

REDES DO COMÉRCIO ATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS ENTRE PARAÍBA, ITAMARACÁ E PERNAMBUCO (1700-1750)*

Matheus Silveira Guimarães  

Prefeitura Municipal de João Pessoa-PB

João de Abreu Castelo Branco era o capitão-mor da Paraíba, quando, no final de 1723, deu notícia ao Conselho Ultramarino sobre a prisão ocorrida de uma sumaca que vinha com escravos da Costa da Mina e que desembarcou naquela capitania.¹ De acordo com o capitão-mor, as pessoas aprisionadas relataram que o comércio no Castelo de São Jorge da Mina ocorria livremente com embarcações de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, utilizando-se de ouro em pó e em moeda, o que não era permitido pela Coroa portuguesa.

A referida sumaca só havia conseguido carregar sessenta africanos comprados com gêneros da terra, mas trazia também outros, negociados por comissários de Pernambuco. Estes conseguiam ter um poder de compra maior, pois utilizavam ouro a tal ponto que suas embarcações ficavam superlotadas de escravos, tendo que fretar aquelas que não estavam cheias o suficiente, como o caso da sumaca da Paraíba. Um dos comissários

* Este artigo é resultado de pesquisa de doutorado desenvolvida junto ao Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), intitulada “Dos escravos que vão por mar e por terra: o comércio Atlântico de escravos para as Capitânicas do Norte e sua dinâmica interna (c1654-c1760)” e defendida em 2022. O texto, porém, traz elementos novos. Agradeço aos(as) pareceristas anônimos(as) da revista *Afro-Ásia* pelas importantes contribuições para a melhoria do texto.

1 Na primeira metade do século XVIII, duas grandes regiões da África eram as principais exportadoras de escravizados para o Brasil: a costa ocidental (conhecida como Costa da Mina) e a costa centro-ocidental (chamada de Congo/Angola). Para as Capitânicas do Norte, esse foi um período em que os negócios negreiros estiveram fortemente relacionados com a Costa da Mina. Esse cenário só foi alterado em meados do Setecentos. Entre 1690 e 1740, pouquíssimas foram as menções de escravos vindos de Angola e Congo para as Capitânicas do Norte. Dessa maneira, ao nos referirmos à “Costa da África”, estamos levando em consideração a Costa da Mina. Quando a documentação fizer menção à Angola, explicitaremos no texto.

de Pernambuco envolvidos era Diogo Gonçalves Lima, que foi preso e teve 27 africanos confiscados, por terem sido negociados de forma ilegal. Nos primeiros meses de 1724, Diogo foi enviado para a cadeia de Pernambuco, mas conseguiu subornar o carcereiro e fugiu meses depois.²

O caso da sumaca aprisionada envolvendo o comissário Diogo Gonçalves parece ser mais um dos diversos exemplos que encontramos de navios que negociavam escravos na Costa da Mina com ouro em pó, um dos grandes problemas a serem resolvidos pela Coroa portuguesa à época. Além de nos trazer luz sobre detalhes de como funcionava esse negócio na África, a prisão de Diogo nos chama atenção para um tema pouco aprofundado pela historiografia: as articulações entre moradores de diferentes capitanias no comércio atlântico de escravizados. Ora, um comissário de Pernambuco fretou uma sumaca da Paraíba na costa da África e desembarcou nesta última capitania. Seria um caso comum ou apenas uma exceção? Quais as possíveis articulações existentes entre comerciantes das Capitanias do Norte no tráfico de escravizados? Como ocorriam essas conexões?³

Sabe-se que o porto do Recife foi um dos mais importantes no trato negreiro até o século XIX e que, a partir dele, muitos escravos eram revendidos e encaminhados para as capitanias vizinhas. Porém, a documentação demonstra que não era apenas o porto do Recife envolvido nesse comércio,



2 Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Lisboa, Conselho Ultramarino (CU), 014, cx. 24, D. 404, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], João de Abreu Castel Branco, ao rei [D. João V], sobre a notícia que recebeu de que, no Castelo de São Jorge, se achavam diferentes embarcações da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro fazendo o mesmo negócio a troca de ouro em pó e em moeda, contra as ordens reais*, Paraíba, [24 dez. 1723]; AHU, CU 014, cx. 24, D. 511, *CARTA do [vice-rei do Brasil, conde de Sabugosa], Vasco Fernandes César de Meneses, ao rei D. João V, sobre a provisão, ordenando que fique na Provedoria da Paraíba o confisco que se fez a Diogo Gonçalves Lima, por fazer resgate de vinte escravos em ouro; e a respeito do empréstimo feito pelo governador do Rio de Janeiro à Feitoria de Ajudá, para continuar o projecto de Montevidéu*, Bahia, [7 de junho de 1726]; Brasil, Ministério da Educação e Saúde, *Documentos Históricos: Pernambuco e outras Capitanias do Norte cartas e ordens, 1717-1727*, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras Raras e Publicações, 1949, v. 85, pp. 173-195 ☐.

3 Compreendemos aqui as Capitanias do Norte como a região que, no século XVIII, era formada por Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Itamaracá e Pernambuco, tendo estas três últimas participação direta no comércio atlântico de escravizados.

havendo uma complexa rede de negócios. Sobretudo na primeira metade do século XVIII, Paraíba e Itamaracá tiveram embarcações que estavam envolvidas, direta ou indiretamente, na compra de africanos.

Apesar dos avanços apresentados por pesquisas recentes sobre o comércio atlântico de escravizados para Pernambuco e Paraíba no século XVIII, ainda temos muitas lacunas. No caso de Pernambuco, os trabalhos de George Cabral de Souza, Gustavo Lopes e Suely Almeida têm demonstrado o perfil dos comerciantes de escravos do Recife e suas articulações atlânticas, além dos detalhes de como ocorria o trato negreiro para a capitania.⁴

A Paraíba apresenta poucos estudos sobre o tema, à exceção dos trabalhos de Elza Oliveira e Mozart Menezes. Em ambos os casos, há um esforço de apresentar informações gerais sobre o funcionamento do comércio envolvendo comerciantes da Paraíba, mas sem muito aprofundamento. Mais recentemente, Matheus Guimarães tratou do comércio de africanos para a Paraíba e buscou estabelecer as possíveis conexões com a região de Minas.⁵ Itamaracá carece de estudos sistemáticos sobre o referido comércio. Ainda que pese a importância dos estudos supracitados, é preciso avançar as pesquisas no sentido de demonstrar as conexões estabelecidas entre as capitanias, tendo em vista que o comércio atlântico de escravizados era complexo, capilarizado e possuía diversos agentes envolvidos.⁶

4 George Felix Cabral de Souza, “Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial”, *CLIO*, v. 37, n. 2 (2019), pp. 115-143, ; Gustavo Acioli Lopes, *A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1760)*, São Paulo: Alameda, 2018; Suely Creusa Cordeiro Almeida, “Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c.1752)”, *História*, v. 37 (2018), pp. 1-31, .

5 No final do século XVII, na região onde hoje é Minas Gerais, foram descobertas minas de ouro, que alteraram definitivamente a dinâmica colonial do Brasil. Sempre que citarmos “as minas”, ou “Minas”, estaremos nos referindo a essa região.

6 Elza Regis de Oliveira, “Escravidão na Paraíba no século XVIII” *In* Elza Regis de Oliveira, *Teoria, história e memória* (João Pessoa: Ed. UFPB, 2011); Mozart Vergetti de Menezes, “Negros e indígenas na economia da Paraíba (1647-1755)” *In* Solange Pereira da Rocha e Ivonildes da Silva Fonseca (orgs.), *População negra na Paraíba: Educação, história e política* (Campina Grande: Ed. UFCG, 2010); Matheus Silveira Guimarães, “O comércio atlântico na diáspora africana: Paraíba, África e Minas Gerais (1700-1759)” *In* Solange Pereira da Rocha e Matheus Silveira

Defendemos aqui a ideia central de que, na virada do século XVII para o XVIII, abriu-se uma nova conjuntura atlântica com a crise da produção açucareira nas Capitanias do Norte, a descoberta de ouro no Brasil e o aumento do tráfico de africanos escravizados. Novos personagens adentraram esse comércio atlântico, como senhores e comerciantes da Paraíba e Itamaracá, buscando formas de obter vantagens nesse negócio. Dessa forma, o objetivo deste artigo é demonstrar como ocorria o comércio de escravizados para as Capitanias do Norte do Brasil na primeira metade do século XVIII, destacando as articulações e conflitos ocorridos entre os moradores de Pernambuco, Paraíba e Itamaracá.

A conjuntura Atlântica e os portos das capitanias do norte

O caso de Diogo Gonçalves foi registrado no final de 1723, ano que, não por coincidência, houve o maior número de entrada de africanos em cerca de dez anos no porto do Recife. A década de 1720 foi de grande intensidade do comércio de africanos escravizados.⁷ Apesar de os portos da Bahia e Rio de Janeiro terem ultrapassado em quantidade o principal porto de Pernambuco, este continuou tendo um papel de protagonismo no mercado. Além do mais, diante da lucratividade, comerciantes de outras

Guimarães (orgs.), *Experiências históricas da gente negra na diáspora africana: Paraíba colonial e imperial* (João Pessoa: Ed. UFPB, 2018). (Travessias atlânticas e a Paraíba afro-diaspórica, v. 1). Matheus Silveira Guimarães, “Dos escravos que vão por mar e por terra: o comércio Atlântico de escravos para as Capitanias do Norte e sua dinâmica interna (c1654-c1760)”. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2022, [E](#).

- 7 Entre os anos de 1722 e 1731, um total de 22.220 africanos foram desembarcados no porto do Recife. O ano de 1723 foi o de maior pico, chegando a 3.693 pessoas em negócios envolvendo treze embarcações. AHU, CU, 015, cx. 42, D. 3786, *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 jan. 1732]. Para mais, ver Almeida, “Rotas Atlânticas”, p. 31.

praças, como da Paraíba e Itamaracá, também se envolveram nos negócios com a costa da África.

A primeira metade do século XVIII consolidou mudanças que vinham ocorrendo na conjuntura atlântica desde a metade do século anterior. Em primeiro lugar, a alteração da balança de poder na Europa levou a uma série de conflitos por todo o mundo, incluindo nas possessões coloniais da América e África. Até então, Portugal tinha a hegemonia das compras de escravizados africanos e, a partir de meados do Seiscentos, a costa do continente passou a ter a presença de outras potências, como Holanda, Inglaterra e França. Portugal perdia influência no Oriente e voltava-se, cada vez mais, para o Atlântico.⁸

Essas disputas impactaram o Brasil, sendo, talvez, a ocupação holandesa das Capitanias do Norte sua maior expressão. Após as guerras de Restauração, finalizadas na década de 1650, Pernambuco e suas

8 É um período de mudanças associadas à chamada “Crise Geral do Século XVII”, tema pelo qual já foram dedicados inúmeros livros. Em síntese, lembramos José Jobson de Andrade Arruda, “A crise do século XVII e a consolidação da economia-mundo (1600-1750)”, *Revista de História*, n. 116 (1984), pp. 183-192, [DOI](#); John Elliot, *España, Europa y el mundo de Ultramar (1500-1800)*, Madrid: Taurus, 2010, pp. 87-112; Geoffrey Parker e Lesley Smith, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, London: Routledge, 1997; H. R Trevor-Roper, *The crisis of the seventeenth century: religion, the reformation and social change*, Indianapolis: Liberty Fund, 2001; Ruggiero Romano, *Conyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, Ciudad de México: Fondo de cultura económica, 1993; Eric Hobsbawm, “The general crisis of the european economy in the 17th century”, *Past and Present*, n. 5 (1954), pp. 33-53, [DOI](#). Para o impacto dessas mudanças em Portugal, Fernando Novais, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 5ª ed., São Paulo: Hucitec, 1989; Stuart Schwartz, “Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal”, *Tempo*, v. 12, n. 24 (2008), pp. 201-223, [DOI](#); Antônio Carlos Jucá de Sampaio, “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional” in João Luís Ribeiro Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Brasil Colonial*, (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014), v. 1, pp. 379-418. Também sobre esse processo, ver Charles Ralph Boxer, *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Lisboa: Edições 70, 1969. O impacto dessas mudanças na África foi discutido por Roquinaldo Ferreira, “A arte de furtar: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c.1690-c.1750)” in Maria de Fátima Gouveia e João Fragoso (orgs.), *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010), pp. 203-241.; Roquinaldo Ferreira, “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700)”, *Varia história*, v. 26, n. 44 (2010), pp. 479-498, [DOI](#).

vizinhas vivenciaram um longo período de dificuldades econômicas e viram o deslocamento do centro de poder para a Bahia e Rio de Janeiro se concretizar na virada do século. Ambas as capitanias passaram a ter uma maior presença na produção do açúcar e no mercado negreiro. No caso do Rio de Janeiro, essa influência foi maior devido à descoberta das minas de ouro na década de 1690.⁹ Por fim, não podemos deixar de lembrar a ascensão dos comerciantes do Recife – que, devido a isso, tornou-se vila em 1710, gerando um intenso conflito com os senhores de Olinda. Todas essas mudanças interferiram diretamente na dinâmica do tráfico.

A Figura 1 nos permite perceber quantitativamente a participação de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro (Sudeste) no tráfico durante o final do século XVII e início do século XVIII.


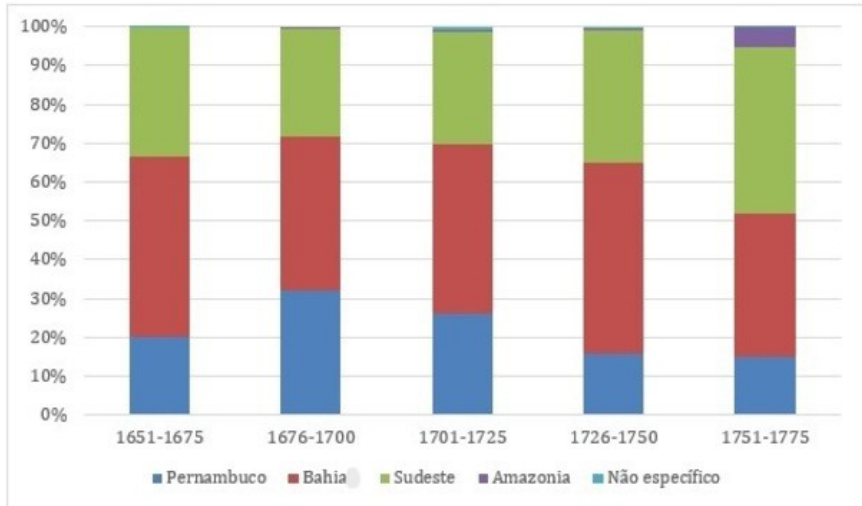
9 Sobre essas mudanças econômicas ocorridas na virada do século, ver Antônio Carlos Jucá de Sampaio, “O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750)”, *Estudos Históricos*, n. 29 (2002), pp. 29-49, ; Antônio Carlos Jucá de Sampaio, *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c1750)*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003; Antônio Carlos Jucá de Sampaio, “Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos” in João Fragoso, Antônio Carlos Jucá de Sampaio e Carla Maria Carvalho de Almeida (orgs.), *Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007), pp. 225-264; Stuart B. Schwartz, *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial*, São Paulo: Companhia das Letras, 1988; Vera Lúcia Amaral Ferlini, *Terra, Trabalho e Poder: mundo dos engenhos no Nordeste colonial*, Brasília, DF: Brasiliense, 1988.

Figura 1
Proporção de desembarque nas principais regiões do Brasil (1651-1775)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir das estimativas Transatlantic Slave Trade Database [\[2\]](#).

Em meados do século XVII, a participação de Pernambuco já era menor do que a da Bahia e Rio de Janeiro, muito devido às condições econômicas vivenciadas pelas Capitanias do Norte após a expulsão dos holandeses. No decorrer do século XVIII, Bahia e Rio de Janeiro passaram a hegemonizar os fluxos do tráfico, sobretudo devido à demanda surgida com a descoberta das minas no sudeste do Brasil. Essa foi uma das maiores mudanças ocorridas no período colonial.

Desde o início da ocupação portuguesa do Brasil, sempre houve a intenção de encontrar metais preciosos. Após inúmeras tentativas, a notícia da existência do ouro espalhou-se rapidamente, alterando a geopolítica colonial. Além de várias consequências, a descoberta levou a um aumento significativo da demanda por escravizados africanos, gerando um *boom* no tráfico, tornando o Rio de Janeiro o grande centro desse negócio. A intensificação do tráfico permitiu também uma maior participação de diversos agentes nesse negócio, tais como os comissários, a exemplo de

Diogo Gonçalves. O período compreendido entre as décadas de 1720 e 1750, como pode ser visto na Tabela 1, foi um dos mais movimentados do comércio de escravizados, além de representar um período de maior interação comercial entre as Capitanias do Norte e Minas. Apesar de ter perdido espaço, proporcionalmente Pernambuco continuou a ser ponto de desembarque de africanos no Brasil, articulando rotas para as minas e capitanias vizinhas, incluindo seus sertões.

Outro importante elemento do período foi a expansão territorial para os sertões das Capitanias do Norte. Diante de uma conjuntura de crise do açúcar, os colonos investiram na busca por novas terras e dominação de indígenas e escravizados fugidos para serem utilizados como mão de obra. As chamadas “Guerras dos Bárbaros” e as guerras contra Palmares abriram uma nova fase da colonização, ampliando o território colonial e a relação de forças de Pernambuco sobre suas vizinhas.¹⁰

Todas essas mudanças, sem dúvida, alteraram a dinâmica econômica e social construída no Brasil até então. Apesar de, como já destacamos, o porto do Recife ter perdido espaço no mercado negreiro, isso não significou perda de importância. Este continuou sendo um dos maiores portos de desembarque de africanos e seus comerciantes ampliaram sua influência e riqueza, estabelecendo suas rotas por toda a região das Capitanias do Norte e seus sertões e articulando-as, também, com Minas e Rio de Janeiro.

10 Rafael Ricarte da Silva, “A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora”. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016, [E](#); Evaldo Cabral Mello. *Feriada de Narciso: ensaio de história regional*, São Paulo: SENAC, 2001.

Tabela 1
Número de africanos desembarcados em Pernambuco e sua participação no mercado do Brasil (1551-1775)

ANO	Estimativas Transatlantic Slave Trade Database		
	Pernambuco	Brasil	%
1551-1575	2.461	2.461	100
1576-1600	16.110	26.814	60,08
1601-1625	77.060	156.468	49,24
1626-1650	44.978	163.938	27,43
1651-1675	41.263	204.575	20,17
1676-1700	83.221	259.475	32,07
1701-1725	110.748	423.161	26,17
1726-1750	73.430	468.690	15,66
1751-1775	70.653	476.010	14,84
1776-1800	74.505	621.156	11,99
1801-1825	170.015	1.012.762	16,78
1826-1850	89.038	1.041.964	8,54
1851-1875	350	6.899	5,07
Total	853.832	4.864.373	17,55%

Fonte: Elaborado pelo autor a partir das estimativas Transatlantic Slave Trade Database .¹¹

Esses números demonstram a intensidade do tráfico para Pernambuco na primeira metade do século XVIII. Nesse período, as estimativas levantadas pelo Slave Voyages apontam que a movimentação do tráfico para Pernambuco pode ter variado, chegando próximo a 20% de todo o comércio para o Brasil. A partir de seu principal porto, no Recife, havia vendas para os senhores locais e para comerciantes e

11 Sobre essas estimativas e os dados do Transatlantic Slave Trade Database, ver David Eltis e David Richardson, “New Assessment of the Transatlantic Slave Trade” in David Eltis e David Richardson (eds.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven: Yale University Press, 2008), pp. 1-60. Uma importante discussão sobre o caso de Pernambuco pode ser encontrada em Daniel Barros Domingues Silva e David Eltis, “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851” in David Eltis e David Richardson (eds.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven: Yale University Press, 2008), pp. 95-129.

senhores de outras capitanias. Todas as chamadas Capitanias do Norte, de certa maneira, tinham suas rotas comerciais articuladas a esse porto, que se consolidou como o mais importante da região. De acordo com Evaldo Cabral de Mello:

Grosso modo, os limites do Nordeste recifense iam do Ceará ao baixo São Francisco (Penedo). Limites, porém, permanentemente postos em causa pelo equilíbrio instável entre o Recife e os entrepostos vizinhos, o Maranhão e a Bahia. Havia assim áreas de conflito mas também de interpenetração.¹²

No período colonial, os portos possuíam importância fundamental para o funcionamento não apenas da economia, mas para a circulação de pessoas e informações. Entretanto, eles se organizavam de acordo com sua importância e movimentação. Havia aqueles portos de maior intensidade e outros menores que se articulavam entre si.¹³ No caso das Capitanias do Norte, tínhamos o porto do Recife como central a partir do qual se conectavam diversas outras rotas com portos de menor circulação, como podemos ver na Figura 2, a seguir.

12 Evaldo Cabral de Mello, *Um imenso Portugal: história e historiografia*, São Paulo: Editora 34, 2002, pp. 180.

13 Russell-Wood, por exemplo, classifica os portos como “principais” e “terciários”. Já Thiago Dias, defende a existência de portos continentais e portos atlânticos, sendo estes de maior capacidade e que, como o termo sugere, possuíam ligações com os vários pontos do Atlântico. A. J. Russell-Wood, *Histórias do Atlântico português*, São Paulo: Ed. Unesp, 2014; Thiago Alves Dias, “Monopólio Indireto: Colonização Mercantil no Norte do Estado do Brasil (c.1710-c.1780)”, Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017, [↗](#). Importantes estudos sobre o tema também podem ser vistos em Marco Volpini Micheli e Thiago Dias (orgs.), *Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*, São Paulo: Alameda, 2020.

Figura 2
Carta topográfica do governo de Pernambuco e suas anexas



Fonte: Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar/Direção de Serviços de Engenharia.¹⁴

14 Mapoteca, doc. 4586-3-38-5, “Carta topográfica aonde se compreende as Capitánias de que se compõem ao presente Governo de Pernambuco oferecida ao Imo. Sr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado. 1766” (por José Gonçalves da Fonseca).

Interessante destacar que cada capitania possuía, pelo menos, dois portos. Na Paraíba, os principais eram o da capital (Cidade da Paraíba) e, mais ao norte, da Baía da Traição. Na capitania de Itamaracá, Goiana e a Ilha de Itamaracá eram os principais portos e disputavam influência entre si. Os do Ceará e Rio Grande do Norte ficaram conhecidos como “portos dos sertões” por conectarem a produção dos sertões com o Atlântico, especialmente a pecuária.¹⁵ Tais portos, porém, só concretizaram sua importância a partir da década de 1740, com o desenvolvimento das chamadas charqueadas. Por ser o principal local de desembarque da região, Recife tornou-se também o polo articulador do comércio negro para as Capitânicas do Norte.

A indiscutível influência da praça do Recife sobre suas vizinhas não significou que, no auge do comércio atlântico de escravizados, comerciantes de outras capitânicas não buscassem constituir suas próprias rotas e redes com a África e outros lugares do Brasil. Como já apontamos, o mercado se ampliava e, com isso, as possibilidades de ganhos. Ao analisar os dados referentes a Pernambuco no Transatlantic Slaves Trade Database, podemos especificar os portos de desembarque e perceber que uma parcela dos africanos que chegavam na região desembarcou na Paraíba. A Tabela 2, a seguir, demonstra os números registrados no Transatlantic Slaves Trade Database especificamente para o porto da Paraíba, associados ao levantamento feito por Mozart Vergetti Menezes sobre os direitos de escravos na referida capitania.

15 Denise Mattos Monteiro, “Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do açu-oficinas (1750-1860)”, *História econômica & história de empresas*, v. 15, n. 1 (2012), pp. 71-98, [DOI](#).

Tabela 2
Desembarque de africanos escravizados na Paraíba (1694-1754)

Anos	Menezes	TSTD
1694	----	567
1698	----	244
1714	170	----
1715	270	----
1718	----	388
1720	----	491
1721		50
1724	140	----
1725	50	289
1726	249	----
1727	797 ou 402 ¹⁶	439
1728	161 ou 76	388
1729	114	776
1732	94	----
1733	252 ou 200	196
1734	114	520
1735	----	196
1737	214	----
1741	481	----
1744		388
1745	204	
1746	182	----
1748	688	----
1754	562	----

Fontes: Elaborado pelo autor a partir das estimativas Transatlantic Slave Trade Database. ¹⁷

16 Quando Mozart Menezes coloca as duas possibilidades, é devido à natureza da documentação que não permitiu estabelecer o número exato de quantas pessoas entraram na capitania.

17 Mozart Vergetti Menezes, *Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba, 1647 -1755*, João Pessoa: Ed. UFPB, 2012. p. 148; AHU, CU, 014, cx. 7, Doc. 558. *REQUERIMENTO do capitão inglês, Roland Martin, ao rei [D. João V], solicitando mandar que o provedor da Fazenda Real lhe entregue o dinheiro seqüestrado na devassa ordenada pelo capitão-mor da Paraíba, João de Abreu Castel Branco, tendo em vista não ter culpa do fogo que ateou o seu patacho, nem na venda dos escravos sobreviventes a capitães de navios com destino à Paraíba, Paraíba, [23 out. 1728].*

Apesar de, em alguns momentos, os dados serem destoantes, em geral, eles se complementam. Em alguns anos, não houve a entrada direta de africanos escravizados, mas ainda assim é possível notar que a primeira metade do século XVIII foi marcada por certa constância do comércio negreiro para a Paraíba, mesmo que em menores proporções do que Pernambuco.¹⁸ A partir disso, é possível destrinchar os detalhes sobre como funcionavam as relações com o comércio negreiro nas Capitanias do Norte. Diante de um cenário de dificuldades na produção de açúcar, alguns moradores da Paraíba e, como veremos, também de Itamaracá, buscaram maneiras de acessar diretamente as rotas atlânticas, sem passar pela influência do porto vizinho do Recife e isso gerou uma série de conflitos que permearam toda a primeira metade do século XVIII.

Paraíba e Itamaracá no mercado negreiro: disputas com Pernambuco

Em um primeiro momento, quando dava notícia sobre o caso de Diogo Gonçalves, o capitão-mor da Paraíba, João de Abreu Castelo Branco, estava mais interessado em fazer uma denúncia sobre como vinha ocorrendo o comércio de africanos escravizados. De acordo com ele, havia uma forte e desleal concorrência na Costa da Mina, pois comerciantes que utilizavam apenas os gêneros da terra – como açúcar e tabaco, por exemplo – não conseguiam ter acesso a muitos escravizados,

18 Durante décadas, os senhores e lavradores da Paraíba solicitaram ao rei benefícios para comprar escravizados da África. Em várias oportunidades, demonstraram a quantidade que precisavam, variando entre 300, 800 e até mil africanos. Todas essas informações podem ser vistas em AHU, CU, 014, cx. 6, D. 452, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], João de Abreu Castel Branco, ao rei [D. João V]*, Paraíba, [11 out. 1724]; AHU, CU, 014, cx. 6, D. 506, *CARTA de Luís Pires dos Santos, ao rei [D. João V], sobre as informações dadas pelo capitão-mor da Paraíba, [João de Abreu Castel Branco] e a súplica dos senhores de engenho e lavradores, relativas à necessidade de se introduzir mil escravos por ano na Paraíba, devido à dificuldade em fazer negócio, pois os compradores querem ditar o preço da venda*, Paraíba, [6 mar 1729]; AHU, CU, 014, cx. 8, D. 669, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, ao rei [D. João V]*, Paraíba, [24 abr. 1732].

levando-os à ruína, enquanto aqueles que se utilizavam do proibido ouro em pó tinham evidentes vantagens. Tal era o caso de comerciantes da Paraíba, que enviaram uma sumaca que poderia carregar 240 escravos, mas só conseguiram comprar 60. Enquanto isso, aqueles que comercializavam a partir de Pernambuco abarrotavam suas embarcações, precisando fretar outras para dar conta do negócio. Ora, como se davam então essas compras e vendas para a Paraíba?

Essa capitania vivenciava uma grave situação econômica. Em outras oportunidades, sumacas e patachos chegaram a desembarcar africanos, que não foram comprados devido ao estado de miséria dos senhores. Até mesmo os 27 escravos confiscados de Diogo Gonçalves foram arrematados em praça pública, mas apenas nove foram comprados por mineiros que estavam de passagem, ou seja, nenhum senhor da capitania se arriscou na arrematação. Anos antes, em 1717, o então capitão-mor João da Maia da Gama reclamava à Coroa sobre as dificuldades econômicas da Paraíba, informando que, em duas oportunidades, havia providenciado embarcações para comprar africanos escravizados e vendê-los na capitania, mas nenhum dos senhores os havia comprado.¹⁹

Apesar disso, porém, é possível identificar diversos pedidos e tentativas de comercializar diretamente com a África. Entre as décadas de 1690 e 1750, há vários registros (ainda que, muitas vezes, esparsos) sobre a participação de comerciantes de africanos escravizados vinculados à Paraíba. O primeiro deles foi Francisco Mendes de Barros, registrado como “homem de negócio”. Não sabemos exatamente quais suas vinculações com a referida capitania, mas, em 1694, informava ao rei que possuía dois navios prontos para carregar açúcar para Cabo Verde e levar

19 AHU, CU, 014, cx. 5, D. 360, *CONSULTA do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V, sobre a carta do capitão-mor da Paraíba, João da Maia da Gama, a propósito da forma como se pode introduzir negros na capitania para fábrica dos engenhos*, Lisboa, [8 jun. 1717]. AHU, CU, 014, cx. 5, D. 410, *CARTA de Manuel Eusébio da Costa, ao rei [D. João V], denunciando a venda de escravos na Paraíba, provenientes da Costa da Mina, comprados com ouro na América*, Paraíba, [10 abr. 1724]; AHU, CU, 014, Cx. 6, D. 511, *CARTA do [vice-rei do Brasil, conde de Sabugosa], Vasco Fernandes César de Meneses, ao rei D. João V, Bahia*, [7 jun. 1726].

negros à Paraíba. Ele sabia das reclamações dos moradores sobre a falta de escravos e sustentava que essa seria uma forma de garantir a produção de açúcar.²⁰

Somente a partir da década de 1710 que os registros se tornam mais recorrentes. Eles envolvem desde capitães-mores, como João da Maia da Gama e Pedro Monteiro, até senhores de engenho, como Matias Soares Taveira e militares como Francisco Melo Munis.²¹ Mesmo com as dificuldades de identificar um perfil coeso dos envolvidos no tráfico negreiro para a referida capitania, é indiscutível que havia diversos personagens usufruindo desse comércio. Alguns, como veremos, se associaram a Pernambuco. Contudo, as tentativas de negócios diretos com a costa da África eram constantes.

As relações entre moradores da Paraíba com o porto de Pernambuco variavam entre os pedidos para facilitar a ida de embarcações, estabelecendo uma maior conexão entre ambas, e as tentativas de tratar com o Atlântico sem passar por Recife.²² Isso se dava em torno da produção

20 AHU, CU, 014, cx. 3, D. 186, *Consulta do Conselho Ultramarino, ao rei D. Pedro II, sobre o requerimento de Francisco Mendes de Barros, solicitando ordem ao capitão-mor da Paraíba para deixar partirem fora do comboio os dois navios que manda aquela capitania para carregar açúcar, com escala nas ilhas de Cabo Verde, levando fazendas da Companhia de Cacheu e negros para a capitania*, Lisboa, [25 jan. 1694]. É possível que, antes dessa data, houvesse a articulação de comerciantes da Paraíba com a África, apesar de a situação da capitania ser precária. Nomes como de André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira podem ser importantes pistas para compreender a chegada de africanos na Paraíba entre 1654 e 1690. Isso porque ambos foram governadores de Angola e tiveram importante participação na reorganização do tráfico, além de possuírem propriedades na Paraíba. Porém, esse é um recorte que não é o objetivo deste artigo.

21 Também é possível identificar a participação dessas pessoas em Guimarães, “Dos escravos”.

22 AHU, CU, 014, cx. 4, D. 321, *Consulta do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V, sobre a carta do capitão-mor da Paraíba, João da Maia da Gama, acerca dos navios da capitania se incorporarem à frota de Verão, seguirem sem ela ou com os do porto de Pernambuco*, Lisboa, [22 nov. 1710]; AHU, CU, 014, Cx. 5, D. 372, *REQUERIMENTO de João da Maia da Gama, ao rei [D. João V], solicitando provisão para que todo seu açúcar, que tiver na Paraíba, possa navegar livremente para Pernambuco*, Paraíba, [2 abr. 1720]. Um dos grandes problemas relatados pelos moradores da Paraíba era o sistema de frotas que atrapalhava o escoamento da produção do açúcar. Sobre isso, ver Mozart Vergetti Menezes, *Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba, 1647-1755*, João Pessoa:

do açúcar, mas também sobre os negócios negreiros. Os pedidos para acessar o mercado de escravizados eram constantes, sendo justificados pela falta destes na capitania. Um dos grandes articuladores desse negócio foi o já conhecido capitão-mor João de Abreu Castelo Branco. Em 1722, ele informava das dificuldades de conseguir escravos da Costa da Mina e sugeria que, para evitar tamanhos prejuízos, era necessário “convidar os navios mercantes a que vão ao porto da Paraíba, a levarem os gêneros de que necessitam e extraírem a safra dos seus açúcares parece que será pagarem somente das fazendas que transportarem para ele na Alfândega cinco por cento, dos dez por cento que eram obrigados”.²³ Além do mais, os navios que fossem ao porto da Paraíba não poderiam carregar em outros portos, pois já tinham recebido o benefício, assim, buscava incentivar a ida de embarcações para a capitania.²⁴

Se esse pedido parecia ousado, alguns anos depois, o mesmo capitão-mor sugeriu ao rei que fossem introduzidos navios com escravos na Paraíba, em torno de 800 a 1.000, e os senhores pudessem pagar quatro ou cinco anos depois, os valores entre 90 a 120 mil réis, abaixo do que era negociado no mercado.²⁵ Em 1726, Luís Pires dos Santos informava que isso era difícil de ser feito, pois quem estava determinando os preços eram os compradores e havia negócios mais vantajosos na Bahia e Rio de Janeiro. Apontava ainda que no porto de Pernambuco desembarcavam

Ed. UFPB, 2012; Elza Regis de Oliveira, *A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia (1755-1799)*, 2ª ed., João Pessoa: Ed. UFPB, 2007.

- 23 AHU, CU, 014, cx. 5, D. 392, *Consulta do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V, sobre a carta do [capitão-mor da Paraíba], João de Abreu Castel Branco, acerca do comércio dos moradores da capitania e aumento da Fazenda Real, através do açúcar e escravos*, Lisboa, [12 out. 1722].
- 24 Brasil, Ministério da Educação e Saúde, *Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Pernambuco e outras capitanias 1716-1727*, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras Raras e Publicações, v. 99, 1953. p. 176. ☒
- 25 AHU, CU, 014, cx. 6, D. 452, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], João de Abreu Castel Branco, ao rei [D. João V], sobre as dificuldades com a calamidade da seca e morte de mais da metade dos escravos, solicitando transportar de Angola à Paraíba oitocentos ou mil escravos, com ajuste antecipado do preço*, Paraíba, [21 jul. 1725].

muitos africanos e que os comerciantes da Paraíba poderiam comprar lá o quanto quisessem.²⁶

Essa relação incômoda com Pernambuco manifestou-se outras vezes, como na carta de Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, capitão-mor da Paraíba em 1732, na qual, ao detalhar as dificuldades em comprar escravos, criticava o uso de ouro em pó feito por seus vizinhos – ou seja, dez anos após o caso de Diogo Gonçalves ter sido registrado, a prática permanecia. Além disso, os poucos senhores de engenho que permaneceram comprando escravos da África, diante de seus poucos cabedais, tinham que ir até Pernambuco, o que gerava prejuízo.²⁷ Diante disso, lavradores e senhores de engenho solicitavam, mais uma vez, licença para negociar diretamente com a Costa da Mina.²⁸

Na Paraíba, havia duas embarcações que traficavam com a África. Os documentos referem-se a sumacas e, em alguns momentos, a patachos, que eram pequenas, sobretudo para um negócio de grande porte como o tráfico negreiro. Tais embarcações eram comuns na navegação de cabotagem, sendo também usadas no tráfico atlântico negreiro, apesar de mais inseguras.²⁹ Vale ressaltar que, em algumas situações, essas sumacas ficavam paradas, sem conseguir acesso ao mercado negreiro.³⁰

Em síntese, ainda que pesassem as dificuldades, a situação da Paraíba era de envolvimento com o tráfico de escravizados direto com

26 AHU, CU, 014, cx. 6, D. 506, *CARTA de Luís Pires dos Santos, ao rei [D. João V], sobre as informações dadas pelo capitão-mor da Paraíba, [João de Abreu Castel Branco] e a súplica dos senhores de engenho e lavradores, relativas à necessidade de se introduzir mil escravos por ano na Paraíba, devido à dificuldade em fazer negócio, pois os compradores querem ditar o preço da venda, Paraíba, [6 mar 1729]*

27 AHU, CU, 014, cx. 8, D. 661, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, ao rei [D. João V], sobre ter recebido a lei para se evitar a extração do ouro, moeda e tabaco fino ou alguma outra fazenda, ou género proibido, que se costuma trazer nas embarcações dos portos que da capitania navegam para a Costa da Mina, Paraíba, [4 fev. 1732].*

28 AHU, CU, 014, cx. 8, D. 669, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, ao rei [D. João V], Paraíba, [24 abr. 1732]*

29 Sobre as sumacas e sua importância na navegação de cabotagem da região, ver Mello, *Imenso Portugal*, pp. 188-201.

30 AHU, CU, 014, cx. 8, D. 669, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, ao rei [D. João V], Paraíba, [24 abr. 1732]*

a costa da África. Para isso, alguns comerciantes tentavam fugir da intermediação de Pernambuco, que poderia gerar prejuízo para alguns, e pediam auxílios da Coroa, para viabilizar os negócios diante das dificuldades econômicas.

Situação muito semelhante à da Paraíba era a de Itamaracá. A diferença era o fato de que esta última capitania sofria uma influência maior da praça do Recife, sobretudo Goiana, que, nas palavras de Evaldo Cabral de Mello, possuía uma pequena comunidade mascatal que era a filial da grande Recife.³¹ Assim como em Pernambuco, houve conflitos entre os “mascates” e “mazombos”, e vilas também em disputas pela influência na capitania, representada entre Goiana e Itamaracá.

Mesmo com a influência comercial da praça do Recife, identificamos conflitos entre Itamaracá e Pernambuco no comércio atlântico de escravos, demonstrando grupos locais que buscavam alternativas frente à força dos comerciantes vizinhos de maior porte. Diante da conjuntura econômica já discutida anteriormente, a Coroa portuguesa permitiu – em diversas oportunidades – concessões para os moradores comercializarem pessoas escravizadas. Isso também ocorreu com Itamaracá. É possível que essa capitania possuísse rotas diretas com a África desde o final do século XVII, mas somente em 1713 foi permitida a formação de uma companhia composta por moradores de Goiana para o comércio de africanos escravizados, que poderia, a partir de 1719, efetuar esses negócios sem passar pelo porto do Recife, ou seja, de forma autônoma. Veremos adiante que essa permissão esbarrava nas indefinições jurisdicionais da capitania, que, possivelmente, levaram a uma articulação com comerciantes da Paraíba. Essa permissão só ocorreu após a reivindicação da Câmara de Goiana de não ser necessário o despacho por intermédio de Pernambuco.³²

31 Evaldo Cabral de Mello, *A Fronda dos Mazombos: nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*, São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 81.

32 Brasil, Ministério da Educação e Saúde, *Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Pernambuco e outras capitanias 1716-1727*, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras Raras e Publicações, 1953, v. 99, p. 83, D. 46. ☒

Não há dados que permitam identificar quantos escravizados aproximadamente foram desembarcados em Itamaracá. Contudo, sabemos que esse negócio – e suas flutuações – permaneceram até a virada da década de 1740 para a de 1750. Nesse período, há uma consolidação da influência de Pernambuco sobre suas vizinhas e isso também é perceptível no controle sobre o comércio de escravizados. Companhias com monopólio comercial foram fundadas e as capitanias de Itamaracá e Paraíba formalmente anexadas à de Pernambuco nas décadas seguintes.

Identificamos três permissões, entre 1725 e 1747, para que moradores de Itamaracá pudessem comercializar diretamente com a África.³³ Em 1748, porém, o governador de Pernambuco, diante da já citada conjuntura de consolidação dessa influência, contestou a participação de sua vizinha no referido negócio e reivindicou que as embarcações que viajavam para a Costa da Mina entrassem na cota de Pernambuco.³⁴ Em contrapartida, os representantes da vila de Goiana evidenciaram que havia conflitos de interesses entre as duas praças. Se, por um lado, havia demanda por africanos na própria capitania, por outro, os comerciantes

33 AHU, CU, 015, cx. 32, D. 2960, *CARTA dos ofícios da Câmara da vila de Goiana ao rei [D. João V], sobre a permissão para fazer o comércio de escravos e tabaco com Angola e Costa da Mina, por seis anos*, Goiana, [21 ago. 1725]; AHU, Lisboa, Conselho Ultramarino, 015, cx. 42, D. 3771, *CARTA dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei [D. João V], sobre se mandar tirar a residência do ouvidor da capitania de Itamaracá, Francisco Gomes da Costa Guerra, dos três anos que tem servido*, Goiana, [8 nov. 1731]; AHU, CU, 015, cx. 65, D. 5508, *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 jan. 1747].

34 AHU, CU, 015, cx. 67, D. 5683, *CARTA do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos, D. Marcos José de Noronha e Brito], ao rei [D. João V], informando seu parecer sobre o requerimento da Câmara de Goiana em que pede permissão para comerciar com os portos de Angola e Costa da Mina, Recife*, [18 mar. 1748]. Com o objetivo de controlar o comércio com a Costa da Mina, a Coroa portuguesa estabeleceu um limite de embarcações que poderiam negociar, sendo oito para a Bahia e quatro para Pernambuco. O argumento do governador, portanto, era que os comerciantes de Itamaracá se inserissem dentro dessas quatro embarcações saídas de Pernambuco.

do Recife estavam preocupados com suas próprias demandas e com a revenda desses escravizados para as minas de ouro.

Para além de exporem conflitos, na documentação é possível perceber uma síntese da participação de Itamaracá nesses negócios na primeira metade do século XVIII. Se em 1713 houve a permissão para a criação da Companhia, entre as décadas de 1720 e 1740 ocorreram viagens sem a intermediação de Pernambuco. Tal participação pode ter diminuído a partir da década de 1730 e, em 1748, o governo de Pernambuco reivindicou o controle sobre este negócio para Itamaracá.

Apesar de não termos encontrado muitos detalhes sobre os nomes de comerciantes negreiros de Itamaracá, o mesmo documento informa que havia duas sumacas envolvidas nos negócios com a Costa da África. Essa era a mesma quantidade registrada na Paraíba, o que demonstra semelhanças entre ambas as capitânicas. Isso nos permite imaginar que tais comerciantes não conseguiam ter grandes cabedais para disputar um comércio tão competitivo.

Por que, então, esses comerciantes se envolveram no tráfico? A nossa principal hipótese é de que essa seria uma forma de tentar fugir da crise açucareira. Diante de poucos retornos dados pela venda de açúcar, alguns desses senhores e comerciantes buscaram no tráfico negreiro uma maneira de conseguir ampliar suas riquezas, revendendo esses escravizados para diversas áreas, como as minas e para a zona pecuária.

Outra possibilidade estava no fretamento dessas embarcações. Essa era uma prática frequente e, no caso descrito, a impossibilidade de competir com grandes praças – como Recife, Rio de Janeiro e Salvador – fez da sumaca da Paraíba uma embarcação disponível para frete, o que pode ter se repetido em outras oportunidades. Por fim, esses comerciantes conseguiram, seja direta ou indiretamente, se articular com o objetivo de comprar africanos e, com isso, garantir a reprodução de suas propriedades e poder. Se, nas reclamações dos capitães-mores, os comerciantes compravam poucos africanos, para estes era uma quantidade suficiente para manter seu prestígio.

Além do mais, com as disputas entre potências europeias na costa da África, houve um aumento dos portos e das feitorias que negociavam escravos, tornando-se, assim, o negócio mais capilarizado. O principal caso que demonstra isso é o de Matias Soares Taveira, que era um jovem senhor de escravos da Paraíba em 1714, quando envolveu-se no tráfico. No seu período de atividade, ampliou significativamente suas propriedades e títulos, com diversas sesmarias e chegando ao posto de mestre de campo das ordenanças.

Entretanto, é inegável a discrepância entre a quantidade de africanos importados por Recife em relação a suas vizinhas. Isso porque havia uma força maior dessa praça sobre as demais. Diante disso, ademais dos pontos de conflitos, constituíram-se também diversas redes de alianças entre os comerciantes das três capitanias no trato negreiro, como veremos a seguir.

Alianças entre Paraíba, Itamaracá e Pernambuco no trato negreiro

O caso com o qual começamos este artigo demonstra que a circulação de pessoas envolvidas com o comércio de escravizados entre as Capitanias do Norte poderia ser algo comum. Outras situações registradas na documentação confirmam isso. Muitas vezes, vemos comerciantes de determinada praça desembarcando em portos vizinhos, seja para facilitar o negócio, seja para driblar a fiscalização. Tais casos nos remetem às diversas redes construídas para viabilizar o tráfico de escravizados.

Itamaracá demonstra bem isso, pois suas condições de jurisdição e a produção do tabaco permitiram com que fosse, ainda que com pouca conexão direta com a África, importante para o comércio transatlântico. Do ponto de vista jurisdicional, Itamaracá vivenciava constantes conflitos. Desde a década de 1690, voltou a ser uma capitania pertencente à Casa dos Cascais, porém, “na prática, estava sujeita no político ao Governo Geral

da Bahia, no militar a Pernambuco e na Justiça ao Ouvidor da Paraíba”.³⁵ Isso permitiu com que brechas fossem abertas na dinâmica do comércio de escravizados com o intuito de não pagar os tributos necessários ou para ampliar a influência econômica com uma possível anexação, comandada pela Paraíba ou Pernambuco. O início do século XVIII foi marcado por pedidos de ambas as capitânicas para o Conselho Ultramarino destacando a necessidade de anexar Itamaracá.³⁶

Um exemplo de como esses conflitos jurisdicionais geravam brechas para a atuação desses agentes mercantis pode ser visto em 1722, quando uma sumaca organizada por mercadores de Recife desembarcou em Itamaracá com objetivos dúbios. Para o provedor de Pernambuco, essa era uma forma de burlar o fisco, pois os valores não seriam pagos na Alfândega de Recife e, uma vez desembarcados em Itamaracá, poderiam viajar para Recife facilmente, devido à proximidade. Vale ressaltar que situação parecida tinha ocorrido décadas antes, no final do século XVII, demonstrando que essa poderia ser uma prática recorrente.³⁷ Ora, desem-

35 Luciana de Carvalho Barbalho Velez, “Donatários e administração colonial: a capitania de Itamaracá e a casa de Cascais (1692-1763)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016, p. 112, [↗](#).

36 Brasil, Ministério da Educação e Saúde, *Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro – Bahia 1721-1725, Pernambuco e outras capitânicas 1712-1716*, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras Raras e Publicações, 1952, v. 98, p. 115, D. 76. [↗](#). AHU, CU, 014, cx. 4, D. 330, CARTA do [governador-geral do Brasil], Pedro de Vasconcelos de Sousa, ao rei [D. João V], sobre a carta régia ordenando que dê seu parecer acerca do que propõe o capitão-mor da Paraíba, João da Maia da Gama, a respeito da anexação das capitânicas do Rio Grande, de Itamaracá e o Terço de Açú à Paraíba, Bahia, [10 jun. 1712]; AHU, CU, 015, cx. 47, D. 4243, CARTA do [vice-rei e governador geral do Estado do Brasil], conde de Sabugosa, [Vasco Fernandes César de Meneses], ao rei [D. João V], sobre as representações do governador da capitania de Pernambuco, [Duarte Sodré Pereira Tibão], e do capitão-mor da Paraíba, sobre anexar-se Itamaracá, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, a Pernambuco, Bahia, [16 nov. 1734].

37 Brasil, Ministério da Educação e Saúde, *Documentos Históricos: Pernambuco e outras capitânicas do norte: cartas e ordens, 1717-1727*, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras Raras e Publicações, v. 85, 1949, pp. 118-119. [↗](#); Josué Lopes dos Santos, “Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: articulações inter-regionais e internacionais”, Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura), Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2013. p. 87, [↗](#).

barcar em uma capitania vizinha para encaminhar seus escravos para o verdadeiro destino final – no caso, Pernambuco – implicaria em uma rede de alianças e negócios bem estabelecida.

Nessas articulações, a produção de tabaco era fundamental. Parte do tabaco produzido na referida capitania passava por Pernambuco para ser encaminhada para o comércio negreiro. Entretanto, apesar de ser a maior beneficiada pela produção de tabaco de Itamaracá, Pernambuco não era a única capitania que se utilizava desta. Retomamos aqui a situação da Paraíba. Por não ter muito acesso ao ouro, a referida capitania precisava muito dos chamados “gêneros da terra” para negociar escravos, tornando-se muito dependente de Itamaracá para garantir sua quantidade de tabaco. Em 1714, o capitão-mor da Paraíba, João da Maia da Gama, organizou duas vezes patachos para comprar africanos escravizados, e destacou a importância dos produtores de Goiana nessa empreitada. Na mesma época, vemos diversas vezes Matias Soares Taveira se deslocando da Paraíba para Itamaracá para negociar tabaco a ser utilizado no tráfico. Também temos o capitão-mor Pedro Monteiro solicitando permissão para negociar tabacos no mercado de escravos da Costa da Mina, sendo ele um dos proprietários de um patacho envolvido nesse negócio. Décadas depois, em 1750, Antônio de Foios surge na documentação como um comerciante de escravos da Costa da Mina que responde a uma denúncia de que estava agindo de forma ilegal. No momento em que foi intimado, estava exatamente em Goiana, negociando tabaco.³⁸

38 AHU, CU, 014, cx. 5, D. 360, *CONSULTA do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V*; Lopes, *A Fênix e o Atlântico*, p. 154-155; Arquivo Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (AIHGP), João Pessoa, Documentos Coloniais e Imperiais, *Ordens Régias (1720-1733)*, D. 162, 27 out. 1728; AHU, CU, 014, cx. 12, D. 1009, *CONSULTA do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V, sobre as razões prementes para a substituição do capitão-mor da Paraíba, Pedro Monteiro de Macedo*, Lisboa, [26 nov. 1743]; AHU, CU, 014, cx. 17, D. 1408, *REQUERIMENTO do alferes Manuel Carneiro de Albuquerque, ao rei [D. José I], solicitando mandar que tome a denúncia do suplicante contra António José de Foios, escrivão do Crime, Ouvidoria, Resíduos e Novos Direitos da cidade da Paraíba, por comerciar publicamente com uma embarcação de escravos chegada da Costa da Mina, e por outras violações das leis, Paraíba, [7 nov. 1754]*.

Ou seja, por décadas, foram constantes os registros de moradores da Paraíba que, ao se envolverem com o comércio de escravizados, articulavam-se a Itamaracá. Em poucas palavras, a ausência de acesso a ouro tornava a vida dos comerciantes da Paraíba mais difícil para comprar escravizados e, com isso, o tabaco assumia uma posição crucial para seus negócios, deixando-os dependentes de articulações com os produtores de Itamaracá. A situação chegou a tal ponto que a Câmara da Paraíba solicitou a permissão de produzir tabaco para não depender de sua vizinha.³⁹

Outro caso interessante que aponta essas articulações entre Paraíba e Itamaracá foi o de Antônio Monteiro. Sabemos pouco sobre esse comerciante. O já citado João de Abreu Castelo Branco informava, em 1725, sobre os contratos arrematados na capitania e um deles foi por Antônio Monteiro que, em suas palavras, era homem de “muita quantidade de escravo tendo a maior parte em três embarcações que navegavam para a Costa da Mina”.⁴⁰ Devido as suas contribuições para o desenvolvimento do comércio local, o referido Monteiro era Coronel dos Homens do Cipó – regimento criado durante a Guerra dos Mascates e que serviu como tropa dos homens de negócio.⁴¹ Este chegou a ter relações com comerciantes da Inglaterra, o que demonstra uma rede ampla de contatos. Apesar disso, faliu. Ainda assim, Antônio Monteiro nos permite pensar sobre a circulação desses comerciantes negreiros com interesses em mais de uma capitania.⁴²

Portanto, durante toda a primeira metade do século XVIII, Paraíba e Itamaracá estabeleceram alianças com o objetivo de adentrar ao mercado de escravizados. A situação tornou-se de dependência, não podendo

39 AHU, CU, 014, cx. 8, D. 661, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, ao rei [D. João V]*. Paraíba, [4 fev. 1732].

40 AHU, CU, 014, cx. 6, D. 458, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], João de Abreu Castel Branco, ao rei [D. João V], remetendo relação dos contratos dos dízimos que correram pela Fazenda Real, nos últimos vinte anos*, Paraíba, [26 jul. 1725].

41 Esses “homens do cipó” era uma força armada que protegia os reinóis, ou seja, os mascates em Goiana, sendo usados como uma espécie de “força de choque”. Sobre essa tropa, ver Mello, *Fronda dos Mazombos*, p. 364.

42 Mais sobre o caso de Antônio Monteiro pode ser visto em Guimarães, “Dos escravos”.

a Paraíba envolver-se no tráfico sem a vizinha. Além de tentar anexar Itamaracá, eram frequentes a reivindicação das afinidades de produção entre as duas capitanias que seriam benéficas para a Coroa, apontando, assim, interesses comuns entre ambas. A Câmara da Paraíba pedia que o açúcar e tabaco de Itamaracá fossem transportados por essa capitania, já que deveriam ser averiguados em sua Ouvidoria. Como consequência, também reivindicavam que os escravos fossem desembarcados na Paraíba. Vemos aqui interesses evidentes de estabelecer vantagens frente ao tráfico, garantindo uma aproximação entre a Paraíba e Itamaracá e tendo as questões jurisdicionais como argumento.⁴³

Além de todas as questões aqui analisadas, também podemos encontrar casos de desembarques ocorridos na Paraíba e em Itamaracá, mas que tinham como destino final Pernambuco. Um deles ocorreu em 1721, quando um navio com africanos escravizados, que tinha como mestre Antônio Martins das Chagas, desembarcou na Paraíba. Esse navio pertencia a moradores de Pernambuco e havia negociado escravizados com o Reino de Ajudá. Sabemos que a referida embarcação não teve autorização para o negócio e o mestre precisou pagar uma fiança de três escravos, demonstrando possível contrabando nesse caso.⁴⁴ Semanas depois, outro navio – desta vez, vindo de Angola – e que seguia para Pernambuco, arribara na Paraíba com 476 escravos.⁴⁵ Cobrava-se fiança do mestre do navio até ele apresentar a documentação necessária – a certidão que demonstrasse o respeito às regras de quantidade de africanos embarcados de acordo com a arqueação do navio.

Esses casos reforçam o que destacamos anteriormente para Itamaracá: uma das possíveis estratégias de descaminhos era desembarcar

43 AHU, CU, 014, cx. 8, D. 661, *CARTA do [capitão-mor da Paraíba], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, ao rei [D. João V].* Paraíba, [4 fev. 1732].

44 Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (AIHGP), João Pessoa, Documentos Coloniais e Imperiais, *Ordens Régias (1720-32)*, 5 set. 1721.

45 AIHGP, DCI, *Ordens Régias (1720-32)*, 22 set. 1721; Logo em seguida, são registradas na Paraíba as regras de condução de escravos de Angola para o Brasil. AIHGP, João Pessoa, Documentos Coloniais e Imperiais, *Ordens Régias (1720-32)*, 10 mar. 1724.

em portos vizinhos, gerando confusão e necessidade de confirmar se os direitos foram pagos corretamente. O mesmo ocorreu em 1735, quando, em duas situações, embarcações pararam na Paraíba com africanos. Uma delas foi o patacho comandado por Simão dos Santos Lisboa, chamado de *Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santa Teresa*. A outra foi o bergantim comandado Tomé de Sousa da Ponte chamado, *Nossa Senhora do Carmo e São Patrício*.⁴⁶ Ambos informaram que não pagariam os tributos, por já terem o feito na África, causando certa confusão sobre a arrecadação. Além do mais, chama-nos atenção um bergantim com africanos desembarcar na Paraíba. Já citamos que essa capitania possuía embarcações pequenas, como patachos e sumacas, não havendo nenhum registro de embarcações maiores como bergantins, sendo esse tipo mais comum em Pernambuco. Seria, então, o *Nossa Senhora do Carmo e São Patrício* pertencente a comerciantes vinculados à praça do Recife?

O movimento contrário também ocorria, quando comerciantes da Paraíba utilizavam o porto do Recife, o qual possuía maior capacidade de desembarque e de redes de negócio. Em registro feito pelo governador de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, é possível identificar um caso de barco desembarcando em Recife, mas pertencente a moradores da Paraíba. No ano de 1755, quando foi feito o registro, essa capitania se tornou subordinada a Pernambuco, confirmando uma condição de dependência que se estendia havia décadas.⁴⁷ Tais relações comerciais apontam

46 AHU, CU, 014, cx. 9, D. 783, *REQUERIMENTO do capitão do patacho Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santa Teresa, Simão dos Santos Lisboa, ao rei [D. João V], solicitando mandar ao provedor da Fazenda Real de Paraíba restituir-lhe a quantia paga a mais no imposto dos escravos trazidos por ele da Costa da Mina, Paraíba, [5 out. 1735]; AHU, Lisboa, Conselho Ultramarino, 014, cx. 9, D. 784, *REQUERIMENTO do mestre de um bergantim, Tomé de Sousa da Ponte, ao rei [D. João V], solicitando mandar ao provedor da Fazenda da Paraíba restituir-lhe a quantia paga a mais no imposto dos escravos trazidos por ele da Costa da Mina, Paraíba, [6 out. 1735].**

47 Deoclécio Leite de Macêdo, “O Diário do governador Correia de Sá 1749 a 1756”, *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, v. 56 (1983), pp. 18-334, ¶. p. 282.

essa proximidade, não tendo a Paraíba completa autonomia do ponto de vista do comércio.

Por fim, retomamos o caso de Diogo Gonçalves para demonstrar as diversas conexões possíveis no comércio de escravizados entre as capitanias estudadas. Ele foi registrado como um “comissário de Pernambuco”. Diante da diversidade e hierarquia existente nos grupos dos comerciantes, os comissários eram

Negociantes itinerantes, [que] 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 no 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 anos. Vendendo fazendas que não lhe pertenciam ou representando mercadores de uma praça em outra.⁴⁸

Diante disso, a principal característica de um comissário era a sua mobilidade, circulando em localidades distintas, tratando em nome de homens de negócio de maiores cabedais. Sendo o comércio de escravizados uma área de investimento de grande porte, tendo a participação de grandes homens de negócios no topo do mercado, esses comissários circulavam na África e no Brasil com o objetivo de executar os negócios. Assim, é muito provável que entre capitanias como Paraíba e Itamaracá, com o envolvimento limitado no trato negreiro, existissem vários comissários como Diogo Gonçalves, comercializando escravos ou burlando a fiscalização da Coroa. Além do mais, o referido caso aponta para uma prática comum no comércio de africanos escravizados e que poderia ser prática comum utilizada com embarcações menores (como sumacas e patachos) vindos de Itamaracá e Paraíba.

48 Lopes, *A Fênix do Atlântico*, p. 135.

Considerações finais

A primeira metade do século XVIII foi de consolidação de uma conjuntura que se abriu ainda na segunda metade do século anterior, marcada por mudanças no sistema atlântico – em que o Império português passou a dedicar mais seus esforços. Conflitos no sistema internacional também colocaram a Coroa portuguesa em uma posição de desvantagem, perdendo espaço em alguns locais da África, por exemplo.

No Brasil, as mudanças foram significativas. As chamadas Capitânicas do Norte, sobretudo Pernambuco, perdiam espaço para Rio de Janeiro e Bahia, diante de uma crise açucareira ocorrida após a guerra contra os holandeses. Além do mais, a descoberta das minas levou o centro econômico para o entorno da capitania do Rio de Janeiro definitivamente, intensificando o comércio de africanos escravizados.

Nessa mesma conjuntura, houve a expansão pecuária, que culminou em um maior território colonial e, com isso, ampliou-se as rotas de comércio para o interior, incluindo também o comércio negreiro. A circulação de mercadorias ocorria a partir de um sistema de portos de menor escala que se articulavam, via navegação de cabotagem, entre si e com um porto de maior movimentação – Recife, no caso das Capitânicas do Norte. Com isso, consolidou-se, nessa vila, um poderoso grupo de comerciantes que conseguiu sua zona de influência por todas as capitânicas vizinhas.

Todo esse novo cenário no Atlântico abriu oportunidades para diversas pessoas se inserirem no mercado de africanos escravizados. Se Recife se consolidou como um importante porto de desembarque negreiro, outras capitânicas também passaram a reivindicar maior participação nesse negócio, como no caso da Paraíba e Itamaracá. Dessa maneira, esses comerciantes conseguiram estabelecer relações de aliança e conflitos com o objetivo de acessarem esse mercado.

Novas pesquisas têm trazido detalhes sobre as dimensões do comércio atlântico de escravizados para o Brasil, mas muito ainda precisa ser feito. É necessário pensar que esse era um mercado que não se encerrava

nos portos de desembarque, envolvendo uma série de agentes e rotas comerciais que se articulavam entre capitânias. Os perfis de pessoas escravizadas e de comerciantes envolvidos no tráfico, além dos movimentos por eles estabelecidos, são fundamentais para que tenhamos um quadro mais consistente sobre essas atividades.

Recebido em 23 jul. 2023

Aprovado em 29 fev. 2024

doi: 10.9771/aa.v0i69.55511



A primeira metade do século XVIII foi um período de importantes mudanças na economia do Brasil. Por um lado, ocorreu um forte crescimento do comércio atlântico de escravizados, sobretudo devido à descoberta de minas de ouro. Por outro lado, as Capitanias do Norte tentavam sair de uma crise na produção açucareira. Diante do novo contexto, o tráfico atlântico de escravizados mostrou-se como uma possibilidade de ganho para senhores e comerciantes de capitanias como Paraíba e Itamaracá, que passaram a estabelecer alianças e conflitos, para acessar esse mercado, com os agentes mercantis de Pernambuco, principal centro de desembarque de africanos da região. O objetivo deste artigo é demonstrar como ocorria o comércio atlântico de escravizados para as Capitanias do Norte na primeira metade do século XVIII, dando destaque às alianças e conflitos entre seus comerciantes, tema este ainda pouco explorado pela historiografia.

Comércio de escravizados | Capitanias do Norte | Século XVIII.

***ATLANTIC NETWORKS IN THE TRADE IN ENSLAVED PEOPLE
BETWEEN PARAÍBA, ITAMARACÁ AND PERNAMBUCO (1700-1750)***

In Brazil, the first half of the 18th century witnessed significant economic changes. On the one hand, the discovery of gold mines triggered the growth of Atlantic slave trading; on the other, the Northern Captaincies faced a crisis in sugar production. Within that context, the Atlantic slave trade presented an opportunity for profit to masters and traders of the northern captaincies of both Paraíba and Itamaracá. They began forming alliances and engaging in conflicts with merchants from Pernambuco, the primary hub for the disembarkation of African slaves in the region, to gain access to that market. This paper seeks to explore and demonstrate the dynamics of the Atlantic slave trade to Brazil's Northern Captaincies, focusing on alliances and conflicts between local merchants and those from Pernambuco, shedding light on an underexplored subject in the historiography of Brazilian slavery.

Slave trading | Northern Captaincies | 18th century.