

## **A jazida de braços: o tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina na primeira metade do século XVIII**

GUSTAVO ACIOLI LOPES\*

Os contatos entre Portugal e a região da Mina datam do início da expansão ultramarina portuguesa. Em 1482, foi erguido o Castelo de S. Jorge da Mina, primeira edificação européia na África atlântica, âncora da ulterior expansão pelo litoral africano. Desta região, os portugueses, como indica o nome que deram àquele litoral, extraíam sobretudo ouro. A cobiça dos Países Baixos por esta fonte de metal precioso levou-os a tomar o Castelo aos portugueses, definitivamente, em 1638. No entanto, a região que os portugueses iriam frequentar, agora para o tráfico não mais de ouro, mas de pessoas, ficava a leste da Mina, o Golfo da Guiné, que compreendia uma série de portos e faixas litorâneas exportadoras de cativos. Esta área, à qual os portugueses passaram a chamar de Costa da Mina, abrangia os portos que as outras nações européias denominavam Costa dos Escravos e Golfo de Benin.

O tráfico ibérico na região foi monopólio régio sob os Felipes, até 1615, quando foi decretada a liberdade de comércio para qualquer súdito metropolitano<sup>1</sup>. Tudo indica que, apesar da interdição deste tráfico aos vassalos ultramarinos, ainda vigente após a Restauração, os colonos de S. Tomé e da Bahia desde os anos 1640 frequentavam aquela navegação. Provavelmente,

\* Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de S. Paulo.

<sup>1</sup> REGIMENTO (20/03/1615) de trato e resgate na Costa da Mina que el-rei franqueia a todos os portugueses. In: ALMEIDA, Antonio Lopes da Costa *Repertório remissivo da legislação da Marinha e do Ultramar compreendida nos Anos de 1317 até 1856*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1856, p. 238. 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. n. 65 e 67.

a participação de Pernambuco no tráfico com a Costa da Mina iniciou-se logo após a expulsão dos holandeses em 1654.

Não é muito o que se sabe sobre as importações de escravos por Pernambuco no século XVII após o período de domínio holandês, seja da África Ocidental ou da Centro-Ocidental. Há, porém, algumas evidências de sua ocorrência, entre 1654 e 1694. Entre elas, o fato de João Fernandes Vieira, figura de proa na luta contra a Companhia das Índias Ocidentais dos Países Baixos (WIC) e grande senhor de engenho em Pernambuco, ser proprietário de duas embarcações que faziam o tráfico com a Costa da Mina nos anos 1670<sup>2</sup>.

Neste mesmo período, as exportações de açúcar brasileiro por Portugal enfrentam cada vez maior competição e proteção alfandegária na Europa. Pernambuco, por sua vez, teve sua economia particularmente atingida. Primeiro pela guerra contra a Companhia dos Países Baixos e, depois, devido às consequências *post-bellum*<sup>3</sup>. Há indícios, no entanto, de que a produção açucareira da capitania recuperou-se aos poucos até o início do século seguinte. Assim, a demanda por escravos na área compreendida pela capitania de Pernambuco e suas anexas deve ter aumentado gradualmente.

O fato, como referido acima, de um grande senhor de engenho ser, também, traficante de escravos tem um duplo significado. Indica que o tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina iniciou-se pela escassez de mão-de-obra compulsória e pelos limites econômicos aos quais a capitania estava sujeita após as guerras holandesas.

No entanto, evidências mais sólidas do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina surgem apenas em fins do século XVII, quando a Junta da Administração do Tabaco<sup>4</sup> – órgão metropolitano de controle de tudo

<sup>2</sup> MELLO, José Antonio Gonsalves de. *João Fernandes Vieira, Mestre-de-Campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. 2.<sup>a</sup> ed. Lisboa: CEHA; CNCDP, 2000, pp. 359-63, 381.

<sup>3</sup> ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997, pp. 31-2 e ss.; MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste*. Rio de Janeiro; São Paulo: Forense Universitária; Edusp, 1975, pp. 12-3, 64-5, 249-1; Idem. *A Fronda dos Mazombos. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. 2.<sup>a</sup> ed. rev. São Paulo: 34, 2003, pp. 129-30.

<sup>4</sup> O estanco do tabaco e a Junta de Administração surgem em virtude da arrecadação do dote da Rainha de Inglaterra, do acordo de paz com a Holanda e da promessa em Cortes, em 1674, de prover a coroa com seiscentos mil cruzados. Cf. NARDI, Jean-Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial. Lavoura, Comércio e*

que dissesse respeito a este gênero em Portugal e suas colônias – exige que todo o tabaco exportado do Brasil com destino à África seja registrado. Esta medida foi implementada com vistas a assegurar que não se exportava tabaco de qualidade superior, pois apenas se permitia fazer o tráfico com o tabaco de terceira, o “ínfimo” ou “baixo”, como se dizia então. O tabaco considerado fino estava destinado ao consumo do reino por meio do contrato de estanco<sup>5</sup>.

Assim, com base em três tipos de informações, é possível fazer uma estimativa das importações de escravos da Costa da Mina pelo porto de Recife entre fins do século XVII e durante a primeira metade do século seguinte. Primeiro, utilizando dados de exportação de tabaco destinados ao tráfico. Advirta-se que não se considera aqui que o tabaco fosse o único produto utilizado por estes traficantes (assim como os da Bahia), na compra de indivíduos nos portos da África Ocidental. O ouro teve um papel igualmente importante nesta mercancia, pois permitia aos negreiros adquirirem fazendas para o tráfico e escravos das feitorias européias no litoral africano<sup>6</sup>. Assim, as exportações de tabaco são utilizadas aqui como uma *proxy* na ausência de dados de importação. E os números derivados desta operação são corrigidos com base em informações sobre a arrecadação de tributos sobre a importação de escravos (Tabela I).

A segunda base das estimativas é o número das embarcações fazendo aquela rota em determinados períodos e, por fim, utilizamos números oficiais de desembarque de escravos no porto do Recife. Com estes quatro conjuntos de informações, interpolamos as médias por períodos quinquenais para os anos dos quais não dispomos de nenhum tipo de dado (Tabela I e Anexo II).

*Administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, pp. 79-83; HANSON, Carl. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, pp. 163-5, 181, 278.

<sup>5</sup> HANSON, *op. cit.*, pp. 276-80; NARDI, *op. cit.*, pp. 95-6.

<sup>6</sup> Cf. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Capitania de Pernambuco (1654-1760)*. Tese de doutorado (História Econômica). São Paulo: FFLCH/USP, 2008, p. 129 ss. Abordado também em LOPES, G. A.; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos (Angola e Costa da Mina, século XVIII)*. *Afro-Ásia*. Salvador: UFBA, n. 37, 2008, pp. 43-74.

Tabela I  
 Importações totais de escravos da Costa da Mina por Pernambuco  
 (por quinquênio)  
 Estimativa por *commodity*, tributos e dados oficiais

	<b>Tabaco</b>	<b>Direitos</b>
<b>Anos</b>	<b>Escravos</b>	<b>Escravos</b>
1696-1700	419	1303
1701-1705	448	1393
1706-1710	382	1345
1711-1715	321	865
1716-1720	701	2180
1721-1725	2405	2405
1726-1730	2311	2311
1731-1735	1319	1319
1736-1740	999	999
1741-1745	550	550
1746-1750	1080	1080
1751-1755	840	840
1756-1760	940	940
Total	63 575	87 652

Fontes: ver Apêndice I

Como uma forma de compararmos o desempenho deste tráfico e sua relevância, convém cotejá-lo com as importações de escravos *minas* pela Bahia, o principal porto de entrada no Brasil destes escravos (Tabela II).

**Tabela II**  
**Importações anuais da Costa da Mina (Médias quinquenais)**

	Pernambuco		Bahia		Col. 1/Col. 3
	1	2	3	4	
Anos	Escravos	Índex	Escravos	Índex	
1696-1700	1303	100	1264	100	103%
1701-1705	1393	107	1158	92	120%
1706-1710	1345	103	1043	83	129%
1711-1715	865	66	1188	94	73%
1716-1720	2180	167	2171	172	100%
1721-1725	2405	574	2256	178	107%
1726-1730	2311	552	3978	315	58%
1731-1735	1319	315	4175	330	32%
1736-1740	999	238	6055	479	16%
1741-1745	550	131	4209	333	13%
1746-1750	1080	258	4380	347	25%
1751-1755	840	200	3581	283	23%
1756-1760	940	224	3931	339	24%

Fontes: Bahia: Nardi, *op. cit.*, pp. 224, 381-94; Pernambuco, ver Apêndice I.

Desta forma, podemos ver que este tráfico pelo porto do Recife correspondeu a, no mínimo, cerca de um sexto das importações pela Bahia, e, no máximo, chegou a superá-lo ligeiramente em um único período. Se cindir-

mos o período em dois, vemos que o desempenho do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina aproximou-se do realizado pela Bahia apenas nos primeiros trinta anos. Em seguida sua importância relativa decresceu bruscamente. No cômputo total, embarcações com origem no Recife teriam desembarcado cerca de dois terços do equivalente das importações da Bahia em terras do Brasil. Contudo, uma vez que os dados para a Bahia, de vários anos, são os calculados por Nardi com base nas exportações de tabaco, é possível que as importações de *minas* por esta capitania esteja subestimada, o que alteraria a razão entre ambos os tráficos.

Estes números contrariam o que se tem afirmado acerca do tráfico de escravos a partir do Recife, porto principal de Pernambuco e de todas as capitanias e áreas sob sua jurisdição<sup>7</sup>. Alguns estudiosos do tráfico escravista atlântico, seja o de Angola, seja o da Costa da Mina, afirmaram que o Recife não chegou a contar com um grupo significativo de mercadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Assim, teria sido a Bahia ou mercadores do reino a prover Pernambuco de trabalhadores africanos forçados<sup>8</sup>. Algumas embarcações negreiras da Bahia vinham, de fato, aportar no Recife na torna-viagem, mas essas são minoria frente ao conjunto dos negreiros fazendo o tráfico da capitania.

Podemos atestar o predomínio de embarcações negreiras saídas do porto do Recife para a Costa da Mina para o ano de 1724. Numa relação pormenorizada das embarcações que deram entrada no referido ano no porto de Pernambuco, o provedor da fazenda assinalou o local de origem das embarcações, a região da África na qual adquiriram escravos e a quantidade de indivíduos que trouxeram (Tabela III).

<sup>7</sup> Abrangendo desde a margem esquerda do rio S. Francisco, ao sul, até o Ceará, ao norte.

<sup>8</sup> VERGER, cap. 1; MILLER, Joseph C. *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, pp. 458, 462-3, 483; MILLER, J. C. "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. 82; NARDI, *op. cit.*, pp. 106, 222-3, 273-6.

**Tabela III**  
**Entrada de Negreiros no Recife, 1724**

<b>Data</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Escravos</b>	<b>Origem</b>	<b>Tráfico</b>
06/jan	? Nossa Sra. do Rosário e Almas	167	?	?
13/jan	Navio ?	?	?	Costa da Mina
16/jan	Sumaca Santo Antonio e Almas	135	Recife	Costa da Mina
01/abr	Navio Nossa Sra. da Boa Morte e Todos os Santos	398	Recife	?
08/abr	Sumaca Nossa Sra. da Boa Morte	208	Recife	Costa da Mina
14/abr	Sumaca Nossa Sra. da Conceição	328	Recife	Costa da Mina
14/mai	Patacho Nossa Sra. do Pilar e S. Antonio	243	Recife	Costa da Mina
12/jul	Bergantim Santa Anna e Santo Antonio e Almas	220	?	Cachéu
24/jul	Navio Nossa Sra. de Nazareth e Sto. Antonio	452	Bahia	Costa da Mina
31/out	Navio [...] Ressurreição e Almas	583	Recife	Angola
10/nov	Bergantim [Nossa Sra...]	223	Recife	Costa da Mina

Fonte: 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.

Não foi possível inserir alguns itens devido às más condições de trechos do documento, mas dispomos de informação para a maioria destes negreiros. Temos, assim, que, de onze embarcações que lançaram âncora no Recife, sabemos que, pelo menos, sete haviam zarpado deste mesmo porto ou mais de 60%. Quanto à região na África em que os negreiros adquiriram sua carga humana, mais uma vez sete de onze comerciaram na Costa da Mina. Portanto, temos claros indícios de que neste primeiro quartel do século XVIII, o tráfico de escravos da capitania de Pernambuco fazia-se,

majoritariamente, por homens de negócio estabelecidos no porto central da capitania e principalmente com os portos da Costa da Mina<sup>9</sup>.

A centralidade da Costa da Mina no tráfico de Pernambuco, assim como no da Bahia, inseriu-se na ascensão daquela região como uma das duas maiores fontes de trabalho compulsório para o Atlântico durante as três primeiras décadas setecentistas. O fato de seus portos não serem dominados por nenhuma das nações européias (como Luanda era por Portugal) e haver reinos ávidos por se integrarem ao comércio escravista atraiu para a região ingleses, franceses, holandeses – além das pequenas carreiras do Norte da Europa. As guerras promovidas pelo reino do Daomé contra os reinos litorâneos entre 1728 e 1732, embora tenham desestabilizado o comércio da região, geraram milhares de cativos, os quais fluíram continuamente pelos portos da Costa dos Escravos, embarcados nos negreiros europeus destinados às *plantations* da América<sup>10</sup>. Apenas no ataque vitorioso do rei de Daomé a Jaqué, um dos pequenos reinos litorâneos e ativo porto escravista, 4538 pessoas foram escravizadas<sup>11</sup>.

O tráfico de escravos por Pernambuco foi um dos beneficiários deste fluxo de escravos “minas”. Todavia, até o momento, os únicos dados de que se dispõe para a importação de escravos da Costa da Mina por Pernambuco são os incorporados ao *Transatlantic Slave Trade Database 2* (TSTD2)<sup>12</sup>. Estes, como se sabe, são baseados no número de embarcações que saíram de Pernambuco para a África ou de um dos portos deste continente para

<sup>9</sup> Devido à imposição dos Países Baixos por meio da WIC, os portugueses podiam traficar apenas nos portos de Aquitá, Popo, Jaqué, Ajudá e Apá. Cf. RELLAÇÃO das Fortalezas que tem as nações da Europa na Costa da Mina do Cabo de Palmas para Leste até os Reinos de Ajudá e Jaqué. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, doc. 88. Também, 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, p. 31.

<sup>10</sup> MANNING, Patrick. *Slavery and African Life. Occidental, Oriental and African slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, pp. 37, 65.; LAW, Robin. “Royal monopoly and private enterprise in Dahomey: The Case of Dahomey”. *The Journal of African History*, vol. 18, n. 4, 1977, pp. 558-9; VERGER, *op. cit.*, pp. 166-7.

<sup>11</sup> CARTA que escreveo ao Ex.mo. Conde Vice Rei deste Estado, Antonio Pinto Carneyro, Director da Feitoria de Jaquem, Jaqué, 8 de Setembro de 1732. In: DO CONSELHO Ultramarino. OV.Rei do Brazil dá conta da decadência em que se acha a Costa da Mina, e dos excessos a que estão sujeitas as nossas embarcações, e os Portuguezes que aly rezidem. Lisboa, 20 de Junho de 1733. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, doc. 4-A.

<sup>12</sup> 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.

aquela capitania. Além destes dados, um estudo, ainda inédito, de dois pesquisadores ligados ao TSTD2 veio aprimorar as estimativas sobre o desembarque de escravos minas para Pernambuco<sup>13</sup>.

## **1. O tráfico com a Costa da Mina e a demanda escravista do Brasil na Idade de Ouro**

Vimos, até o momento, que as importações de escravos da Costa da Mina por Pernambuco foram relevantes e inserem-se na conjuntura de maior demanda por escravos pelo Brasil. A coroa portuguesa e seus agentes rapidamente perceberam a importância do tráfico a partir do Brasil com a Costa da Mina para a reprodução das estruturas produtivas de sua principal colônia.

Nas três primeiras décadas após a Restauração bragantina, a coroa e seus conselhos haviam recusado continuamente permitir que os súditos ultramarinos fizessem o tráfico na Mina, a não ser que suas embarcações partissem do reino<sup>14</sup>. Em 1674, conferida aos naturais de S. Tomé a liberdade de tráfico direto com os portos da Costa da Mina, a coroa é consultada acerca de conceder esta mesma liberdade aos residentes na ilha que não fossem nela nascidos. O parecer do Conselho Ultramarino permite-nos avaliar a importância que os agentes régios conferiam ao tráfico escravista no Atlântico português. Os conselheiros foram favoráveis não só à petição em particular, mas a que o rei mandasse passar um alvará geral, pelo qual não só o requerente,

mas todos os Vassallos de V.A. deste Reyno, e suas Conquistas, possam livremente comerciar na costa da Mina, e mais distritos [...] pois desta facultade senão segue prejuizo 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<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> SILVA, Daniel Barros Domingues; ELTIS, David. *The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851*. (Forthcoming). Uma vez que meus números são baseados no fluxo de embarcações, mas também nas exportações de tabaco, arrecadação de tributos e dados oficiais de desembarque, poderíamos comparar as séries de David Eltis e Daniel Silva com a que proponho. No entanto, apesar de ter tido acesso ao artigo por gentileza de Daniel Silva, como o mesmo ainda não foi publicado, não faço aqui a comparação dos resultados.

<sup>14</sup> Cf. 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. n. 65 e 67.

<sup>15</sup> 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.

A única condição imposta era que pagassem em S. Tomé os tributos relativos aos escravos carregados para o Brasil. Esta mudança de perspectiva oficial sobre o tráfico realizado pelos colonizadores no ultramar insere-se na centralidade que a promoção da atividade comercial marítima ganha no reinado de D. João IV e no período de D. Pedro II. As mentes que à época formulavam políticas de cunho econômico com vistas à superação da crise que envolvia Portugal<sup>16</sup> dividiam-se entre as que privilegiavam a promoção do comércio e as que propunham o estímulo à atividade manufatureira como forma de aumento da riqueza interna<sup>17</sup>.

A descoberta do ouro no Brasil no findar do século XVII proporcionou a hegemonia nos círculos oficiais ou palacianos à primeira daquelas correntes. A perspectiva oficial sobre o tráfico escravista, portanto, sofreu um aprofundamento, em que a coroa não só admite tal comércio a partir de suas possessões atlânticas, ou seja, bilateral, como incorpora este mesmo comércio na política oficial para o ultramar. A partir de então, os conselheiros régios, em sua maioria, rejeitam qualquer sugestão de coibir o tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina, apesar de ter se tornado uma via de fornecimento de ouro aos europeus e compra de manufaturas sem a intermediação do reino.

O tráfico entre as capitanias açucareiras e a Costa da Mina permitia, por um lado, aliviar os constrangimentos da alta dos custos da produção canaveira e da queda dos preços<sup>18</sup> e, por outro, foi imprescindível para o abastecimento das minas auríferas do centro-sul até cerca de 1750. Quando os governadores das capitanias do Brasil eram questionados sobre se convinha proibir o tráfico de Pernambuco e Bahia com a Costa da Mina, demonstravam à coroa que tal solução para pôr fim ao contrabando de ouro e fazendas seria temerária. O governador-geral do Estado do Brasil considerava que

<sup>16</sup> E, evidentemente, toda a economia-mundo ocidental, devido à crise do século XVII.

<sup>17</sup> Sobre as expressões do mercantilismo no Portugal da metade do século XVII, veja-se 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, pp. 59-80; para o no reinado de D. João V, MACEDO, Jorge Borges de. "Mercantilismo". In: SERRÃO, Joel. (Dir.). *Dionário de História de Portugal*. Porto: Figueirinhas, 1984, vol. VI, pp. 272-4.

<sup>18</sup> GALLOWAY, J.H. "Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise". *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 36 (2), pp. 85-102, abril/junho, 1974, pp. 93-4; ALECASTRO, Luiz Felipe de. "Engenho de sempre". *Novos Estudos*. São Paulo: Cebrap, n. 24, jul. 1989, p. 201.

será [a proibição] totalmente nociva a todo este Estado [do Brasil], aonde são tam necessarios os negros p.<sup>a</sup> se cultivarem as fazendas; e estiverão idas a morte as [fazendas] de Pernambuco, e as desta Capitania, se não vieram alguns escravos da dita Costa<sup>19</sup>.

Ainda que o tráfico implicasse o contrabando de ouro, o governador de Pernambuco Duarte Sodré Pereira explicou à coroa porquê este era um mal menor. Dizia ele:

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 p.<sup>a</sup> as Minas nove mil rs', fora o q' nellas pagão quando la chegam ou ao Rio de Janeiro, e sendo o prejuizo da faz.<sup>a</sup> real tão grande, mayor sera o da falta dos Negros p.<sup>a</sup> minararem o Ouro p.<sup>a</sup> o q só servem os da Costa da Mina.<sup>20</sup>

Portanto, a coroa via-se frente a uma situação em que deveria optar pelo mal menor: sem os escravos da Costa da Mina, as minas do Brasil não renderiam o que delas se esperava. E sem o contrabando de ouro e tabaco em troca de manufaturas certamente o número de escravos adquiridos ficaria aquém da demanda do Brasil. Os conselheiros régios não eram de opinião diferente. Frente aos receios de que o tráfico com a Costa da Mina viesse a atenuar-se ou extinguir-se, os membros do Conselho Ultramarino alarmavam-se, considerando

que será de hum incomparavel prejuizo 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 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.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> SUPPERINTENDENTE da Recadação do Tabaco da Bahia [José da Costa Correa]. Bahia, 21 de janeiro de 1706. IANTT, Junta do Tabaco, Maço 97, (Cartas do Brasil e da Índia).

<sup>20</sup> [CARTA do governador de Pernambuco a D. João V]. Recife, 23 de Novembro de 1731. In: CARTA dos officiais 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, CU, Pernambuco, Cx. 43, doc. 3860.

<sup>21</sup> DO CONSELHO Ultramarino. O Vice-Rey do Brazil remete a copia da Carta q lhe escreveo o segundo Director da Feitoria de Ajudá, representando o q se fas prezico [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.

O comércio escravista de Pernambuco com a Costa da Mina no primeiro quarto do século XVIII respondeu em boa medida à demanda mineira, como já salientamos. Os dados apresentados e discutidos de início (Tabela II) demonstram que o fluxo de escravos minas pelo porto do Recife perde importância relativa apenas no segundo quarto do século XVIII. E não só a participação relativa de Pernambuco na importação de trabalhadores forçados da África Ocidental diminui, mas decresce igualmente a sua participação no fornecimento de escravos às minas de ouro.

No início do período referido, Pernambuco importava uma quantidade de escravos minas equivalente à metade das importações do Rio de Janeiro e da Bahia (Tabela IV). No entanto, Pernambuco reexportava para as minas menos de um quinto das remessas de escravos das outras duas capitânicas (Tabela V). Percebe-se, portanto, que os mercadores do Recife se viram gradualmente alijados do mercado mineiro, o principal sorvedouro de africanos do Brasil setecentista.

Isto nos dá azo a colocar estes homens de negócio da praça do Recife em sua devida dimensão no Império Português. A maior parte dos traficantes de escravos do principal porto da capitania eram reinóis, desembarcados no Recife desde fins do século XVII. Vinham, certamente, atraídos pelas oportunidades abertas pelas descobertas auríferas<sup>22</sup>. Não obstante serem, em sua maioria, bem sucedidos, passando de caixeiros a homens de negócio<sup>23</sup>, no período aurífero estes comerciantes do Recife alojavam-se num nicho modesto do mercado atlântico. Tinham, sem dúvida, protagonismo no que dizia respeito à economia da capitania de Pernambuco e suas anexas, mas sua capacidade de inserção em patamares mais altos da economia do Império era limitada.

<sup>22</sup> Cf. PEDREIRA, Jorge Miguel de M.Viana. "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, pp. 47-72. A idéia de fronteira, aqui, pode levar, contudo, à noção de ser a colônia uma extensão da sociedade portuguesa, ao invés de um espaço diferenciado, da qual não partilhámos. Há um detalhado estudo dos mercadores do Recife feito recentemente: CABRAL, George Felix. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)*. Tese de Doutorado. Universidade de Salamanca., USAL, Espanha.

<sup>23</sup> Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., pp. 146, 152-3.

**Tabela IV**  
**Contratos de entrada de escravos da Costa da Mina no Brasil**  
**(Cruzados)**

<b>Capitania</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	<b>1725-27</b>	<b>1729-30</b>	<b>PE/BA+RJ</b>
PE		56 000	
BA	62 000		
RJ	50 000		
BA+RJ	112 000		50%

LIVRO de Registo dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 296; Idem. 2.º vol. Cód. 297. MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 1269.

**Tabela V**  
**Contratos de saída de escravos para as MG**  
**(Cruzados)**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4/1</b>
<b>Anos</b>	<b>PE</b>	<b>BA</b>	<b>RJ</b>	<b>BA+RJ (Réis)</b>	
1725-28	15 000	50 000	36 000	86 000	17%
1728-31	17 000	62 000	26 000	88 000	19%

LIVRO de Registo dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 296; 2.º vol. Cód. 297. MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 1269.

Podemos perceber o corte entre o papel desta geração de homens de negócio e o da “geração obscura” que lhe antecedeu, observando as arrematações de contratos da capitania de Pernambuco. Durante a segunda metade do século XVII, vários contratos da capitania foram arrematados por indivíduos residentes em Pernambuco, como Diogo de Seixas Barraza,

João Nobalhas Urréa, Manoel da Fonseca Rego e Antonio Fernandes de Matos<sup>24</sup>, senhores de engenho e mercadores<sup>25</sup>. No auge do período aurífero, esta situação modificara-se, sendo as arrematações predominantemente feitas em Lisboa, por mercadores desta praça (Tabela VI).

**Tabela VI**  
**Contratos de Pernambuco e Arrematantes**

<b>Período</b>	<b>Contrato</b>	<b>Arrematante</b>	<b>Valor/Ano (Cruzados)</b>	<b>Local</b>
1723-26	Dízimos	–	45 000	PE
1726-29	Dízimos	Manoel Roiz Costa	50 000	Lisboa
1732-35	Dízimos	Garcia Velho da Ponte	51 000	Lisboa
1736-39	Dízimos	José dos Santos	36 000	Lisboa
1740-43	Dízimos	João de Araújo Lima	28 000	Lisboa
1743-46	Dízimos	Francisco Fernandes Soares	35 000	Lisboa
1747-50	Dízimos	José Vas Salgado	40 000	PE
1724-26	Dízima da Alfândega	Jerônimo Lobo Guimaraes	82 000	Lisboa
1728-31	Dízima da Alfândega	José dos Santos	102 000	Lisboa
1729-30	Entrada dos escravos	Fazenda Real	56 500	–
1730-33	Entrada dos escravos	Manoel Correa Bandeira	45 250	Lisboa

<sup>24</sup> 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. AHU, CU, Pernambuco, cx. 7, doc. 617; INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do capitão Manoel da Fonseca Rego, desde 1674 até 1688, nas capitanias de Pernambuco e Rio Grande. Lisboa, post. 28 de agosto de 1688. AHU, CU, Pernambuco, cx. 14, doc. 1454; REGISTO de Cartas Régias para o governador de Pernambuco e Paraíba e outras entidades dessas e mais capitanias do Brasil, 1673-1698. Cód. 256; MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Um Mascate e o Recife. A vida de Antônio Fernandes de Matos no período de 1671-1701*. 2.<sup>a</sup> ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, pp. 77-9.

<sup>25</sup> MELLO, *A Fronda dos Mazombos, op. cit.*, pp. 78-9.

1725-28	Saída dos Escravos	Jerônimo Lobo Guimarães	15 000	Lisboa
1728-31	Saída dos Escravos	Diogo de Querenou	17 000	Lisboa
1730-33	Saída dos escravos	Jerônimo Lobo Guimarães	15 000	Lisboa
1733-36	Saída dos escravos	Diogo de Querenou	17 000	Lisboa
1740-43	Saída dos escravos	Estevão Martins Torres	7000	Lisboa

Fonte: LIVRO de Registo dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 29; Idem. 2.º vol. Cód. 297.

Esta mudança deveu-se, ironicamente, às mesmas condições que dinamizaram a economia luso-atlântica. Se a presença do ouro propiciava a ampliação das oportunidades mercantis no ultramar, estabelecia o limite superior a que estes negociantes do Recife poderiam aspirar. A coroa, ciente da circulação do metal precioso pelo espaço colonial, modificou a forma de arrecadação dos tributos na colônia.

Em primeiro lugar, retirou às câmaras a prerrogativa de administrar os tributos régios e de pô-los em arrematação<sup>26</sup>. Em seguida, passou a exigir que um terço do contrato fosse pago em moeda (e não mais em açúcar e fazendas, como antes) e, mais à frente, que fosse pago integralmente em dinheiro de contado<sup>27</sup>. Além disso, ordenou que os contratos fossem postos em arrematação no Conselho Ultramarino, para onde os interessados das capitanias do Brasil deveriam enviar os seus lances<sup>28</sup>. A proverbial escassez de moeda no espaço colonial e a maior capacidade financeira dos merca-

<sup>26</sup> Esta ordem abrangeu as principais câmaras e capitanias do Brasil; cf. BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 350; Para Pernambuco e Itamaracá, em particular, cf. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei [D. João V], sobre o contrato do subsídio do açúcar e tabaco, que administrava a Câmara de Itamaracá e passou para a Provedoria da Fazenda Real, como fonte de pagamento dos soldos da guarnição da fortaleza de Santa Cruz e para as obras do forte de Cabedelo, e os contratos que ainda administra a mesma Câmara. Recife, 26 de maio de 1729. Recife. AHU, CU, Pernambuco, cx. 38, doc. 3435.

<sup>27</sup> MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 1269, ff. 6v-7, 12-3, 23, 64-5, 90v-92, 136-139, 183v, 274v-281v, 307v-310, 373v-374, 381v.

<sup>28</sup> Provisão do C.U. ao Provedor da Alfândega de Pernambuco, 12 de maio de 1723. In: ALBUQUERQUE, Francisco de Brito Bezerra Cavalcanti de. *Catalogo das Reaes Ordens Existentes no Arquivo da Extinta Provedoria de Pernambuco*, ff. 193-6. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Sessão de Manuscritos, 11, 3, 1.

dores de Lisboa vedaram aos homens de negócio do Recife a possibilidade de arrematar os contratos régios da capitania, uma das fontes de ganhos e acesso ao ouro.

## **2. Conclusão**

Numa destas tristes ironias da história, a antiga fonte africana de ouro, a Mina, emprestou seu nome à região adjacente que se tornou uma jazida de braços forçados para extraírem o metal precioso do outro lado do Atlântico. Costumava-se dizer, no século XVII, que sem Angola não havia Brasil, devido à estreita relação entre o tráfico de escravos da África centro-ocidental e a produção de açúcar do Brasil. Nas primeiras décadas do século seguinte, os governadores faziam saber à coroa e os conselheiros régios reiteravam que, sem a Costa da Mina, o ouro, o açúcar e o tabaco renderiam muito menos frutos. Em suma, que sem a Costa da Mina, o Brasil seria menos Brasil.

## Apêndice I

### Fontes das Tabelas I, II

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 <sup>a</sup>
1704		460	A
1706	3	1345	D <sup>a</sup>
1716		865	B: arrecadação de direitos
1717		2180	B
1722	10	1957	C: importações oficiais
1723	13	3693	C
1724	10	2505	C
1725	6	1650	C
1726	11	2733	C
1727	10	2684	C
1728	10	2803	C
1729	6	1426	C
1730	8	1910	C
1731	5	859	C
1732	5	1250	D: número de embarcações
1733	8	2000	C
1734	6	1500	C

**TRABALHO FORÇADO AFRICANO**

1735	8	2000	C
1736	3	750	C
1737	7	1750	C
1739	4	1000	C
1742	2,1	550	E:TSTD2
1743	2,1	550	E
1744	2,1	550	E
1745	2,1	550	E
1746	4,2	1080	E
1747	4,2	1080	E
1748	4,2	1080	E
1749	4,2	1080	E
1750	4,2	1080	E
1751	3,3	840	E
1752	3,3	840	E
1753	3,3	840	E
1754	3,3	840	E
1755	3,3	840	E
1756	3,6	940	E
1757	3,6	940	E
1758	3,6	940	E
1759	3,6	940	E
1760	3,6	940	E

---

N=41

---

Fontes A: 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 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 [G. 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, doc. 3786.

Fontes D: 1732-1736, Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*, op. cit., p. 66, n. 30; 1737: O SUPERINTEND.<sup>o</sup> do Tabaco de Pern.<sup>o</sup> Vila de Santo Antonio do Recife, 6 de Fevereiro de 1738. IANTT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91; 1739: O SUPERINTENDENTE do Tabaco de Pernambuco. [Antonio Rebello Leite]. Pernambuco, 10 de Dezembro de 1739. IANTT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91.

Fontes E: 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, CU, Pernambuco, cx. 130, doc. 9823.

