da Capitania de Pernambuco (Cópia).

1.2. Fontes impressas

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*. 3ª. ed. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1982 (Reconquista da Brasil; nova série, v. 70). (Ed. original, 1711).

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogo das Grandezas do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1977. (Original de 1618).

ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Catálogo das Reaes Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Seção de Manuscritos, 11, 3, 1.

- ALMEIDA, Antonio Lopes da Costa. *Repertório remissivo da legislação da Marinha e do Ultramar compreendida nos annos de 1317 até 1856*. Lisboa : Imprensa Nacional, 1856.
- ALMEIDA, M. Lopes de. *Notícias Históricas de Portugal e Brasil*. Coimbra: [s/n.], 1961-1964. 2 vols.
- CALDAS, José Antonio. *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. [Salvador]: Beneditina, 1951. (Ed. fac-similar).
- COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos*. 2ª. Ed. Recife: Fundarpe, 1983. 10 Vols. Coleção Pernambucana.
- DISCURSO Preliminar, Histórico, Introdutório, com Natureza de Descrição Econômica da Comarca e Cidade da Bahia. In: *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII. Rio de Janeiro: BN, 1906, p. 283-348.
- DOCUMENTOS Históricos da Biblioteca Nacional. Vols. 40-2. Correspondência dos Governadores Gerais, 1704-1716. Rio de Janeiro: BN; MES, 1938.
- INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906, p. 117-496. (Ed. original 1749).
- LISANTI FILHO, Luís. *Negócios Coloniais*. (Uma correspondência comercial do séc. XVIII). Brasília; São Paulo: Ministério da Fazenda; Visão Editorial, 1973. 5 vols.
- LISBOA, João Luís; MIRANDA, Tiago C. P. dos Reis; OLIVAL, Fernanda. *Gazetas Manuscritas da Biblioteca Pública de Évora*. Vol II. (1732-1734). Évora; Lisboa: Universidade de Évora; CIDEHUS; Colibri; Universidade Nova de Lisboa, 2005.
- PITTA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa*. São Paulo: W.M. Jackson Inc., [1964]. (Edição original: 1730).
- REGIMENTO da Junta da Administração do Tabaco. Lisboa: Miguel Deslandes, 1702. Biblioteca Nacional de Lisboa, Reservados.
- SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira e. *Esboço de hum Dicionario Juridico, Theoretico, e Practico, remissivo ás Leis compiladas, e extravagantes*. Tomo I. Lisboa: Rollandiana, 1825.

2. BIBLIOGRAFIA

- ABRAMOVAY, Ricardo. *Paradigmas do Capitalismo Agrário em Questão*. 2ª. Ed. São Paulo; Campinas: HUCITEC; Campinas, 1998.
- ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997.
- ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier de. *A Remuneração dos Serviços da Guerra Holandesa*. Recife: Imprensa Universitária, 1968. Monografias n. 4.
- ALDEN, Dauril. *Royal Government in Colonial Brazil*. Berkeley; Los Angeles: University of California, 1968.

- _____; DEAN, Warren. (Ed.). *Essays Concerning the Socioeconomic History of Brazil and Portuguese India*. Florida: University Press of Florida, 1977.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- AMES, Glenn J. "The *Estado da Índia*, 1663-1677: Priorities and Strategies in Europe and the East". *Revista Portuguesa de História*. Lisboa, 1987, vol. XXII, p. 31-46.
- ANDRADE, Gilberto Osório de. *Montebelo, os Males e os Mascates*. Contribuição para a história de Pernambuco na segunda metade do século XVII. Recife: UFPE, 1969.
- ANDRADE, Manuel Correia de. *Geografia de Pernambuco*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1974.
- ANSTEY, Roger. *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1840*. Londres: Cambridge University Press, 1975.
- ANTUNES, Luís Frederico Dias. "A crise no Estado da Índia no final do século XVII e a criação das Companhias de Comércio das Índias Orientais e dos Baneanes de Diu". *Mare Liberum*, 9. Lisboa: CNCDP, março 1995, p. 9-28.
- ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Ática, 1980.
- _____. "Immanuel Wallerstein e o moderno sistema mundial". *Revista de História*, São Paulo: USP, n. 115, jul./dez. 1983, p. 167-74. (Nova Série).
- _____. "A crise do século XVII e a consolidação da economia-mundo (1600-1750)". *Revista de História*, São Paulo: USP, n. 116, jan./jun. 1984, p. 183-92. (Nova série).
- _____. "O século de Braudel". *Novos Estudos Cebrap*, São Paulo, v. 2, n. 4, abril, 1984, p. 37-43.
- _____. "A prática econômica setecentista no seu dimensionamento regional". *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 5, n. 10, março/ago. 1985, p. 147-56.
- _____. "O Império Tripolar: Portugal, Angola, Brasil". 32 f. Mimeo. (Cátedra Jaime Cortesão).
- AZEVEDO, J. Lúcio de. *Épocas de Portugal Económico*. 4ª. ed. Lisboa: Clássica, 1988. (Ed. original: 1928).
- AZEVEDO, Pedro de. "A Companhia da Ilha do Corisco". *Arquivo Historico Portuguez*, vol. 1, n. 12, dezembro de 1903, p. 422-29.
- BARICKMAN, Bert J. *O Contra-Ponto Baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. (Trad.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império*. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BLACKBURN, Robin. *A Construção do Escravismo no Novo Mundo, 1492-1800*. (Trad.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BOGART, Ernst van den; EMMER, Pieter C. The Dutch Participation in Atlantic Slave Trade, 1596-1650. In: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979. Studies in Social Discontinuity, p. 353-75.

- BOXER, Charles R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. (Trad.). São Paulo: Nacional, 1973. Brasileira, 353.
- _____. *O Império Marítimo Português*. (Trad.). Lisboa: Edições 70, 2001.
- _____. *A Idade de Ouro do Brasil*. Dores de crescimento de uma sociedade colonial. (Trad.). 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Felipe II*. Lisboa: D. Quixote, 1983. 2 vols.
- _____. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. Séculos XV a XVIII*. T. II: O Jogo das Trocas. (Trad.). São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- _____. _____. T. III: O Tempo do Mundo. (Trad.). Lisboa: Teorema, 1996.
- _____. *Civilização Material e Capitalismo. Séculos XV-XVIII*. T. 1. Lisboa: Cosmo, 1970. Coleção Rumos do Mundo, v. 10.
- BUESCU, Mircea. "Novas notas sobre a importação de escravos". *Estudos Históricos*, Marília, n. 7, 1968, p. 79-88.
- CARDOSO, Ciro F. S. As concepções acerca do "Sistema Econômico Mundial" e do "Antigo Sistema Mundial"; a preocupação excessiva com a "extração de excedentes". In: LAPA, J. R. do Amaral. *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1980, p. 109-32.
- CARDOSO, José Luís. Trajetórias do Mercantilismo em Portugal: o pensamento econômico na época da Restauração. In: Idem. *Pensar a Economia em Portugal*. Digressões históricas. Lisboa: DIFEL, 1997, p. 59-80.
- CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e Currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2007.
- CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba*. 2ª. ed. Lisboa: Presença, [1982].
- CASAL, Manoel Ayres de. *Corografia Brasileira*. 2ª. ed. São Paulo: Cultura, 1943. 2 tomos.
- CHEIS, Maria da Conceição J. F. *O Tabaco do Brasil nos quadros da economia portuguesa no século XVII*. Lisboa, 1967. (Dissertação em História). Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.
- COELHO, Lucinda Coutinho de Mello. "O tabaco no Brasil-Colônia". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, n. 346, jan.-mar. 1983.
- COSTA, F. A. Pereira da. *Vocabulário Pernambucano*. 2ª. Ed. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1976.
- COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.
- _____. *Império e Grupos Mercantis*. Entre o Oriente e o Atlântico (século XVII). Lisboa: Horizonte, 2002. Coleção Temas de História de Portugal.
- COUGHTRY, Jay Alan. *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*. (Tese de Doutorado). The University of Wisconsin-Madison, 1978.
- COUTO, Carlos. "O pacto colonial e a interferência brasileira no domínio das relações econômicas entre Angola e o reino no século XVIII". *Estudos Históricos*, Marília, n. 10, 1971, p. 21-32.

- CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1969.
- _____. *The Rise and Fall of the Plantation Complex*. Essays in the Atlantic History. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- CURTO, José C. Vinho verso Cachaça — A luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda, c. 1648-1703. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José F. Sombra. (Org.). *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 69-116.
- _____. *Álcool e Escravos*. O comércio luso-brasileiro de álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental. (Trad.). Lisboa: Vulgata, 2002.
- DAVIS, Ralph. *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Century*. London; New York: Macmillan and Co.; St. Martin's Press, 1962.
- DEANE, Phyllis; COLE, W. A. *British Economic Growth, 1688-1959*. Londres: Cambridge University Press, 1964.
- DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. (Trad.). Rio de Janeiro: Zahar, 1963.
- ELTIS, David. Pre-colonial western Africa and the Atlantic Economy. In: SOLOW, Barbara L. *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 97-119.
- _____; ENGERMAN, Stanley L.. "Fluctuations in sex and age ratios in the transatlantic slave trade, 1663-1864". *Economic History Review*, New Series, Vol. 46, N. 2, Maio, 1993, p. 308-23.
- _____. *The Rise of African Slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- EMMER, Pieter C. The Dutch and the second Atlantic System. In: SOLOW, Barbara L. *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 75-96.
- ENGERMAN, Stanley L.; GENOVESE, Eugene D. (Ed.). *Race and Slavery in the Western Hemisphere*. Quantitative Studies. New Jersey: Princeton University Press, 1975.
- FARNIE, Douglas A.. "The Commercial Empire of the Atlantic, 1607-1703". *The Economic History Review*, New Series, Vol. 15, n. 2, 1962, p. 205-18.
- FERLINI, Vera Lúcia Amaral. *Terra, trabalho e poder*. O mundo dos engenhos no Nordeste colonial. 2ª. Ed. Bauru, SP: Edusc, 2003.
- _____. Pobres do Açúcar: Estrutura Produtiva e Relações de Poder no Nordeste Colonial. In: SZMRECSÁNYI, Tamás. (Org.). *História Económica do Período Colonial*. 2ª. ed. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial; Hucitec; ABPHE, 2002, p. 21-34.
- FERREIRA, Roquinaldo Amaral. Dinâmica do comércio intracolônial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In: FRAGOSO, J.; BICALHO, M. F.; GOUVÊA, M. de F. (Org.). *Antigo Regime nos Trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI a XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, 339-78.
- _____. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. Los Angeles: Universidade da Califórnia (2003). Tese de Doutorado em História.

- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- _____; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”. *Afro-Ásia*, n. 31, 2004, p. 83-126.
- FLORY, Rae; SMITH, David Grant. "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries". *The Hispanic American Historical Review*, vol. 58, n. 4, nov. 1978, p. 571-94.
- FORMAN, Shepard, *Camponeses: sua participação no Brasil*. (Trad.). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. (Coleção Estudos Brasileiros, vol. 39).
- FRAGINALS, Manuel Moreno. *O Engenho*. Complexo sócio econômico açucareiro cubano. (Trad.). São Paulo: Hucitec, 1987. 2 Vols.
- FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa aventura*. Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2ª. ed. rev. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- _____; BICALHO, M.F.; GOUVÊA, M. de F. (Org.) . *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- _____; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto*. Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FRANÇA, Eduardo de Oliveira. *Portugal na Época da Restauração*. São Paulo: HUCITEC, 1997.
- FRAQUELLI, Jane Elizabeth Aita. “Métodos usados para avaliar o volume do tráfico de escravos africanos para o Brasil”. *Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRS*, Porto Alegre, ano V, 1977, p. 305-18.
- FREITAS, Décio. *Palmares: a guerra dos escravos*. 5ª. Ed. Rio de Janeiro: Graal, 1982.
- FREYRE, Gilberto. *Nordeste*. Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1937.
- FURTADO, Júnia Ferreira. (Org.). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001.
- GALESKI, Boguslaw. Sociological Problems of the Occupation of Farmers. In: SHANIN, Teodor. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 180-201.
- GALLOWAY, J.H. “Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise”. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 36 (2), p. 85-102, abril/junho, 1974.
- GAMA, José Bernardo Fernandes. *Memórias Históricas da Província de Pernambuco*. [1844-1847]. 2ª. ed. Recife: Arquivo Público Estadual, 1977. 2 vols.
- GAMES, Alison. “Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities”. *The American Historical Review*, Vol. 111, n. 3, year, ??, p. ??
- GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979. Studies in Social Discontinuity.

- GIANNOTTI, José Arthur. "Notas sobre a categoria 'modo de produção' para uso e abuso dos sociólogos". *Estudos Cebrap*, São Paulo, n. 17, jul./set. 1976, p. 163-8.
- GODELIER, Maurice. *Horizontes de Antropologia*. (Trad.). Lisboa: Edições 70, [s./d.].
- GODINHO, Vitorino de Magalhães. "Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)". *Revista de História da USP*, São Paulo, n. 15, jul./set. 1953, p. 69-88.
- _____. *Ensaio II: Sobre História de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa, 1968.
- _____. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. 2ª. ed. Cor. e Amp. Lisboa: Presença, 1983. Vols. III e IV.
- _____. Portugal and her Empire, 1680-1720. In: BROMLEY, J. S. (ed.). *The New Cambridge Modern History*. v. VI. The Rise of Great Britain and Russia, 1688-1715/25. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, p. 509-39.
- _____. *Mito, mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel, [1990]. Coleção Memória e Sociedade.
- GOULART, Maurício. *A Escravidão Africana no Brasil*. (Das origens à extinção do tráfico). 2ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1950.
- HALL, Gwendolyn Midlo. *Slavery and African Ethnicities in the Americas*. Restoring the links. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005.
- HANSON, Carl. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986.
- HECKSHER, Eli F. *La Época Mercantilista*. (Trad.). México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1983.
- HESPANHA, António Manuel. A Fazenda. In: _____. (coord.); MATTOSO, José. (Org.). *História de Portugal*. 4º. v.: O Antigo Regime (1620-1807). Lisboa: Estampa, [1993], p. 203-39.
- INIKORI, Joseph E. "Measuring the Atlantic Slave Trade: An Assessment of Curtin and Anstey". *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 17, n. 2, 1976, p. 197-223.
- _____. "Measuring the Atlantic Slave Trade: a Rejoinder". *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 17, n. 4, 1976, 607-27.
- _____. "The Import of Firearms into West Africa, 1750-1807: A Quantitative Analysis". *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 18, n. 3, 1977, 339-68.
- _____. *Africans and the Industrial Revolution in England*. A study in the international trade and economic development. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002.
- JOHNSON, Marion. "The Cowrie Currency of West Africa". Part I. *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 11, n. 1, 1970, p. 17-49.
- _____. _____. Part II. *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 11, n. 3, p. 331-53.
- KEA, R. A. "Firearms and Warfare in the Gold Coast and Slave Coast from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries". *The Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 12, n. 2, 1971, p. 185-213.

- KERBLAY, Basile. Chayanov and the Theory of Peasantry as a Specific Type of Economy. In: SHANIN, Teodor. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 150-60. (1ª ed. 1971).
- KLEIN, Herbert S. *The Middle Passage*. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade. Princeton: Princeton University Press, 1978.
- _____. *A Escravidão Africana: América Latina e Caribe*. (Trad.). São Paulo: Brasiliense, 1987.
- _____. *O Tráfico de Escravos no Atlântico*. Novas Abordagens para as Américas. (Trad.). São Paulo: FUNPEC, 2004.
- _____; ENGERMAN, Stanley L. A Note on Mortality in the French Slave Trade in the Eighteenth Century. In: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979. Studies in Social Discontinuity, p. 261-72.
- _____; _____. "Long Term Trend in African Mortality in the Transatlantic Slave Trade". *Slavery and Abolition*, No. 1 (1997), 36-48.
- KULIKOFF, Alan. *Tobacco and Slaves*. Carolina: University of Carolina Press, 1986.
- LABROUSSE, Ernest. *Fluctuaciones Económicas e História Social*. (Trad.). Madrid: Tecnos, 1973.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968.
- _____. "O Brasil e a Navegação Portuguesa para a Ásia", *Estudos Históricos*, Marília, SP, n. 7, 1968, p. 89-173.
- _____. (Org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1980.
- _____. "Dimensões do comércio colonial entre o Brasil e o Oriente", *Studia*, Lisboa, n. 49, 1989, p. 379-96.
- LAW, Robin. "Royal Monopoly and Private Enterprise in the Atlantic Trade: The Case of Dahomey". *The Journal of African History*, vol. 18, n. 4, 1977, p. 555-77.
- _____. "The Slave Trade in Seventeenth-Century Allada: A Revision". *African Economic History*, No. 22 (1994), pp. 59-92.
- _____. "Dahomey and the Slave Trade: Reflections on the Historiography of the Rise of Dahomey". *The Journal of African History*, vol. 27, n. 2, 1986, p. 237-67. Special Issue in Honour of J.D. Fage.
- _____. "Ethnicities of Enslaved Africans in the Diaspora: On the Meanings of "Mina" (Again)". *History in Africa*, n. 32, 2005, p. 247-267.
- LINDOSO, Dirceu. *A Utopia Armada*. Rebeliões de pobres nas matas do tombo real. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. (Estudos sobre o Nordeste, vol. 15).
- LINHARES, Maria Yedda; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. *História da Agricultura Brasileira*. Combates e controvérsias. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo. "O Movimento da Carreira da Índia nos sécs. XVI-XVIII. Revisão e propostas". *Maré Liberum*, n. 4, Dezembro de 1992, p.187-265.

- LOPES, Edmundo Correia. *A Escravatura*. (Subsídios para sua história). [Lisboa]: Agência Geral das Colônias, 1944.
- LOVEJOY, Paul E. "The Volume of the Atlantic Slave Trade: a Synthesis". *The Journal of African History*, vol. 23, n. 4, 1982, p. 473-501.
- _____. (Ed.). *Africans in Bondage*. Studies in Slavery and the Slave Trade. Madison, Wisconsin: Africans Studies Program, University of Wisconsin, 1986.
- _____. *A Escravidão na África*. Uma história de suas transformações. (Trad.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- LUGAR, Catherine. The Portuguese Tobacco Trade and Tobacco Growers of Bahia in the Late Colonial Period. In: ALDEN, Dauril; DEAN, Warren. (Ed.). *Essays Concerning the Socioeconomic History of Brazil and Portuguese India*. Florida: University Presses of Florida, 1977, p. 26-70.
- MACEDO, Jorge Borges de. *Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII*. 2ª. ed. Lisboa: Querco, 1982.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero de. Os territórios africanos. In: BETHENCOURT, Francisco; CHADHURI, Kirti. *História da Expansão Portuguesa*. v. 3: O Brasil na balança do Império (1698-1808). [Lisboa]: Temas e Debates, [2000], p. 70-83.
- MANNING, Patrick. The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890. In: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979, p. 107-41.
- _____. *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982. (African Studies Series, 30).
- _____. "Contours of Slavery and Social Change in Africa". *The American Historical Review*, vol. 88, n. 4, 1983, p. 835-57.
- _____. *Slavery and African Life*. Occidental, Oriental and African slave trade. Cambridge: Cambridge University Press, 1995. (American Studies, 67).
- MARCÍLIO, Maria Luiza. A população do Brasil colonial. In: BETHELL, Leslie. (Org.). *História da América Latina*. Vol. II: América Latina Colonial. São Paulo; Brasília, DF: Edusp; FUNAG, 2004, p. 311-38.
- MARIUTTI, Eduardo Barros. "Considerações sobre a perspectiva do sistema-mundo". *Novos Estudos*, São Paulo: CEBRAP, n° 69, julho 2004, p. 89-103.
- MARX, Karl. *O Capital*. Crítica da Economia Política. Livro I, vols. I e II. 8ª. ed. (Trad.) São Paulo: DIFEL, 1982.
- MAURO, Frédéric. *Nova História e Novo Mundo*. (Trad.). 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1973. Debates 13.
- _____. *Expansão Européia (1600-1870)*. (Trad.). São Paulo: Pioneira; Edusp, 1980. Série Nova Clio. A História e seus problemas.
- _____. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. Lisboa: Estampa, 1997. 2 v. (Histórias de Portugal).
- MCCUSCKER, John J.; MENARD, Russell R. The Sugar Industry in the Seventeenth Century. A new perspective on the Barbadian "Sugar Revolution". In: SCHWARTZ, Stuart B. *Tropical Babylon: Sugar and the Making of Atlantic World, 1450-1680*. North Carolina: University of North Carolina Press, 2004, p. 289-330.

- MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1650-1654. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.
- _____. “Uma relação dos engenhos de Pernambuco em 1656”. *RLAP*, vol. XLVIII, 1976, p. ??
- _____. *O Nome e o Sangue*. Uma fraude genealógica no Pernambuco colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- _____. *O Negócio do Brasil*. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.
- _____. *A Fronha dos Mazombos*. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. 2ª. ed. rev. São Paulo: 34, 2003.
- _____. *Um Imenso Portugal*. História e historiografia. São Paulo: 34, 2002.
- MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Três roteiros de penetração de Pernambuco*. Recife: Instituto de Ciências do Homem, 1966.
- _____. “Nobres e Mascates na Câmara de Pernambuco, 1713-1738”. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981, p. 113-262.
- _____. *Um Mascate e o Recife*. A vida de Antônio Fernandes de Matos no período de 1671-1701. 2ª. ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981. Coleção Cidade do Recife, vol. IX.
- _____. *João Fernandes Vieira, mestre-de-campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. 2ª. ed. Lisboa: CEHA; CNCDP, 2000.
- MENDRAS, Henri. *Sociedades Camponesas*. (Trad.). Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- MENEZES, Mozart Vergetti. *Colonialismo em ação*. Fiscalismo, economia e sociedade na capitania de Paraíba (1647-1755). São Paulo, 2005. (Tese de História Social). FFLCH, USP.
- MILLER, Joseph C. Slave prices in the Portuguese southern Atlantic, 1600-1830. In: LOVEJOY, Paul E. (Ed.). *Africans in Bondage*. Studies in Slavery and the Slave Trade. Madison, Wisconsin: Africans Studies Program, University of Wisconsin, 1986, p. 43-77.
- _____. Commercial Organization of Slaving at Luanda, Angola — 1760-1830. In: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979, p. ??
- _____. “Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angola Slave Trade, according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro”. *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 17, n. 1, (1984), p. 1-56.
- _____. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988.
- _____. A marginal institution on the margin of the Atlantic System: the Portuguese southern Atlantic slave trade in the eighteenth century. In: SOLOW, Barbara L. (Ed.) *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 121-48.
- _____. The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave-Trade. In: INIKORI, Joseph E.; ENGERMAN, Stanley L. (Ed.). *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies and Peoples in Africa*,

- the Americas and Europe*. Durham, London: Duke University Press, 1992, p. 77-116.
- MINCHINTON, Walter E.. The Triangular Trade Revisited. In: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979, p. 331-52.
- MINTZ, Sidney W. *Sweetness and Power*. The Place of sugar in Modern History. New York: Penguin Books, 1986.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Trajetórias Sociais e Governo das Conquistas: Notas preliminares sobre os vice-reis e governadores-gerais do Brasil e da Índia nos séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, João; BICALHO, M.F.; GOUVÊA, M. de F. (Org.) . *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 249-83.
- MONTEIRO, Rodrigo Bentes. *O Rei no Espelho: a Monarquia Portuguesa e a Colonização da América, 1640-1720*. São Paulo: Hucitec; FAPESP, 2002.
- NARDI, Jean Baptiste. “Retrato de uma indústria no Antigo Regime: o Estanco Real do Tabaco em Portugal (1675-1830)”. *Arquivos do Centro Cultural Português*, Lisboa-Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, p. 321-39.
- _____. *Le tabac brésilien et ses fonctions dans l’Ancien Système Colonial portugais (1570-1830)*. Aix-en-Provence, 1991, (Tese de Doutorado em História). Universidade de Aix-en-Provence. 5 vols.
- _____. *O fumo brasileiro no período colonial*. Lavoura, Comércio e Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- _____. *Sistema Colonial e Tráfico Negreiro: novas interpretações da História Brasileira*. Campinas, SP: Pontes, 2002.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1978.
- _____. *Aproximações*. Estudos de História e Historiografia. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
- OLIVEIRA, Francisco de; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “Engenho de Sempre”. *Novos Estudos Cebrap*, São Paulo, n. 24, julho, 1989, p. 193-202. Resenha de: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras/CNPq, 1988.
- OSÓRIO, Helen. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais. In: FRAGOSO, J.L.; BICALHO, M.F.; GOUVÊA, M. de F. (Org.) . *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- PALACIOS, Guillermo. “Campesinato e Escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no Nordeste Oriental do Brasil, c. 1700-1875”. *Dados*, Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, vol. 30, n. 3, 1987, p. 325-56.
- _____. “Campesinato e Historiografia no Brasil. Comentários sobre algumas obras notáveis”. *BIB*, Rio de Janeiro, n. 35, 1º. semestre 1993, p. 41-57.
- _____. *Cultivadores libres, Estado y crisis de la esclavitud em la época de la Revolución Industrial*. México, DF: Colegio de México; Fondo de Cultura, 1998.

- PEDREIRA, Jorge Miguel de M. Viana. “Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais”. *Análise Social*, vol. XXVII, (116-117), 1992, p. 407-40.
- _____. *Estrutura Industrial e Mercado Colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: DIFEL, 1994.
- _____. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, 1995. (Tese de Doutorado em Sociologia), Universidade Nova de Lisboa.
- _____. Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII). In: CUNHA, Mafalda Soares da. *Do Brasil à Metrópole*: efeitos sociais (séculos XVII e XVIII). Évora: Universidade de Évora, 2001, p. 47-72. (Separata de *Anais da Universidade de Évora*, nº 8 e 9, dezembro de 1998/1999).
- PHILLIPS, Carla Rahn. The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In: TRACY, James D. *The Rise of Merchant Empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 34-101.
- PIJNING, Ernst, *Controlling Contraband: mentality, Economy and Society in Eighteenth-Century Rio de Janeiro*, Tese de doutoramento, Johns Hopkins University, JHU, Estados Unidos, 1998.
- _____. “Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, n. 42, p. 397-414, 2001.
- _____. “Le Commerce Négrier Brésilien et la Transnacionalité. Le cas de la Compagnie Corisco (1715-1730)”. *Dix-Huitième Siècle*, n. 33, 2001, p. 63-79.
- POLANYI, Karl. The Economy as an Instituted Process. In: POLANYI, K.; ARENSBERG, Conrad M.; PEARSON, Harry W. (Ed.). *Trade and Market in the Early Empires*. Economies in History and Theory. New York; London: The Free Press; Collier-Macmillan, 1975, p. 243-70.
- POSTMA, Johan. Mortality in the Dutch Slave Trade, 1675-1795. In: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S. (Ed.). *The Uncommon Market*. Essays in the Economic History of Atlantic Slave Trade. Nova York: Academic Press, 1979, p. 239-60. Studies in Social Discontinuity.
- _____. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 6ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.
- PRICE, Jacob M. Credit in the slave trade and plantation economies. In: SOLOW, Barbara L. *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 293-339.
- PUNTONI, Pedro. *A Mísera Sorte*. A Escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico sul, 1621-1648. São Paulo: Hucitec, 1999. (Estudos Históricos, 36).
- _____. *A Guerra dos Bárbaros*. Povos indígenas e a colonização do sertão no Nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: FAPESP, Hucitec, Edusp, 2002.
- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. *O Campesinato Brasileiro*. Ensaios sobre civilização e grupos rústicos no Brasil. Petrópolis, RJ: Vozes; São Paulo: Edusp, 1973. (Estudos Brasileiros 3).
- RAMOS, Artur. *As Culturas Negras no Novo Mundo*. 4ª. ed. São Paulo: Nacional, 1979. (Brasiliana, vol. 249).

- REDFIELD, Robert. *Peasant Society and Culture*. Chicago: University of Chicago Press, 1989.
- _____. *The Little Community*. Chicago: University of Chicago Press, 1989.
- RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro*. A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- RICHARDSON, David. West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade. In: GEMERY; HOGENDORN, *op. cit.*, p. 303-30.
- _____. "The Eighteenth Century British Slave Trade: estimates of its volume and coastal distribution in Africa". *Research in Economic History*, Connecticut: Jai Press, vol. 12, 1989, p. 151-195.
- _____. "Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution". *The Journal of African History*, vol. 30, n. 1, 1989, p. 1-22.
- ROCHA, Aurélio. "Contribuição para o Estudo das Relações entre Moçambique e o Brasil no século XIX. Tráfico de escravos, relações políticas e culturais", *Studia*, Lisboa, n. 51, p. 61-119.
- ROCHA, Maria Manuela; SOUZA Rita Maria de. Moeda e Crédito. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da. (Org.). *História Económica de Portugal, 1700-2000*. Vol. 1.º: século XVIII. Lisboa: ICS, 2005, p. 214-6.
- RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- ROMANO, Ruggiero. *Conyunturas Opuestas*. La crisis del Siglo XVII en Europa e Hispanoamérica. México: Colegio de México; FCE; Fideicomiso Historia de Las Américas, 1993.
- _____. Between the Sixteenth and Seventeenth Centuries: the economic crisis of 1619-22. In: PARKER, Geoffrey; SMITH Lesley M. (Ed.). *The General Crisis of Seventeenth Century*. 2ª. Ed. Londres; Nova York: Routledge, 1997, p. 153-205.
- _____. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México: Colegio de México; Fideicomiso Historia de Las Américas, FCE, 2004.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. . *Um Mundo em Movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. (Trad.). Lisboa: DIFEL, 1998.
- SALVADOR, José Gonçalves. *Os Magnatas do Tráfico Nегreiro*. São Paulo: Pioneira; EDUSP, 1981.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concorrência estrangeira. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. (Org.). *Brasil: Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 221-38.
- SAUL, John S.; WOODS, Roger. African Peasantries. In: *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 103-14.
- SCHWARTZ, Stuart B. Free Labor in a Slave Economy: the *Lavradores* de Cana of Colonial Bahia. In: ALDEN, Dauril. (Ed.). *Colonial Roots of Modern Brazil*. University of California Press, 1973, p. 147-97.

- _____. Elite Politics and the Growth of a Peasantry in Late Colonial Brazil. In: RUSSELL-WOOD, J. R. (Ed.). *From Colony to Nation*. Baltimore/London: John Hopkins University Press, 1978, p. 133-54.
- _____. Brasil colonial: plantaciones y periferias, 1580-1750. In: BETHELL, Leslie. (Ed.). *História de América Latina*. v. 3: América Latina colonial: economia. Barcelona: Crítica, 1990, p. 191-225.
- _____. *Segredos Internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- _____. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru, SP: EDUSC, 2001.
- SERAFIM, Maria Tereza Seuan. *A Ilha de S. Tomé na segunda metade do século XVII*. Lisboa: CHAM, 2002.
- SEVILLA GUZMÁN, Eduardo; GONZÁLEZ DE MOLINA, Manuel. *Sobre a evolução do conceito de campesinato*. (Trad.). 3ª. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2005.
- SHANIN, Teodor. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984. (1ª ed. 1971).
- _____. Peasantry as a Political Factor. In: SHANIN, Teodor. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 238-63.
- _____. "A Definição de Camponês: Conceituações e Desconceituações. O Velho e o Novo em uma Discussão Marxista". *Estudos Cebrap*, 26, Trabalho e Dominação, Petrópolis, RJ: 1980, p. 43-80.
- SHERIDAN, Richard B. The Domestic Economy. In: GREENE, Jack P.; POLE, J. R. *Colonial British America*. Essays in New History of the Early Modern History. Baltimore; London: The John Hopkins University Press, 1984, p. 43-85.
- SIDERI, Sandro. *Comércio e Poder*. Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas. Lisboa; Santos: Cosmo; Martins Fontes, [1978].
- SILVA, Alberto da Costa e. *A Manilha e o Libambo*. A África e a escravidão, de 1500 a 1700. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Biblioteca Nacional: 2002.
- SILVA, Daniel Domingues Barros da. "O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa". *Anais do VI Congresso da ABPHE*. Registro, RJ: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2005.
- _____; ELTIS, David. The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851. (No prelo).
- SILVA, Kalina Vanderlei. *O Miserável Soldo e a boa ordem da sociedade colonial*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2001, p. 82.
- SILVA, Luiz Geraldo. "A Propriedade Mercantil e a Propriedade Colonial: uma abordagem interpretativa da economia colonial do Nordeste (1690-1750)". *Cadernos de História*, vol 2, Recife: Departamento de História da UFPE, 1987, p. 6-20.
- SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-Mercadores no século XVIII*. Duarte Sodré Pereira. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992.
- SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil*. 4ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1962.

- SMITH, David Grant. *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Ann Arbor: Xerox University Microfilms, 1975. (Ph.D. Modern History. The University of Texas).
- SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da Cor. Identidade Étnica, Religiosidade e Escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- SOLOW, Barbara L. Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run. In: SOLOW, B. L.; ENGERMAN, Stanley L. (Ed.). *British Capitalism and Caribbean Slavery*. The Leacy of Eric Williams. Cambridge: Cambridge University Press, p. 51-77.
- _____. Slavery and Colonization. In: SOLOW, B. L. (Ed.) *Slave and the rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 21-42.
- SOUZA, George Felix Cabral de. *Os Homens de Negócio e os Modos da Governança. A Câmara Municipal do Recife no século XVIII*. Recife: Flamar, 2003.
- SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra. Política e Administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- SOUZA, Rita Martins de. *Moeda e Metais Preciosos no Portugal Setecentista. (1698-1797)*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2006.
- STEENSGARD, Niels. The growth and composition of long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750. In: TRACY, James D. (Ed.). *The Rise of Merchant Empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 102-52.
- _____. The Seventeenth Century Crisis. In: PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley M. *The General Crisis of the Seventeenth Century*. 2th ed. Londres; Nova York: Routledge, 1997, p. 32-56.
- STEIN, Robert L.. “The Profitability of Nantes Slave Trade, 1783-1792”. *The Journal of Economic History*, Vol. 35, n. 4, Dec. 1975, p. 779-93.
- _____. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Madison, Wisconsin.: The University of Wisconsin Press, 1979.
- SUBRAHMANYAN, Sanjay. *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma história política e econômica*. Lisboa: DIFEL, 2000.
- TAYLOR, Kit Sims. *Sugar and Underdevelopment of Northeastern Brazil, 1500-1970*. Gainesville: University of Florida, 1978.
- TAUNAY, Affonso de E. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1941.
- THORNER, Daniel. Peasant Economy as a Category in Economic History. In: SHANIN, Teodor. (Ed.). *Peasants and Peasant Societies*. Middlesex: Penguin Books, 1984, p. 202-18.
- VERGER, Pierre F.. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987.
- VIANA FILHO, Luiz. *O Negro na Bahia*. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.
- VILLAR, Pierre. *Ouro e moeda na história*. (Trad.). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980. (Coleção Economia, v. 13).

- VRIES, Jan de. *A Economia da Europa numa Época de Crise (1600-1750)*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1983.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. I. A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI. (Trad.). Lisboa: Afrontamento, [1990].
- _____. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. II. O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. (Trad.). Lisboa: Afrontamento, [1994].
- WÄTJEN, Hermann. *O Domínio Colonial Holandês no Brasil*. Um capítulo da história colonial no século XVII. Trad. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. Brasileira, Série 5ª., vol. 123.
- WOLF, Eric R. *Sociedades Camponesas*. (Trad.). 2ª. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. (Trad.) Rio de Janeiro: Americana, 1975.

