



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

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)**

Recife

2022

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 apresentada ao Programa de Pós  
Graduação em História da Universidade  
Federal de Pernambuco, como requisito  
para obtenção do título de Doutor em  
História.

Área de concentração: Sociedades,  
Culturas e Poderes  
Linha: Mundo Atlântico  
Orientador: Dr. George Felix Cabral de  
Souza

Recife

2022

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

G963d Guimarães, Matheus Silveira.  
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)  
/ Matheus Silveira Guimarães. – 2022.  
361 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. George Felix Cabral de Souza.  
Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.  
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2022.  
Inclui referências.

1. Brasil - História. 2. Escravidão. 3. Tráfico de escravos. 4.  
Comerciantes de escravos. 5. Século XVIII. I. Souza, George Felix de  
(Orientador). II. Título.

981 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2022-016)

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 apresentada ao Programa de Pós  
Graduação em História da Universidade  
Federal de Pernambuco, como requisito  
para obtenção do título de Doutor em  
História.

Tese aprovada em: 31/01/2022

**BANCA EXAMINADORA**

---

Dr. George Felix Cabral de Souza (Universidade Federal de Pernambuco) – Orientador

---

Dra. Suely Creusa Cordeiro de Almeida (Universidade Federal de Pernambuco) – Avaliadora  
interna

---

Dr. Rômulo Xavier do Nascimento (Universidade Federal de Pernambuco) – Avaliador  
interno

---

Dr. Gustavo Lopes Acioli (Universidade Federal Rural de Pernambuco) – Avaliador Externo

---

Dra. Isnara Pereira Ivo (Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia) – Avaliadora Externa

Em 2013, quando ainda estudava no mestrado, minha vida se cruzou com a de Gabi Limeira e não se soltou mais. Desde então, enfrentamos todos os tipos de desafios e prazeres, permanecendo sempre juntos. Longas estradas, cansativos voos, correria do cotidiano, pandemia. Continuamos buscando e encontrando nosso equilíbrio na baila da vida. E a cada dia que passa o amor torna-se maior, concretizando cada vez mais o sentido da palavra companheirismo. Não só isso, o amor e carinho construídos cotidianamente fizeram com que trouxéssemos agora ao mundo uma nova pessoa. Amora ainda não chegou, mas já mudou tudo e para melhor.

Gabi e Amora, este trabalho só foi possível graças a vocês. E a vocês o dedico.

## AGRADECIMENTOS

Como todo trabalho, esta tese só foi possível com a contribuição de diversas pessoas durante mais de quatro anos de pesquisa. Esta foi desenvolvida em plena pandemia da Covid-19, impedindo o acesso presencial aos diversos arquivos que pensava em pesquisar. Além das mais de 600 mil mortes e da tensão constante vivenciada sob um governo terrível para o país, o percurso de pesquisa também foi obstaculizado por ataques hackers a alguns bancos de dados digitais. Por sorte, pude contar com a contribuição de diversas pessoas que me permitiram acessar documentos e viabilizar a escrita desta tese.

Agradeço a George Cabral de Souza, meu orientador. Assim que soube do resultado da seleção, George logo entrou em contato para se apresentar e apontar indicações para a pesquisa. Desde então, além das importantes observações e compartilhamento de materiais, teve a tranquilidade de me orientar durante um período tão difícil como a pandemia.

Aos membros da banca, Suely Almeida, Rômulo Nascimento, Gustavo Lopes e Isnara Ivo por terem aceitado participar da banca, trazendo importantes contribuições. Suely e Gustavo já estavam presentes nesse processo desde a qualificação, permitindo um melhoramento significativo das questões propostas na pesquisa.

Outros importantes professores participaram de minha formação durante o curso das disciplinas e me permitiram, a partir dos debates, refletir sobre meus problemas de pesquisa de forma mais elaborada. Além de Suely e Rômulo, de quem fui aluno, também contribuíram Marcus Carvalho, Antônio Montenegro e Jeanni Menezes.

Às secretárias do Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, Sandra e Carol, que sempre, de forma muito gentil, viabilizaram a parte burocrática do curso. Pena que a maior parte dessa convivência tenha sido de maneira virtual.

Agradeço a Solange Rocha, minha antiga orientadora e agora amiga, que auxiliou no processo ainda de elaboração do projeto, sugerindo inclusive que escolhesse este tema de pesquisa. Além de sua grande contribuição para minha prática como historiador, Solange permanece sendo uma importante interlocutora sobre a história da escravidão na Paraíba.

Outras pessoas foram fundamentais no acesso a livros e documentos. Rodrigo Ceballos compartilhou gentilmente a documentação digitalizada dos Cartórios de Pombal; Inaldo Chaves enviou-me mapas e textos sobre o século XVIII; Gustavo Nogueira que, conversando comigo no Simpósio da Anpuh em 2019, deu-me diversas ideias para a pesquisa e, anos depois, me enviou um importante documento que não encontrava em nenhum lugar virtual: a descrição de viagens feitas por João da Maia da Gama; Giulia Melo, em um dos momentos mais difíceis do

isolamento social da pandemia e da pesquisa, conseguiu encontrar importantes acervos e bibliografia digitalizada sobre a história do Rio Grande do Norte, que vinha sendo um desafio para mim até então; Fred Cândido, ainda no primeiro ano do doutorado, em diversas conversas de corredor, me avisou que possuía as Revistas do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano e os Anais Pernambucanos, fontes fundamentais para a história de Pernambuco e que pude ter acesso digital graças a ele; os funcionários do Arquivo Público Mineiro, Rafael Pedro Nogueira e Márcia, que prontamente providenciaram documentos digitalizados deste acervo.

Por onde passei, sempre consegui construir uma relação amigável e de respeito no trabalho. Foram quatro anos de pesquisa e escrita da tese sem pedir licença do trabalho e isso só foi uma tarefa possível graças à compreensão de colegas e chefes dos locais por onde atuei, como da Escola Eliete Araújo de Souza e do Instituto Federal do Sertão Pernambucano, em Petrolina, das Escolas Luiz Vaz de Camões e Aruanda e do curso de RI da Universidade Estadual da Paraíba, em João Pessoa. Meus alunos também foram fundamentais nessa experiência de pesquisa. Mesmo sem saber, seus questionamentos me fizeram e ainda fazem repensar constantemente o que é a história e como pesquisar nosso passado.

Aos companheiros e companheiras da Consulta Popular que, na luta política do presente, me ajudaram a compreender as disputas políticas do passado.

Aos meus amigos, que em momentos tão difíceis, permitiram manter a esperança e alegria em pé: Dmitri, Áquila, Rebeca e Isabor (que inclusive me ajudou na revisão do texto e suas traduções), Pablo – amigo/irmão –, aos Pots, aos camaradas do Do Nada. Junto com meus amigos, não poderia deixar de lembrar de minha família, em especial, minha mãe, Cida, e meu pai, Guimarães; meu irmão, Arthur; minha irmã, Andreia, e minha linda sobrinha Lara. Sempre orgulhosos e incentivadores da minha vida. Não teria chegado até aqui se não fosse por vocês.

## RESUMO

O período entre a segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XVIII foi de grandes transformações para o Império português, especificamente no Atlântico. Diante de mudanças nas relações internacionais e de uma crise financeira, Portugal centrou suas atenções para o Brasil e, por consequência, para África. A expansão pecuária para o sertão e a descoberta de ouro aceleraram esse processo que também implicou em uma maior interação comercial entre as capitanias e intensificação do tráfico negreiro. O nosso tema de estudo é exatamente como ocorreu o comércio de escravos para as Capitanias do Norte do Estado do Brasil, diante desse cenário de mudanças. Uma vez que esses escravos africanos chegavam nos portos das Capitanias do Norte, parte ficava no litoral e outra era vendida seja para o trabalho na pecuária, seja pra o trabalho nas Minas, estabelecendo um circuito interno – que estava associado ao mercado externo – de escravos. Pretendemos demonstrar neste trabalho que o comércio de pessoas escravizadas não se restringia apenas aos portos litorâneos, mas alcançava os sertões das Capitanias do Norte e das Minas ainda na primeira metade do século XVIII. Nessa conjuntura, houve a participação de diversos negociantes, mas o mercado foi centralizado e fortaleceu os da praça de Recife. Quem eram esses comerciantes? Quais seus interesses e redes mercantis? Como ocorriam as viagens e as formas de venda e compra de escravos? Essas foram algumas das questões que nos guiaram na análise das fontes. Para isso, utilizamos como principais documentos os avulsos e códices do Arquivo Histórico Ultramarino, as coleções *Anais da Biblioteca Nacional*, *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional* e *Documentos interessantes para a história e costume de São Paulo*, além da documentação publicada por revistas de Institutos Históricos como os de Pernambuco e Ceará, todas elas acessíveis digitalmente. As ordens régias, o livro da Ouvidoria da Paraíba e documentos cartoriais presentes em acervos locais também foram de suma importância para compreender as articulações comerciais existentes das Capitanias do Norte entre si e destas com as Minas. Por fim, destacamos o banco de dados disponibilizados pelo *Slave Voyages* que tem aberto diversas possibilidades de pesquisa quantitativa e qualitativa acerca do comércio de pessoas escravizadas.

**Palavras-chave:** Comércio de escravos; Capitanias do Norte; Sertões; Minas; Século XVIII

## ABSTRACT

The period between the second half of the 17th century and the first half of the 18th century was one of great transformations for the Portuguese Empire, specifically in the Atlantic. Facing changes in international relations and a financial crisis, Portugal turned its attention to Brazil and, consequently, to Africa. The expansion of cattle ranching to the zone known as *sertão*, as well as the discovery of gold, accelerated this process, which also led to a greater commercial interaction between the captaincies and an intensification of the slave trade. The focus of this study is precisely to understand how the slave trade took place in Brazil's Northern Captaincies during that moment of change. Once the African slaves arrived at the ports of the Northern Captaincies, part of them stayed in the coast, while the other was sold to either work in cattle raising or in Minas Gerais, establishing an internal circuit - which was associated with the external market - of slaves. In this work, we intend to demonstrate that the trade of enslaved people was not restricted only to coastal ports, but also reached the countryside of the Northern Captaincies and Minas Gerais in the first half of the 18th century. In such juncture, several traders were initially involved, but the market was then centralized, leading to a strengthening of the ones based in Recife. Who were these traders? What were their interests and merchant networks like? How did the trips and sales take place? Those were some of the questions that guided us while analyzing our sources. In order to perform such analysis, we used, as our main documents, spare parts and codices of the Overseas Historical Archive, the Annals collections of the National Library, Historical Documents of the National Library, and Documents which regarded the history and customs of São Paulo, in addition to the documentation published by magazines of Historical Institutes such as those in Pernambuco and Ceará, all of which can be found online. The royal orders, the book of the Ombudsman of Paraíba, and notarial documents present in local collections were also extremely important to understand the existing commercial articulations of the Northern Captaincies among themselves, and between them and those of Minas Gerais. Finally, we highlight the database provided by Slave Voyages, which has opened up different possibilities for quantitative and qualitative research on the trade of enslaved people.

**Keywords:** Slave trade; Northern Captaincies; Sertões; Minas Gerais; 18th century

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Dízimos do Açúcar (1654-1701) – Pernambuco .....	72
Gráfico 2 -	Contrato dos dízimos em cruzados – Pernambuco, Paraíba, Itamaracá (1700-1760) .....	73
Gráfico 3 -	Preços dos escravos exportados da Costa Ocidental da África (1650-1850) .....	80
Gráfico 4 -	Escravos africanos desembarcados no Brasil (1501-1775) .....	113
Gráfico 5 -	Participação de Pernambuco no tráfico de escravos para o Brasil (1651-1775) .....	115
Gráfico 6 -	Proporção de desembarque de escravos nas principais regiões do Brasil (1651-1775) .....	116
Gráfico 7 -	Desembarque de africanos escravizados na Paraíba (1694 – 1754) .....	120
Gráfico 8 -	Doações de sesmarias na Capitania do Ceará (1679-1824) .....	199
Gráfico 9 -	Procurações da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso - por quinquênio (1719-1749) .....	223
Gráfico 10 -	Produção de Ouro (Kg) - Minas Gerais .....	261
Gráfico 11 -	Preço dos Africanos em Minas Gerais (1707-1757) .....	283
Gráfico 12 -	Relação entre preços dos africanos na Bahia e Pernambuco e nas Minas .....	284
Gráfico 13 -	Valores de arrematação dos contratos dos escravos que saem de Pernambuco para as Minas .....	302
Gráfico 14 -	Comparativo dos Contratos dos Escravos que iam para as Minas de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro .....	303
Gráfico 15 -	Porcentagem de ouro que saiu de Pernambuco para Costa da Mina – Estimativas .....	320

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Capitanias do Norte do Brasil (século XVII-XVIII) .....	48
Mapa 2 -	Rotas da Conquista dos Sertões das Capitanias do Norte .....	52
Mapa 3 -	Carta topográfica do Governo de Pernambuco e suas anexas – 1766	58
Mapa 4 -	Áreas da produção do fumo na Bahia e em Pernambuco .....	86
Mapa 5 -	Costa da Guiné no século XVII .....	125
Mapa 6 -	Costa do Ouro – Séculos XVII e XVIII .....	126
Mapa 7 -	Costa dos Escravos – Século XVII e XVIII .....	128
Mapa 8 -	Portos do tráfico de escravos na África Central do século XVIII .....	131
Mapa 9 -	Concessão de sesmarias por ano no Sertão do Rio Piranhas (1670- 1750) .....	193
Mapa 10 -	Ribeiras da Capitania do Siará Grande e seus principais rios .....	198
Mapa 11 -	Principais estradas da capitania do Ceará .....	210
Mapa 12 -	Três Roteiros de penetração pelos territórios pernambucano .....	214
Mapa 13 -	Comarcas de Minas Gerais – Século XVIII .....	259
Mapa 14 -	Caminhos próximos ao rio São Francisco .....	272
Mapa 15 -	Rios que conectavam os sertões para as Minas .....	275

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -	Comerciantes de Escravos em Pernambuco – 1654-1759 .....	136
Quadro 2 -	Fazendas e escravizados de José Vaz Salgado .....	229
Quadro 3 -	Homens africanos escravizados registrados nos Inventários do sertão .....	231
Quadro 4 -	Mulheres africanas escravizadas registradas nos Inventários do sertão .....	233
Quadro 5 -	Signatários da proposta de Companhia de Couros do Sertão .....	244
Quadro 6 -	Homens de Negócio acionistas da Companhia das Minas de Ouro dos Cariris Novos e seus investimentos .....	247
Quadro 7 -	Contrato dos direitos dos escravos que saem do Rio de Janeiro para as Minas .....	293
Quadro 8 -	Contrato dos direitos dos escravos que saem de Pernambuco para as Minas .....	298
Quadro 9 -	Homens de Negócio de Recife que possuíam envolvimento com o tráfico de escravo e remeteram ouro para Lisboa .....	310
Quadro 10-	Casos registrados de negócio de escravos para as Minas saindo de Pernambuco .....	312

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Número de engenhos em Pernambuco (1629-1750) .....	75
Tabela 2 -	Preços dos escravos nos portos das Capitanias do Norte e Bahia (em réis) .....	79
Tabela 3 -	População das Capitanias do Norte – 1693-1762 .....	104
Tabela 4 -	População do Recife (1703-1750) .....	105
Tabela 5 -	Dados da população escrava e livre das Capitanias do Norte – 1762	106
Tabela 6 -	Registros e estimativas de africanos desembarcados no Brasil (1501-1851) .....	112
Tabela 7 -	Número de africanos desembarcados em Pernambuco e sua participação no mercado do Brasil (1551-1775) .....	115
Tabela 8 -	Africanos desembarcados em Pernambuco e Paraíba (1651 – 1760)	118
Tabela 9 -	Quantidade de navios e número de escravos africanos desembarcados em Recife – 1722-1731 .....	144
Tabela 10 -	Embarcações e escravizados da Costa da Mina e Angola para o Recife (1722-1777) .....	145
Tabela 11 -	Procurações da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso com referências aos portos negreiros .....	224
Tabela 12 -	Quantidade de ouro extraída das Minas de São José dos Cariris Novos (1753-1759) .....	238
Tabela 13 -	População escrava em Minas Gerais (1735-1749) .....	263
Tabela 14 -	Estimativa de média anual de africanos que foram para as Minas (1698-1760) .....	264
Tabela 15 -	Comboios de escravos que vieram dos Caminhos da Bahia e Pernambuco do ano 1717 para 1718 .....	279
Tabela 16 -	Valores dos escravos nas Minas .....	282
Tabela 17 -	Escravos que entraram no porto do Rio de Janeiro .....	289
Tabela 18 -	Comparativo da quantidade de escravizados desembarcados em Pernambuco e vendidos deste para o Rio de Janeiro .....	290
Tabela 19 -	Estimativas de escravos que foram para as Minas a partir da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco (1739-1759) .....	292
Tabela 20 -	Rendimentos do contrato do triênio 1728-1731, arrematado por Diogo de Querennor .....	301
Tabela 21 -	Relação da despesa que se faz em navio para a Costa da Mina (1756) .....	317
Tabela 22	Estimativas de viagens negreiras e ouro com a África Ocidental .....	318
Tabela 23 -	Estimativas de viagens negreiras e ouro negociados entre Pernambuco em África Ocidental (1718-1750) .....	319

## LISTA DE ABREVIATURAS

ABN	Anais da Biblioteca Nacional
AHU_CU_005	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Bahia)
AHU_CU_006	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Ceará)
AHU_CU_011	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Minas Gerais)
AHU_CU_014	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Paraíba)
AHU_CU_015	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Pernambuco)
AHU_CU_017	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Rio de Janeiro)
AHU_CU_018	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil - Rio Grande do Norte)
AHU_CU_017-01	Arquivo Histórico Ultramarino (Brasil- Rio de Janeiro-CA)
AIAHGP	Arquivo do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano
AIHGP	Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo
APM	Arquivo Público Mineiro
CCJQ	Cartório Coronel João Queiroga
DHBN	Documentos Históricos da Biblioteca Nacional
DI	Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo
FPFNN	Fórum Promotor Francisco Nelson da Nóbrega
LABORDOC	Laboratório de Documentação Histórica
LN	Livro de Notas
LO	Livro Novo da Ouvidoria da Paraíba
OR	Ordens Régias
TSTD	Transatlantic Slave Trade Database

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO: algumas considerações historiográficas e metodológicas</b>	<b>16</b>
1.1	O tráfico de escravizados e a historiografia sobre o Brasil colonial .....	20
1.2	Considerações metodológicas .....	34
<b>2</b>	<b>AS CAPITANIAS DO NORTE NA VIRADA DOS SÉCULOS XVII E XVIII</b>	<b>40</b>
2.1	O Mundo Atlântico e a organização regional das Capitanias do Norte .....	41
2.2	A crise do século XVII: mudanças no Atlântico .....	60
2.3	A economia das Capitanias do Norte do Brasil na nova conjuntura .....	67
2.4	Organização social entre os séculos XVII e XVIII .....	90
2.5	A demografia das Capitanias do Norte .....	102
<b>3</b>	<b>AS CAPITANIAS DO NORTE E O TRÁFICO ATLÂNTICO: números, regiões da África e comerciantes</b> .....	<b>109</b>
3.1	O volume de importações de africanos para as Capitanias do Norte .....	110
3.2	Entre Angola e Costa da Mina: os portos em contatos das Capitanias do Norte e África .....	122
3.3	Pernambuco e a centralização do comércio .....	132
3.4	Um comércio periférico nas Capitanias do Norte: Itamaracá e Paraíba .....	148
3.5	Negociações e contrabando no trato atlântico de africanos: possíveis redes entre Pernambuco, Itamaracá e Paraíba .....	174
<b>4</b>	<b>DO OCEANO PARA OS SERTÕES: o tráfico de africanos escravizados para o interior das Capitanias do Norte</b> .....	<b>182</b>
4.1	A integração com o Atlântico .....	183
4.2	A presença africana no sertão .....	201
4.3	Os caminhos dos sertões .....	207
4.4	O trato negreiro para os sertões das Capitanias do Norte .....	221

4.5	As Companhias de Comércio para as atividades do ouro, pecuária e de escravos .....	234
<b>5</b>	<b>A CAMINHO DAS MINAS: o comércio interno de escravos entre as Capitânicas do Norte e Minas Gerais .....</b>	<b>252</b>
5.1	As Minas Gerais: descoberta, demografia e demanda por escravizados .....	253
5.2	Os caminhos para as Minas .....	267
5.3	Dos escravos que saem para as Minas: estimativas e funcionamento do comércio .....	280
5.4	Interesses mercantis entre o Reino, as Capitânicas do Norte e as Minas: os contratos, contratadores e demais negociantes .....	395
5.5	Caminhos e descaminhos do ouro .....	314
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>326</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>330</b>

## 1 INTRODUÇÃO: algumas considerações historiográficas e metodológicas

O momento entre a segunda metade do século XVII e o início do século XVIII foi um dos mais decisivos do período colonial do Brasil. Diante de uma nova conjuntura internacional, a Coroa portuguesa voltou-se, cada vez mais, para o oceano Atlântico, transformando a África e a América no centro da dinâmica do império. Após anos de guerra contra os holandeses nas chamadas Capitânicas do Norte do Estado do Brasil, a produção açucareira passava por dificuldades. Diante disso, além das tentativas de recompor a atividade canavieira nessa região, várias expedições foram organizadas com o intuito de ocupar um território até então pouco conhecido pelos colonizadores: os sertões. Tais mudanças foram aprofundadas com o *boom* aurífero e com as guerras contra os povos indígenas no interior a partir da década de 1690, abrindo uma nova fase da colonização.

A descoberta de ouro nas Minas deu uma nova configuração à dinâmica atlântica do comércio de africanos escravizados, seja pelo aumento do preço destes, seja pela quantidade de pessoas que passaram a ser aprisionadas e transportadas para o Brasil, além das transformações nos locais de embarque. Uma das principais consequências disso foi a alteração na circulação da riqueza e distribuição da mão de obra escravizada na América portuguesa. O fluxo de escravos para as Minas tornou-se cada vez mais intenso e, junto com isso, houve o aumento das conexões estabelecidas entre as regiões coloniais.

Para tentar controlar essa circulação de pessoas-mercadoria, a Coroa criou diversos contratos, dentre eles o dos “Escravos que vão para as Minas por mar e por terra”, por volta de 1725. O nome deste contrato sintetiza bem o objetivo do nosso trabalho: identificar como ocorria o comércio de escravizados envolvendo as Capitânicas do Norte a partir de suas rotas oceânicas e suas ramificações internas, por mar e por terra. O nosso problema central é compreender como os africanos escravizados chegavam nos portos destas capitânicas e eram revendidos para os seus sertões e para Minas, criando, com isso, uma complexa rede de tráfico interno, envolvendo diversos agentes mercantis. Afinal, a historiografia e a documentação apresentam muitas referências à presença dessa mão de obra nas vilas pecuárias e mineiras, mas pouco se tem aprofundado sobre como se dava essa circulação: quais eram esses circuitos mercantis que conectavam os sertões, o litoral açucareiro e o Atlântico? Como as pessoas africanas escravizadas foram levadas até o interior? Quem eram os agentes mercantis que se beneficiavam desse mercado?

Ao refletirmos sobre essas questões e aprofundarmos a pesquisa, percebemos que não era possível analisar nenhuma das Capitânicas do Norte ou nenhuma das áreas produtoras

(açucareira, mineira, pecuária, tabagista) de maneira isolada. Além do fato de as jurisdições e os territórios de cada uma delas estarem organizados de maneira própria ao Antigo Regime, havia uma constante interação econômica entre elas, que permitiu a criação de uma região. O diálogo com a geo-história, em especial com os conceitos de espaço e região, nos ajudou a entender como ocorriam as circulações de pessoas e mercadorias que se estabeleceram entre o Ceará e o rio São Francisco, chegando a alcançar o Rio de Janeiro e Minas Gerais através de portos, rios e estradas de terra. Esses circuitos estavam voltados para o Atlântico, mediados quase sempre pelo porto do Recife, e envolveram diversos grupos sociais<sup>1</sup>.

O trato atlântico de pessoas escravizadas foi um dos mais importantes para o Brasil no período colonial. A partir dele, garantia-se a demanda por escravos das variadas áreas da economia e permitia-se o fortalecimento do poder e enriquecimento de setores da elite da colônia, além de gerar benefícios econômicos para a Coroa portuguesa devido às cobranças de impostos. Para compreender esse negócio, é necessário se perguntar: como se conectavam os interesses econômicos e sociais do Brasil com os da África nos séculos XVII e XVIII? Essa pergunta, porém, não é suficiente para dar conta da complexidade do tráfico. Após a chegada dos diversos navios negreiros nos portos da América portuguesa, essas pessoas eram vendidas nas vilas e cidades onde desembarcavam, bem como revendidas para outras capitanias e regiões, constituindo-se um importante circuito interno do comércio de escravizados, ainda pouco estudado.

É importante também reservar algumas linhas para explicar o nosso recorte temporal, tendo em vista que é uma conjuntura de muitas mudanças para o Brasil colonial e que nos permite compreender melhor algumas das hipóteses do trabalho. Nossa pesquisa se desenvolveu com a documentação de meados do século XVII até cerca de 1760. Nesse período, o Império português passou por uma grande mudança geopolítica, tornando-se mais Atlântico. A Europa ocidental vivenciava um momento de transformações econômicas e conflitos

---

<sup>1</sup> No próximo capítulo, dedicaremos algumas páginas para aprofundar os conceitos citados e o que denominamos de Capitanias do Norte. Vale destacar agora que, nos últimos anos, tem crescido a produção acadêmica sobre o período colonial, abordando as Capitanias do Norte em conjunto, seja dando destaque à complexa organização jurisdicional, seja dando destaque às rotas comerciais estabelecidas. Uma boa síntese e reflexão sobre esses estudos pode ser encontrado em ALVEL, Carmen; DIAS, Thiago Alves. Por uma história das Capitanias do Norte: questões conceituais e historiográficas sobre uma região colonial do Brasil. **História Unicap**. V. 7, n.13, 2020. Como veremos adiante, a abordagem braudeliiana de conjunção entre tempo e espaço, em uma geo-história, foi uma importante influência neste trabalho. Uma análise sobre esse conceito pode ser vista em RIBEIRO, Guilherme. A arte de conjugar tempo e espaço: Fernand Braudel, a geo-história e a longa duração. **História, ciências, saúde- Manguinhos**. v.22, n.2, abr.-jun. 2015. Outras referências à obra de Braudel serão discutidas no próximo capítulo. Sobre as complexas jurisdições das capitanias do Norte entre os séculos XVII e XVIII, ver MENEZES, Mozart Vergetti. Jurisdição e poder nas Capitanias do Norte. **Saeculum** (UFPB), v. 14, p. 11-26, 2006; CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América portuguesa** (século XVIII). Tese (Doutorado em História), UFF, ICHF, Niterói, 2017

internacionais que marcaram o século, ficando conhecido como a “crise geral do século XVII”. Independentemente das polêmicas historiográficas existentes em torno do tema, o que é certo é que tais conflitos impactaram diretamente o Brasil e a costa atlântica da África.

Na margem oeste do Atlântico Sul, as Capitanias do Norte enfrentaram décadas de dificuldades econômicas, principalmente após a Guerra de Restauração contra os holandeses. A produção açucareira dessa região vivenciou momentos amargos, com algumas fases de crescimento, mas nunca nos mesmos níveis de fases anteriores. Nessa época, também, as relações entre senhores, lavradores e comerciantes se tornaram cada vez mais tensas, chegando ao seu auge no início do século XVIII com a chamada *Guerra dos Mascates*, que não ficou restrita apenas à capitania de Pernambuco<sup>2</sup>. Em paralelo a essas mudanças, há um processo de reorganização espacial caracterizado, dentre outros fatores, por duas situações: a expansão pecuária para os sertões e a já citada descoberta das minas na região sul do Brasil, que alteraram completamente os fluxos econômicos e demográficos do Atlântico.

Do outro lado do oceano, os conflitos europeus também interferiram nas relações com a África. Antes hegemônicos na costa do continente, os portugueses perderam espaço, vivenciando uma realidade de concorrência com holandeses, franceses e ingleses. Isso fez com que o comércio de pessoas africanas escravizadas se tornasse mais capilarizado, com várias fortalezas e feitorias que iam para além das controladas pelos portugueses. Entre as décadas de 1690 e 1730, a região ocidental da África, conhecida comumente por Costa da Mina, transformou-se na principal fornecedora de escravizados para o Brasil.

Todos esses fatores em conjunto – conflitos na Europa, novos espaços de comércio na África, dificuldades do açúcar, conflitos entre senhores de engenho e comerciantes, expansão pecuária e descoberta das minas – permitiram que algumas “brechas” fossem abertas nesse mercado. Moradores das áreas açucareiras das capitanias de Itamaracá e Paraíba tentaram acessar o trato negreiro, por exemplo. Longe de conseguirem competir com a praça comercial do Recife, tais moradores tentaram comprar africanos sem passar pelas redes de crédito dos homens de negócio de sua vizinha. Entretanto, com o tempo, percebemos que a lógica de concentração econômica do tráfico e as redes de circulação que tinham no Recife seu ponto de referência se impuseram. Além de a participação direta dessas capitanias de comércio atlântico de escravizados não ter sido de grande intensidade, ela foi suspensa em 1759 com a criação da

---

<sup>2</sup> O termo *Mascate* era utilizado de forma pejorativa contra os comerciantes, mas tornou-se uma denominação comum para se referir aos conflitos armados em Pernambuco no início do século XVIII, envolvendo, principalmente, senhores de engenhos e grupos mercantis. Documentação da época se refere a esses acontecimentos como *alterações pernambucanas*.

Companhia Geral de Comércio Pernambuco e Paraíba, que passou a ter monopólio sobre esse negócio, permitindo uma maior influência dos negociantes de Pernambuco.

Portanto, na virada do século XVII para o XVIII, temos um período de mudanças na economia colonial e intensificação do trato atlântico negreiro. Este, para além de atender às demandas da produção açucareira, se dividia em circuitos internos de distribuição de pessoas escravizadas para trabalharem também na pecuária e nas minas. Pouco ainda sabemos sobre como eram essas rotas, quem eram seus principais agentes e a quantidade de pessoas escravizadas vendidas nesse mercado. O que nos parece certo é que, em condições de dificuldades econômicas e de mudanças na vida social, as rotas do oceano Atlântico e as terrestres foram responsáveis pelo fortalecimento e enriquecimento de setores mercantis das Capitânicas do Norte.

O comércio de escravizados apresenta-se como um dos eixos fundamentais dessa articulação regional. Precisamos avançar nos estudos sobre as relações entre a África, o porto do Recife e suas capitânicas vizinhas no período colonial, que já vem sendo pesquisado, mas que ainda há muitos elementos a se conhecer, em especial suas rotas internas. Dessa maneira, pretendemos lançar luz sobre esse tema de estudo que nos permite uma maior compreensão de como se consolidou a sociedade escravista no Brasil nesse período.

Diante das mudanças internacionais vivenciadas na virada do século, que aumentaram a concorrência europeia na América e na África, bem como das mudanças na colônia (com a crise do açúcar, expansão pecuária e descoberta das minas), tivemos um cenário propício para a entrada de vários grupos no mercado de escravizados. Neste trabalho, portanto, pretendemos demonstrar que não é possível pensar o negócio atlântico de pessoas resumido aos portos de embarque e desembarque, mas como uma ampla, capilarizada e complexa rede de negócio que muitas vezes gerava alianças ou conflitos de interesses entre os envolvidos, pequenos, médios e grandes comerciantes, senhores e lavradores. Partindo dos portos litorâneos, os escravos poderiam ser vendidos e transportados por mar e por terra até os sertões das Capitânicas do Norte e as Minas. Essa rede se constituiu, sobretudo, durante o século XVIII e, mesmo que tenha permitido a entrada de vários negociantes em seus primeiros anos, tinha nos comerciantes do Recife a maior concentração de capitais e controle sobre os negócios – comerciantes estes que, diante da crise do açúcar e da descoberta das minas, buscava novas formas de conseguir liquidez.

Assim, ao analisarmos como as Capitânicas do Norte se inseriram no mercado negreiro atlântico, devemos interpretar as diversas rotas de comércio construídas tanto na África quanto no Brasil, ou seja, não há como pensar o tráfico apenas para Pernambuco ou Paraíba sem

considerar as conexões estabelecidas entre as capitanias e regiões. As rotas negreiras das Capitanias do Norte conectavam estas à África pelo mar, e estas entre si e com as Minas por terra e por mar. Em que pese sua importância e por ter sido um dos temas mais abordados pela historiografia brasileira, o tráfico atlântico de escravizados ainda possui muitas lacunas.

### 1.1 O tráfico de escravizados e a historiografia sobre o Brasil colonial

A economia e a sociedade coloniais do Brasil são temas já bastante trabalhados pela historiografia, desde obras clássicas de historiadores vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro no século XIX até as produções acadêmicas mais recentes nos Programas de Pós-graduação. Nas últimas décadas, o debate ganhou traços de uma acirrada dicotomia, chegando-se até mesmo a ser sugerido que *La guerre est finie* (A guerra acabou)<sup>3</sup>. Temas sobre a administração colonial, a organização dessa sociedade e um caráter “endógeno” ou “exógeno” da acumulação de capital motivaram diversas pesquisas e debates.

Longe de querer simplificar ou encerrar essa discussão, e mesmo sabendo que são abordagens que possuem bases teórico-conceituais distintas, acreditamos que tais linhas historiográficas apresentam importantes contribuições, bem como lacunas. Tais reflexões vão para além de uma suposta querela acerca de um caráter mais “interno” ou “externo” da experiência colonial. O comércio de escravizados é uma importante chave de interpretação nesse sentido, permitindo ver de maneira mais articulada tais aspectos.

A partir da década de 1930, importantes estudos apresentaram uma abordagem mais global sobre a experiência colonial da América. Uma das pioneiras nesse sentido foi a impactante obra de C.L.R James sobre a Revolução do Haiti, *Os Jacobinos Negros*. Para ele, a sociedade, construída na ilha a partir do domínio sobre a propriedade de terra e escravidão, envolvia interesses europeus na África e na América. Os acontecimentos dos três continentes, assim, deveriam ser pensados de maneira associada. A Revolução Francesa, a Revolução do Haiti e a escravidão possuem um elo entre si. Em suas palavras: “pouco antes de 1789, a burguesia francesa era a força econômica mais poderosa da França, e o comércio de escravos e as colônias eram a base da sua riqueza e do seu poder. O comércio de escravos e a escravidão foram a base econômica da Revolução Francesa”<sup>4</sup>. A mesma identidade de interesses também

---

<sup>3</sup> FRAGOSO, João L.R. *La guerre est finie*: notas para investigação em História Social na América Lusa entre os séculos XVI e XVIII. In: João Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). **O Brasil Colonial** 1443-1580. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. Essa definição foi criticada por ALVEAL, Carmem M. O.. O Fazer Historiográfico é uma guerra? **Revista Ultramares**, v. 1, 2016

<sup>4</sup> JAMES, C.L.R. **Os Jacobinos Negros**. Toussaint L’Ouverture e a Revolução de São Domingos. São Paulo: Boitempo Editorial, 2000, p.57-58

valia para os britânicos. Essa sua abordagem trouxe consigo a possibilidade de se pensar as relações ocorridas no Atlântico como um sistema, com uma lógica colonial, com o comércio de escravos e a escravidão assumindo uma posição central que articulava esses continentes. Dessa forma, também teria contribuído com a acumulação de capital e desenvolvimento do capitalismo na Europa, como estudos posteriores tentaram demonstrar.

Um deles foi o de Eric Williams, que, influenciado pelas reflexões de James, também nos anos 1930 elaborou sua tese, publicada em livro com o nome *Capitalismo e escravidão*<sup>5</sup>. Como o próprio nome sugere, o autor propõe “colocar em perspectiva histórica a relação entre o início do capitalismo, exemplificado pela Grã-Bretanha, e o tráfico negreiro, a escravidão negra e o comércio colonial geral dos séculos XVII e XVIII”<sup>6</sup>. Ou seja, o capitalismo industrial do qual os britânicos foram pioneiros e hegemonzaram por todo o século XIX só pode ser pensado a partir da experiência colonizadora da América e da prática da escravidão e do tráfico.

A grande contribuição apresentada por ambos autores consistia no fato de interpretarem esse processo histórico de maneira global e, em especial, atlântica. As relações sociais construídas nas Américas, Europa e África não podiam ser pensadas de forma separada. Além do mais, perceber que tanto a prática da escravidão e o abolicionismo não devem ser vistos como algo moral, mas a partir de interesses econômicos conflitantes, em escala global. Como apontou Williams,

Os capitalistas inicialmente encorajaram a escravidão nas Índias Ocidentais e depois ajudaram a destruí-la. Enquanto o capitalismo britânico dependeu das Índias Ocidentais, eles ignoraram ou defenderam a escravidão. Quando o capitalismo britânico passou a considerar o monopólio das Índias Ocidentais um entrave, destruíram a escravidão naquelas colônias como primeiro passo para destruir o monopólio das Índias Ocidentais. Para eles, a escravidão era relativa e não absoluta, e dependia da latitude e da longitude, como provam suas atitudes depois de 1833 diante da escravidão de Cuba, no Brasil e nos Estados Unidos<sup>7</sup>

Em síntese, escravidão e capitalismo nos marcos da modernidade não podem ser pensados em separado. O capitalismo europeu se desenvolveu a partir de suas relações com África e colonização das Américas. Essas reflexões sobre o caráter da colonização na América também ocorreram no Brasil<sup>8</sup>. Uma das interpretações mais refinadas e influentes sobre o nosso

<sup>5</sup> 1ª edição de 1944, quando sua tese foi alterada para publicação.

<sup>6</sup> WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão**. Tradução Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p.25

<sup>7</sup> Ibidem, p.234

<sup>8</sup> Fazemos aqui uma ressalva, pois vários são os estudos, em especial em língua inglesa, que abordam o tráfico de forma geral, sem se aprofundarem nas discussões específicas sobre a sociedade colonial no Brasil. Normalmente, essas interpretações são feitas a partir do Brasil, que será o nosso foco. Mais sobre essas reflexões ver INIKORI,

passado colonial foi publicada por Caio Prado Júnior em seu *Formação do Brasil Contemporâneo* no mesmo período que Eric Williams produzia, o que sugere que não houve, inicialmente, uma influência direta de um sobre o outro, mas que ambos estavam refletindo a experiência colonial de forma semelhante: o marxismo a partir de uma perspectiva de países que tiveram um passado colonial e escravista.

Para Caio Prado, havia uma lógica, ou seja, um “sentido” no processo de colonização do Brasil. Este sentido atendia a interesses criados a partir da Europa, que vivenciava transformações comerciais importantes; ou seja, a colonização montou-se como um sistema que deveria ser pensado “não no sentido restrito do regime de colônia, de subordinação política e administrativa à Metrópole; mas no de conjunto de caracteres e elementos econômicos, sociais e políticos que constituem a obra aqui realizada pela colonização”<sup>9</sup>. Desenvolveu-se aqui uma colonização específica, formando também uma sociedade específica, voltada para atender interesses exteriores, em especial da Europa. O Brasil formou-se como uma “empresa comercial”. Vale ressaltar, como o título de sua obra sugere, que esses traços coloniais permaneciam no país até o século XX (momento em Caio Prado escrevia)<sup>10</sup>. Nas suas palavras,

nos constituímos para fornecer açúcar, tabaco, alguns outros gêneros; mais tarde ouro e diamantes; depois, algodão, e em seguida café, para o comércio europeu. Nada mais que isto. E com tal objetivo, objetivo exterior, voltado para fora do país e sem atenção a considerações que não fossem o interesse daquele comércio, que se organizarão a sociedade e a economia brasileira. Tudo se disporá naquele sentido: a estrutura, bem como as atividades do país<sup>11</sup>

Essa sociedade colonial, aqui montada para atender aos interesses externos, baseou-se na grande propriedade de terra, na monocultura e na escravidão. Esta, aos poucos, foi sendo possível apenas com o uso de mão de obra africana, uma vez que os indígenas não se

---

Joseph E. **Africans and the Industrial Revolution in England**: a study in international trade and economic development. Cambridge: Cambridge University Press, 2002; e BLACKBURN, Robin. **A construção do escravismo no Novo Mundo** (1492-1800). Tradução de Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Record, 2000.

<sup>9</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Publifolha, 2000, p.368

<sup>10</sup> A elaboração teórica de Caio Prado Júnior deve ser pensada a partir da sua vida política. Integrante do Partido Comunista do Brasil (PCB), ele discordava da leitura hegemônica existente de o Brasil ter sido um país feudal. Sua interpretação tem como princípio central a colonização do Brasil como um capítulo da expansão mercantil europeia. No decorrer de sua obra, o autor deixa evidente que seu objetivo é compreender a realidade para transformá-la politicamente. Dessa forma, em outros livros, Caio Prado reflete sobre os “entraves” do desenvolvimento do Brasil como um país autônomo. Um exemplo nesse sentido é Idem. **A Revolução Brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1966. Como bem sugere Claudinei Mendes, Caio Prado Júnior não deve ser lido apenas como um historiador da colônia, mas um militante que buscava elaborar uma espécie de teoria do Brasil para permitir uma maior intervenção e transformar sua realidade. MENDES, Claudinei M. M. Um estudo sobre a relação entre Caio Prado Júnior e Fernando A. Novais. **Acta Scientiarum**. Human and Social Sciences. v. 35, 2013 p.189-199. Da mesma maneira, Bernardo Ricupero chama-nos a atenção para essa impossibilidade de separar a obra de Caio Prado de sua atuação política dentro do PCB. RICUPERO, Bernardo. **Caio Prado Jr e a nacionalização do marxismo no Brasil**. São Paulo: Fapesp; Editora 34, 2000.

<sup>11</sup> Idem. Op.cit., 2000, p.20

transformaram em “peça” dessa engrenagem estrutural. Dessa forma, apesar de Caio Prado Júnior não se dedicar profundamente ao tema, reconhece que “o ramo mais importante do comércio de importação é contudo o tráfico de escravos que nos vinham da costa da África”<sup>12</sup>. No Brasil havia se formado, então, uma lógica econômica voltada para fora; seja para vender as mercadorias para a Europa, seja para comprar escravos da África, não sem aprofundar as relações entre essas duas partes do Atlântico.

A obra de Caio Prado Júnior faz parte de um momento do pensamento social brasileiro muito marcado pelo “ensaísmo”, ou seja, obras que se propunham a elaborar sínteses do Brasil, sem muitas pretensões acadêmicas, baseadas em reflexões gerais a partir de pesquisas livres feitas por tais pensadores<sup>13</sup>. Nesse sentido, outro importante pensador que refletiu de forma ampla e elaborou importante interpretação sobre a história econômica do Brasil foi Celso Furtado. Sua obra não está apenas associada a ensaios, mas a textos acadêmicos importantes, resultados de pesquisas monográficas, como é o exemplo de sua tese de doutorado, sobre a economia colonial nos séculos XVI e XVII<sup>14</sup>. Entretanto, seu trabalho mais influente foi *Formação econômica do Brasil*, que se propõe a “apresentar um texto introdutório, acessível ao leitor sem formação técnica e de interesse para as pessoas – cujo número cresce dia a dia – desejosas de tomar um primeiro contato em forma ordenada com os problemas econômicos do país”<sup>15</sup>. Por essa citação, é perceptível que seu interesse é de divulgação de suas reflexões sobre o Brasil. Preocupado em analisar a produção e distribuição de renda desde o período colonial, Celso Furtado identifica uma característica estrutural dessa experiência: o capital (equipamentos e mão de obra) era importado, sendo o principal investimento feito nessa economia a compra de escravos africanos<sup>16</sup>. Diante dessa formação histórica, no Brasil se montou uma estrutura dependente do mercado externo, que se reconfigurou ao longo dos séculos.

---

<sup>12</sup> Ibidem, p.239

<sup>13</sup> Vale ressaltar que Caio Prado Júnior se submeteu a um concurso de professor da Universidade de São Paulo (USP), não sendo aprovado por questões políticas. Sua tese de Livre Docência foi publicada como Idem. **História e desenvolvimento**: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro. São Paulo: Brasiliense, 1999. Sobre isso e outros elementos políticos de sua obra, conferir SECCO, Lincoln. **Caio Prado Júnior**: o sentido da revolução. São Paulo: Boitempo, 2008

<sup>14</sup> Sua tese foi defendida na França, em 1948. Tinha como objetivo “extrair o traço-de-união que existe entre o movimento de emancipação nacional português, as grandes expedições marítimas e a forma que apresentou a colonização no Brasil” FURTADO, Celso – **Economia colonial no Brasil nos séculos XVI e XVII**: elementos de história econômica aplicados à análise de problemas econômicos e sociais – São Paulo: Hucitec, 2000, p.15. Apesar da importância desse seu trabalho, em um momento em que eram poucos os estudos sobre história econômica do Brasil, ele teve pouca influência no debate, pois só foi traduzido para o português em 2000. Sua obra que teve impacto maior foi *Formação econômica do Brasil* (1959), analisada neste nosso trabalho.

<sup>15</sup> Idem. **Formação econômica do Brasil** – 19.ª edição, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2004, p.7

<sup>16</sup> Ibidem, p.53

Todas essas marcantes reflexões sobre a experiência colonial do Brasil e suas relações com o tráfico atlântico ganharam uma nova dimensão a partir de um processo de profissionalização da pesquisa em História no decorrer dos anos 1960 e 1970 e do avanço do debate historiográfico internacional. Ocorreu uma elaboração mais sistematizada sobre o conceito de Antigo Sistema Colonial, que teve no livro *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial*, de Fernando Novais, sua principal expressão nesse debate<sup>17</sup>. Ao ter como referência as reflexões de Caio Prado Júnior, Fernando Novais formulou o conceito de *Antigo Sistema Colonial* como sendo

um conjunto das relações entre as metrópoles e suas respectivas colônias, num dado período da história da colonização; Na Época Moderna, entre o renascimento e a Revolução Francesa, parece-nos conveniente chamar essas relações, seguindo a tradição de vários historiadores (Beer, Schuyler, Lipson), *Antigo Sistema Colonial* da era mercantilista<sup>18</sup>.

O que isso significa? As relações estabelecidas entre Metrôpoles e Colônias na Idade Moderna (entre os séculos XVI e XVIII) estavam baseadas nas trocas mercantilistas. Era um período de formação do capitalismo, sob a hegemonia do capital comercial. O tráfico negreiro foi, assim, um mecanismo que permitiu o funcionamento do Antigo Sistema Colonial, juntamente com o monopólio do comércio; por consequência, foi fundamental na formação do capitalismo. Os interesses mercantis europeus necessitavam de produção em larga escala. Esta, por sua vez, só foi possível com o trabalho compulsório. Em suas palavras, assim, poderíamos dizer que “Exploração colonial significava, em sua última instância, exploração do trabalho escravo”<sup>19</sup>. A análise de Novais está centrada no processo de acumulação primitiva do capital, o qual só foi possível com a colonização<sup>20</sup>. Dessa forma, a escravidão e, em especial, o tráfico de escravos foram a base desse processo, pois estas eram engrenagens do sistema, logo

se processa, *repite-se tantas vezes quantas necessário*, num sistema de relações tendentes a promover a acumulação primitiva da metrópole; ora, o tráfico negreiro, isto é, o abastecimento das colônias com escravos, abria um novo e importante setor do comércio colonial,

<sup>17</sup> Sua tese foi defendida em 1973, mas só publicada em livro em 1979.

<sup>18</sup> NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do antigo Sistema Colonial** (1777-1808). 5 ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1989, p.57-58

<sup>19</sup> Ibidem, p.103

<sup>20</sup> Ao responder, em uma entrevista, uma pergunta sobre o debate que se estabeleceu acerca do Antigo Sistema Colonial e seu caráter de “externalidade”, Fernando Novais respondeu: “É preciso saber o que é capital; segundo o que capital comercial e, terceiro, o que é capital comercial autônomo (não é simples), quarto o que é acumulação de capital, quinto o que é acumulação primitiva de capital! Se não se entender isso direito não se entende do que estamos falando” NOVAIS, Fernando. Uma entrevista com Fernando Novais. [Entrevista cedida a] Andréa Lisly Gonçalves. **LPH – Revista de História**. Ouro Preto, ano 11, n.11, 2001, p. 8). Essa resposta deixa bem evidente o quanto conceitos entorno do capital são fundamentais para compreender a obra de Novais.

enquanto o apresamento dos indígenas era um negócio interno da colônia”<sup>21</sup>

Compartilhando de concepções próximas às de Fernando Novais, José Ribeiro Júnior também reflete sobre o Antigo Sistema Colonial e dedica algumas páginas de suas pesquisas para pensar a lucratividade do tráfico de escravos da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, dentro de uma lógica de exploração colonial na fase de formação do capitalismo. Sobre o tráfico, destacava que

A introdução de braços, nas capitanias no Nordeste, representava criação de riqueza, pelo aumento da produção dos gêneros coloniais que promoviam o trânsito mercantil da companhia. Pensavam nesses números, com certeza, os interesses particulares dos administradores <sup>22</sup>

Com isso, o tráfico seria “um dos elementos caracterizadores da situação colonial”<sup>23</sup>. Devido a sua importância e às riquezas por ele geradas, esse mercado acabou sendo disputado e, no final do século XVIII, foi responsável pelo choque de interesses entre mercadores do Reino e aqueles residentes no Brasil, sendo um embrião para a contestação do Antigo Sistema Colonial.

Influenciados por Williams e Caio Prado, para Fernando Novais e Ribeiro Júnior, a circulação e acumulação comercial explicariam a colonização e a escravidão. Na lógica colonial, o tráfico significaria possibilidade de produzir mercadorias para a Europa, mas também uma nova forma de acumular capital. Essa interpretação sofreu duras críticas por diversos historiadores. Em *O escravismo colonial*, Jacob Gorender chama essas ideias de “simplistas”. Para ele, esses autores confundiam *modo de produção* com *modo de circulação*<sup>24</sup>. A partir de uma refinada reflexão conceitual e metodológica, Gorender propõe fazer uma análise “categorial-sistemático”, pensando o Escravismo Colonial como modo de produção

<sup>21</sup> Idem. Op.cit., 1989, p.103, grifos meus

<sup>22</sup> RIBEIRO JÚNIOR, José - **Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro**: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780) – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, 2004, p.132

<sup>23</sup> Idem. Alguns aspectos do tráfico escravo para o Nordeste brasileiro no século XVIII. **Anais do VI Simpósio Nacional dos professores Universitários de História – ANPUH**. Goiânia, 1971, p.385.

<sup>24</sup> GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**. 4 ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2010. Em outra oportunidade, Fernando Novais apresentou uma resposta a essa crítica, dizendo que “de fato, não parto da análise das relações de produção, parto do movimento do capital comercial, é diferente, porque eu acho que esse modo de produção colonial é diferente dos outros e é isso que o caracteriza” NOVAIS, Fernando. Op. cit., 2001, p. 17. Apesar de, em seu livro, utilizar – rapidamente – o termo, não há, em sua abordagem, nenhum elemento que se aproxime do debate sobre modo de produção. O próprio termo “modo de produção colonial”, por ele citado na entrevista, não está presente em sua obra. O termo aparece apenas uma vez em seu livro, quando nos diz que: “Não terminam porém aqui as implicações do *modo* que assume a *produção colonial*”. Em nota referente a esse debate, informa que não aprofunda a discussão por não ser indispensável. Limita-se a indicar os artigos de Ciro Cardoso e que não tem concordâncias por completo com suas formulações. NOVAIS, Op. cit, 1989, p. 108.

próprio<sup>25</sup>. Não nega a importância do escravismo para a acumulação do capital, porém, para ele, não é o comércio que deve estar no centro da análise, mas a produção. Ou seja, o capitalismo se desenvolveu também devido a uma dinâmica interna de alguns países europeus e não apenas devido ao comércio mundial construído a partir do século XVI. Aliás, sugere Gorender, o termo *capitalismo comercial* tão utilizado por Eric Williams e Fernando Novais em suas análises seria uma “pseudo-categoria”, carecendo de “estatuto teórico”<sup>26</sup>.

Diante disso, fica mais fácil compreender o significado do tráfico para a interpretação de Gorender sobre a colonização escravista do Brasil. Por estarem os traficantes na esfera da circulação, eles não são o centro da análise, que, na verdade, deveria se voltar para o processo produtivo. Para ele, o comércio de pessoas não produzia valor, mas “captava”<sup>27</sup>. O tráfico era fundamental para o funcionamento do escravismo colonial, mas era extrínseco à produção. A análise deveria ter como ponto de partida as relações sociais de produção e as forças produtivas, que levavam a uma intensidade da força do trabalho escravo e, por conseguinte, à necessidade de sua reposição; ou seja, era na dinâmica do trabalho da colônia que tínhamos que buscar a explicação para o comércio atlântico de escravos. Diante do excesso de trabalho, que levava a uma rápida deterioração da vida dos escravos, e das dificuldades em escravizar os povos autóctones, o tráfico de africanos garantiu a reprodução da escravidão. Em oposição a Novais, para Gorender, não é o tráfico que explica a escravidão, mas a escravidão colonial que explica o tráfico. Em livro escrito alguns anos depois, ele deixa evidente a divergência:

[Fernando] Novais e [João Manuel] Cardoso de Mello partem do sistema colonial mundial como totalidade que determina o conteúdo da formação social do Brasil, ao passo que eu inicio a minha análise com o modo de produção escravista colonial a cuja dinâmica própria atribuo uma determinação fundamental<sup>28</sup>

<sup>25</sup> Em uma densa introdução, Gorender faz uma reflexão sobre os conceitos e métodos marxistas, abrindo um interessante debate com autores como Althusser. Nesse sentido, propõe fazer uma análise da formação do Brasil colonial a partir dessas categorias. Interessante destacar o título do livro, que traz uma referência a’O Capital, de Marx.

<sup>26</sup> GORENDER, Jacob. Op.cit., 2010, p.152. Esse intenso debate conceitual, sobre a categoria de “capitalismo comercial” e de modos de produção colonial pode ser visto, em síntese, em ASSADOURIAN el alii. **Modos de producción en America Latina** – Cuadernos de Pasado y Presente, n.40, 1973. Essas reflexões também estavam associadas a outro longo debate historiográfico sobre a formação do capitalismo, sendo muito forte nas décadas de 1940 e 1950 e que impactou a historiografia brasileira sobre a formação colonial, presente nas notas de rodapé e nas referências das sobras aqui analisadas. Sobre o debate da transição do feudalismo para o capitalismo ver SWEEZY, Paul et al. **A Transição do Feudalismo para o Capitalismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977; SANTIAGO, Theo Araújo (Org.). **Capitalismo** - Transição. 2ª ed. Rio de Janeiro, Livraria Eldorado Tijuca. 1975.

<sup>27</sup> GORENDER, Jacob. Op. cit., 2010, p.204

<sup>28</sup> GORENDER, Jacob. **A burguesia brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 6-7. Além da obra de Novais, Gorender faz referência ao trabalho de MELLO, João Manuel Cardoso de. **O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. 3a edição. São Paulo: Brasiliense, 1984

Em síntese, no Brasil havia se desenvolvido uma sociedade nova, com dinâmica própria. O tráfico de escravos deve ser explicado a partir de uma estrutura produtiva interna das colônias, que está associada ao mercado mundial, mas não é definida totalmente por este. O tráfico entraria na sua análise como fator importante para se pensar o escravismo colonial (que também se apresentava para ele como um modo de produção novo), pois além de ser “uma das atividades mais rentáveis do século XVI ao XVIII”, esse comércio “constituiu um fenômeno novo e único na história, em virtude de seu caráter maciço e contínuo. Tratava-se de uma espécie de eterno recomeçar”<sup>29</sup>. Respondia às demandas de alta mortalidade dos escravos e à reprodução do sistema escravista, implicando uma “baixa socialização”. Dessa forma, o tráfico de escravos garantia a reprodução e o funcionamento da sociedade escravista colonial.

Essa abordagem expressa por Gorender fez parte de um amplo debate internacional sobre as formações sociais na América Latina. Apesar das divergências com este autor, Ciro Cardoso foi outro importante historiador que se dispôs a pensar teórica e metodologicamente a realidade colonial. Ao fazer a crítica à abordagem de Fernando Novais, ele sustenta que teria havido generalizações acerca do termo “trabalho forçado” e, mesmo não ignorando questões internas à colônia, os historiadores não deram a atenção merecida a esse ponto, voltando-se para uma “preocupação obsessiva com a extração de excedente” e tornando a análise unilateral. Em suas palavras, “exagera muito o peso do comércio colonial em geral, e do tráfico em particular, na história do capitalismo”<sup>30</sup>.

Também para ele, o ponto de partida para compreender a colônia deveria ser as relações de produção e as forças produtivas, não apenas o comércio. Alguns elementos condicionaram a formação das sociedades coloniais, a saber: o fator colonial (sociedade periférica e dependente, voltada para ser complementar aos mercados europeus); a conquista, ou seja, o constante conflito e extermínio das povoações indígenas; e, por fim, o tráfico de escravos. Para Cardoso, as condições da colônia e do escravismo permitiram o tráfico: a impossibilidade do trabalho indígena e da mão de obra assalariada, a reserva de escravos na África e a necessidade de o escravo ser um estrangeiro, condição fundamental para qualquer sociedade escravista<sup>31</sup>.

Aproximando-se dessas interpretações acerca de um modo de produção escravista colonial no Brasil, Antônio Barros de Castro apresenta uma análise sobre a economia dos

---

<sup>29</sup> Idem. Op. cit. 2010, p.74

<sup>30</sup> CARDOSO, Ciro Flamarion S. As concepções acerca do “Sistema econômico Mundial” e do “Antigo Sistema Colonial”: a preocupação obsessiva com a “extração de excedente”. In. LAPA, José Roberto do Amaral (org) **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1980, p.109-132

<sup>31</sup> Idem. Sobre os modos de produção coloniais da América; O modo de produção escravista colonial na América. In.: SANTIAGO, Théo (org) **América colonial**. São Paulo: Ícone, 1988; Idem. **Escravo ou camponês? O proto-campesinato negro nas Américas**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

séculos XVI ao XVIII, também tendo como ponto de partida as relações de produção (senhores e escravos) e as forças produtivas construídas desde a efetivação da economia açucareira no litoral do Brasil. Ao refletir sobre o tráfico de escravos, sua preocupação maior era pensar os preços. Com isso, lança mão da teoria econômica sobre a formação de preços, destacando as dificuldades para isso no caso de se pensar o mercado de escravos, pois estes não teriam um “custo de produção” ou modificações na oferta<sup>32</sup>. O tráfico de escravos aparece, então, como mais um elemento no cálculo da empresa colonial do açúcar.

Temos, com isso, um amplo e rico debate sobre os traços centrais que formaram a sociedade colonial do Brasil. Como estamos vendo, as divergências foram várias e permitem interpretar o nosso passado a partir de abordagens bastante diferentes. De acordo com João Fragoso e Manolo Florentino, esses autores divergiam na maneira de pensar as relações entre o comércio de escravos e a lógica colonial, mas um raciocínio é comum a todos: o comércio de escravos foi fundamental para a reprodução da economia da colônia. A dinâmica dos produtos coloniais exportados se associava diretamente às importações de africanos. Em suas palavras, “A ideia de que à perenidade da escravidão se tornava imprescindível a existência de um fluxo externo, contínuo e economicamente viável de mão-de-obra para o Brasil. O tráfico atlântico é, pois, um problema central nos clássicos modelos explicativos de nossa história colonial”<sup>33</sup>. Não havia como ser diferente. Durante séculos, essa foi a principal fonte de reprodução do escravismo e levou à importação de uma dezena de milhões de africanos para toda a América. Nesse ponto, Fragoso e Florentino apresentam uma divergência que culminou na elaboração de um novo “modelo explicativo”, como chamavam, retomando um intenso debate sobre a caracterização de nosso passado colonial.

As críticas de Fragoso e Florentino às interpretações anteriores no que diz respeito à relação entre tráfico e economia colonial podem ser sistematizadas da seguinte forma: 1) há uma associação entre os preços dos gêneros de exportação e a importação de africanos, porém, mesmo em momentos de baixa internacional desses gêneros, haveria uma dinâmica interna que permitiria manter uma boa demanda por africanos, abrindo a tese de uma “acumulação

---

<sup>32</sup> CASTRO, Antônio Barros de. **Escravos e senhores nos engenhos do Brasil**: um estudo sobre os trabalhos do açúcar e a política econômica dos senhores. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas UNICAMP, Campinas, 1976, p.20. A mesma perspectiva é apresentada em Idem. “As mãos e os pés do senhor de engenho”: dinâmica do Escravismo Colonial. In.: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org). **Trabalho escravos, economia e sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984, p.41-87.

<sup>33</sup> FRAGOSO, João, FLORENTINO, Manolo - **O arcaísmo como projeto**: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840 – 4ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.36

endógena”; 2) até então, poucos autores haviam se dedicado a pensar a África; 3) um excessivo foco no controle do tráfico pela Metrópole.

Assim, era necessário pensar o processo de formação histórica do Brasil, sem desconsiderar a transferência de excedente para a Europa, mas incluir a reprodução de capital e da hierarquia social na colônia e as relações com a África como principal fornecedora de mão de obra. Nesse sentido, o tráfico assumia uma posição de “eficiente mecanismo de acumulação de homens e recursos, acentuando e/ou cristalizando a diferenciação social”<sup>34</sup>.

Essas reflexões são resultados de trabalhos de pesquisa doutoral realizada por ambos historiadores sobre o Rio de Janeiro no período final do século XVIII e primeira metade do XIX, que eles denominaram como “economia colonial tardia”. No caso de João Fragoso, sua tese se dedica a pensar “as formas de acumulação que perpassam a economia escravista-colonial na virada do século XVIII para o XIX”<sup>35</sup>. O tráfico aparece como mais uma das várias formas de acumulação endógena na colônia. De acordo com suas palavras, era um trato “controlado por negociantes residentes no Brasil. Esse fenômeno transformava tal negócio em uma operação integrada aos movimentos de acumulação interna à economia colonial”<sup>36</sup>.

Manolo Florentino, por sua vez, volta-se mais detalhadamente ao tráfico de escravos para o Rio de Janeiro. Teve como ponto de partida, nas suas palavras, “dois paradoxos”: os poucos estudos sobre a África, apesar da forte ligação do Brasil com este continente; e o destaque para o capital mercantil externo, mesmo as elites brasileiras resistindo às fortes pressões para o fim do tráfico, o que demonstrava uma organicidade maior que unia “os traficantes, ao Estado e à sociedade coloniais”<sup>37</sup>. O tráfico, assim, se apresentava como “um poderoso circuito endógeno de acumulação (cujos maiores benefícios permaneciam no Brasil) e se estruturava de acordo com os padrões vigentes no mercado colonial”<sup>38</sup>.

Vale lembrar que alguns estudos já apontavam essa relação e disputa entre comerciantes estabelecidos no Brasil e a Coroa, discordando da ideia do controle metropolitano do comércio de escravos. Este é o caso de Pierre Verger. Escrevendo na virada das décadas de 1960-1970, no auge do debate sobre modo de produção colonial, o autor apresenta uma intensa pesquisa em documentação primária, até então pouco trabalhada no Brasil. Pensando as relações entre Bahia e Costa da Mina e sem adentrar na discussão sobre um quadro geral da economia colonial,

---

<sup>34</sup> Ibidem, p.140

<sup>35</sup> FRAGOSO, João **Homens de grossa aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830) – 2ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p.15

<sup>36</sup> Ibidem, p.159

<sup>37</sup> FLORENTINO, Manolo - **Em Costas Negras**: uma História do Tráfico de Escravos Entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX) – São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p.10

<sup>38</sup> Ibidem, p.12

Verger identificou que “O jogo das trocas comerciais estabeleceu relações precisas entre clientes e fornecedores dos dois lados do atlântico”<sup>39</sup>, e que essas trocas interferiam nas “nações” que vieram para o Brasil, em especial para a Bahia, seu foco de análise. Em sua perspectiva, o tráfico de escravos ajudava a compreender a formação cultural brasileira<sup>40</sup>.

Uma importante novidade trazida por Manolo Florentino, entretanto, não consiste apenas neste aspecto, de se pensar uma acumulação endógena do capital. O referido historiador dá destaque para a oferta de escravos e a maneira como as sociedades africanas se organizaram para o tráfico e como foram impactadas por este<sup>41</sup>. Além disso, pensa o papel deste mercado na constituição dessa sociedade colonial (especificamente no Rio de Janeiro) e comunidade mercantil. Afinal, defende o autor, os comerciantes eram, de fato, o topo hierárquico dessa sociedade, e os negociantes envolvidos no tráfico estavam em uma posição superior dentro do grupo de comerciantes, fazendo dos traficantes de escravos africanos parte da elite colonial<sup>42</sup>.

Outra abordagem sobre a posição do tráfico de escravos na formação da economia e sociedade coloniais foi elaborada por Luiz Felipe de Alencastro, em *O trato dos viventes*<sup>43</sup>. O autor associa os fluxos dos escravos africanos para as Américas tanto às dinâmicas locais ocorridas em São Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco, por exemplo, como à formação mais ampla de uma economia-mundo, baseada no capital mercantil e extração de excedente econômico para a Europa<sup>44</sup>. Demonstra, com isso, como o processo de formação do Brasil esteve relacionado com o desenvolvimento do capitalismo, mas se apresentou de maneira específica, dando um caráter sul-atlântico a essa experiência.

---

<sup>39</sup> VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos**: dos séculos XVII a XIX. Tradução Tasso Gadzanis. 4 ed. Salvador: Corrupio, 2002, p.27

<sup>40</sup> Outros importantes trabalhos foram produzidos com o objetivo de pensar a dinâmica específica do tráfico, sem adentrar em reflexões mais gerais da economia colonial: GOULART, Maurício. **A escravidão africana no Brasil**: das origens à extinção do tráfico. 3 ed. São Paulo: Editora Alfa-omega, 1975; e TAUNAY, Afonso D’Escragnole. Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial. In SILVA, Leonardo Dantas (org) **Estudos sobre a Escravidão**. Fundação Joaquim Nabuco/ Editora Massagana, Recife, 1988

<sup>41</sup> Manolo Florentino apresenta uma síntese desse processo em texto publicado na coletânea *O Brasil Colonial*. FLORENTINO, Manolo. Aspectos do tráfico negreiro na África Ocidental. In.: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs). **O Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014a, volume 1

<sup>42</sup> A revista LPH, em entrevista com Fernando Novais, perguntou se os estudos sobre o tráfico posteriores ao seu livro não relativizaram sua tese central, ao que ele respondeu: “Eu acho que relativiza. Mas, ao contrário do que pensam os autores não nega, pelo contrário, a análise do sistema colonial e da economia colonial fica confirmada por essas contribuições” NOVAIS, Fernando. Op. cit, 2001, p. 7. Sobre a acumulação endógena e estudos sobre o comércio interno, também não vê como refutações a sua tese central da “acumulação para fora”. Ver a nota 15 de Idem. Condições da privacidade na colônia. In.: MELLO E SOUZA, Laura de (org). **História da vida privada no Brasil, 1**: cotidiano e vida privada na América portuguesa. São Paulo: Companhia de Bolso, 2018, p.352.

<sup>43</sup> ALENCASTRO, Luís Felipe. **O Trato dos Viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII). São Paulo: Companhia das Letras, 2000

<sup>44</sup> Para Braudel, economia-mundo seria “um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, a bastar por si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica” BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo** (Séculos XV-XVIII). São Paulo: Martins Fontes, 2009, volume 3, p.12

O tráfico atlântico de escravizados foi se impondo à experiência colonial, atendendo aos interesses mercantis, sendo uma prática mais compatível com o sistema colonial do que o negócio de indígenas escravizados<sup>45</sup>. O historiador demonstra o caráter estrutural do trato negreiro na organização do Brasil desde o ponto de vista territorial até no que diz respeito à reprodução dessa sociedade.

Ao discordar de uma interpretação “triangular” do comércio, Alencastro destaca que a formação do Brasil se deu, sem dúvida, com a influência da Europa, mas houve traços muito mais bipolares de relações com África, montando uma economia que se complementava. Pensar o Brasil era, assim, voltar-se também para a compreensão da África atlântica. Esse foi um processo profundo, de longo prazo e que constituiu consequências que podem ser percebidas até hoje. Em sua obra, é possível identificar importantes diálogos com tradições historiográficas anteriores, que se dispunham a pensar a formação econômica e social do Brasil.

Todo esse rico debate, por vezes, é apresentado como uma “polêmica” entre aqueles que se voltavam a fazer análises mais totalizantes e aqueles que se debruçavam acerca dos traços internos da formação colonial. Sobre isso, Jean Baptiste Nardi sintetiza três linhas interpretativas: aqueles influenciados pelas obras de Caio Prado, Celso Furtado e Fernando Novais; os que se associam às obras de Ciro Cardoso e Jacob Gorender; e, por fim, trabalhos historiográficos com abordagens próximas a Maria Yeda Linhares e Amaral Lapa, tendo como importantes referências João Fragoso e Manolo Florentino<sup>46</sup>.

Em sua perspectiva, tais interpretações não são divergentes, mas complementares. O autor, então, propõe um quadro explicativo que possa integrar essas abordagens, reinterpretando a ideia de Antigo Sistema Colonial, caracterizado como “Um conjunto de leis e regras que se dividem em três níveis que, em substância, correspondem ao modelo teórico, a sociedade colonial, e os fatores endógenos de mudanças”<sup>47</sup>. Diante disso, o tráfico negreiro

---

<sup>45</sup> “Mesmo não sendo impossível, a acumulação proporcionada pelo trato de escravos índios se mostrava incompatível com o sistema colonial. Esbarrava na esfera mais dinâmica do capital mercantil (investido no negócio negreiro), na rede fiscal da Coroa (acoplada ao tráfico atlântico africano), na política imperial metropolitana (fundada na exploração complementar da América e da África portuguesa) e no aparelho ideológico do Estado (que privilegiava a evangelização dos índios)”. Idem. Op. Cit., 2000, p. 126-127

<sup>46</sup> Nos casos de Maria Yedda Linhares e José Roberto do Amaral Lapa – ainda não citados – ambos, ainda na década de 1970, destacavam seus estudos na perspectiva de que traços da produção voltada para a economia interna deveriam ser levados em consideração. Sínteses de suas reflexões sobre isso, podem ser vistas em LINHARES, Maria Yedda. *Pecuária, alimentos e sistemas agrários no Brasil (Séculos XVII e XVIII)*. **Tempo**. v.1, n.2, 1996; LAPA, José Roberto do Amaral. **O Antigo Sistema Colonial**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1982.

<sup>47</sup>NARDI, Jean-Baptiste. **O Antigo Sistema Colonial e tráfico negreiro: novas interpretações da história brasileira**. Campinas: Pontes, 2002, p.44. Diante do avanço de pesquisas, o autor apresentava como objetivo “tentar eliminar as contradições e impasses entre as diferentes linhas de pensamento referentes ao Antigo Sistema Colonial; era associar a noção abstrata de sistema à realidade concreta” Ibidem, p.85. Admite, posteriormente, que sua proposta de análise precisa de um quadro de pesquisa mais amplo.

assumiria um papel importante na formulação desse quadro teórico que associava elementos internos e externos, pois “o tráfico negreiro, nesse caso, tem uma função social e cultural, como fator de povoamento, e uma função econômica, como criadora de força produtiva, por meio da escravidão”<sup>48</sup>, percepção esta com a qual concordamos. A presença de mão de obra africana em quase todas as regiões do Brasil, ainda que diante de dificuldades em acessar esse mercado, como no caso dos sertões, demonstra o quanto essa prática estava enraizada e o seu comércio assumia uma posição estrutural, como demonstraremos nos capítulos a seguir.

Entretanto, apesar dos avanços das pesquisas e debates acerca dos traços “internos” da economia colonial e das características do mercado atlântico de escravizados, pouco sabemos ainda sobre como se articulavam os interesses dos comerciantes de escravos com o interior. Se a virada do século XVII para o XVIII foi marcada pela expansão territorial da colônia, a sociedade escravista também se projetava para essas novas áreas e, com isso, as redes de compra e venda de escravos. No decorrer do trabalho, iremos apresentar alguns dos estudos que avançaram no sentido de compreender as rotas comerciais para o interior, mas não aprofundaram como se dava o negócio específico de escravos. Além disso, vale destacar que a própria expansão para o sertão esteve associada à nova conjuntura atlântica, e as redes do mercado de escravos construídas para atender à pecuária e às minas também não estavam separadas das flutuações atlânticas.

Um estudo que aponta as relações entre a economia colonial e o tráfico de escravos foi a tese de Carlos Leonardo Kelmer Mathias, publicado com nome *Múltiplas faces da escravidão*. Ao propor compreender o que ele denomina de *espaço econômico do ouro*, o autor analisa os circuitos mercantis associados à produção mineira e, com isso, a circulação de escravos era central. Para ele, “Todo o enorme volume de mercadorias de secos e molhados que anualmente adentrava a capitania de Minas Gerais relacionava-se, direta ou indiretamente, à população escrava existente nas terras do ouro”<sup>49</sup>. Nesse sentido, o tráfico de pessoas era o principal eixo dessa circulação, seja para conseguir escravos, seja para conseguir ouro, buscando as relações comerciais construídas entre os agentes das minas e os traficantes de escravos.

O autor traz uma abordagem espacial que nos interessa, pois para ele não devemos pensar as capitanias de forma isolada e sim associadas, a partir da circulação mercantil e de pessoas. Apesar de termos algumas divergências com sua interpretação, concordamos com

---

<sup>48</sup> Ibidem, p.24

<sup>49</sup> MATHIAS, C.L Kelmer. **As múltiplas faces da escravidão**: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 - c. 1756. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad X : FAPERJ, 2012, p.35

Mathias quando diz que “o pleno entendimento da interação político-mercantil havida no interior da América lusa somente é possível quando se deixa de estudar as capitanias isoladamente, passando a fazê-lo com um todo”<sup>50</sup>. Para a nossa perspectiva, a história das Capitanias do Norte está associada diretamente. Do Ceará ao rio São Francisco, havia uma dinâmica de circulação de mercadorias e pessoas que permitiram a formação de um espaço próprio associado com o Atlântico. O comércio de pessoas africanas escravizadas foi central nesse sentido<sup>51</sup>.

Assim, a situação atual da historiografia brasileira tem sido marcada pela ampliação de pesquisas devido à expansão dos Programas de Pós-graduação em História e de pesquisas sobre realidade locais. Os resultados apresentados dialogam com essas reflexões mais amplas sobre a sociedade e economia colonial, contudo, se especializaram em pensar os detalhes do funcionamento desse comércio atlântico de escravizados, destacando os agentes envolvidos, os números de importações e os circuitos das mercadorias utilizadas nesse trato, dentre outros temas. Uma preocupação comum nesses estudos mais recentes consiste na importância de se pensar o contato constante entre Brasil e África como o elemento constituidor dessa experiência colonial. Com isso, o tráfico de pessoas tem assumido ainda mais centralidade nas reflexões sobre o nosso passado colonial.

Em resumo, a partir do que apresentamos, podemos identificar que a historiografia brasileira teve forte influência dos pensadores dos anos 1940 e 1960, que pensavam a história do Brasil enquanto uma totalidade inserida em uma lógica global. Muitos estabeleceram sínteses gerais, reconhecendo o papel fundamental do comércio de escravos, mas sem aprofundar maiores reflexões sobre o tema e sobre o seu funcionamento, e sim acerca de qual seria sua “lógica” dentro da colônia. Alguns historiadores recentes, por sua vez, tentaram estabelecer um diálogo entre essas reflexões mais gerais sobre o processo histórico de formação da sociedade brasileira, destacando o tráfico e sua importância, ou seja, estabelecendo leituras mais detalhadas desse processo histórico. A expansão das pesquisas de pós-graduação que abordam o tráfico de escravos, em certa medida, permite-nos um aprofundamento do conhecimento específico sobre esse mercado, em diálogo com o debate mais amplo sobre a sociedade colonial.

---

<sup>50</sup> Ibidem, p. 19

<sup>51</sup> Em outro texto, Mathias reforça essa leitura e apresenta um importante debate historiográfico sobre a formação de um *espaço econômico do ouro*, ver Idem. “Como se fossem bens de morgado”: considerações teórico-metodológicas acerca do espaço econômico do ouro e do sistema econômico atlântico. In.: MATHIAS, C.L Kelmer et ali (Eds.). **Ramificações ultramarinas**: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso, século XVIII. Rio de Janeiro: Mauad X, Faperj, 2017

Nosso trabalho se insere nesse caminho. Estabelecendo um diálogo mais amplo com outros elementos da realidade colonial do Brasil, iremos concentrar nossa análise na dinâmica do tráfico de escravos para uma região específica e em como esta se articulava com outras partes. Todavia, acreditamos que nossas reflexões trazem alguns elementos diferentes do que vem sendo abordado: em primeiro lugar, ao pensar em uma perspectiva atlântica, não conseguimos pensar as capitanias de maneira separadas. Como já apontamos, nosso recorte é um espaço regional construído a partir de articulações comerciais entre dadas capitanias e destas com as dinâmicas do Atlântico. O trato de escravos assume, então, posição central. Não iremos pensar a escravidão em Pernambuco sem levar em consideração suas relações com Itamaracá, Paraíba, Ceará ou Rio Grande do Norte. O inverso também é verdadeiro.

Em segundo lugar, apesar dessa unidade gerada pela circulação de pessoas e mercadorias (e de pessoas-mercadoria), deve-se destacar também as diferenças. Elas podem ser percebidas na distribuição geográfica da riqueza e, por consequência, também de escravos. O comércio de africanos, mais uma vez, apresenta sua importância. Acessá-lo era fundamental e as formas como isso ocorreu permitiu a reprodução de hierarquias sociais e espaciais. A maneira como as capitanias citadas se articulavam no mercado de escravizados era diferente, gerando abertura para alianças e conflitos, como veremos adiante.

Por fim, cabe destacar que essa era uma região em que sua principal atividade econômica vivenciava momentos de dificuldades e, ainda assim, o mercado de pessoas permaneceu sendo uma prática contínua, seja para permitir a reprodução ou ampliação dessa riqueza, seja para estabelecer ou reforçar privilégios e posições sociais, envolvendo diversos comerciantes. Para compreender essa constância do tráfico, precisamos detalhar a atuação dos grupos mercantis envolvidos e de suas articulações com as zonas da pecuária e mineira.

## 1.2 Considerações metodológicas

Já apresentamos nosso objetivo, as principais perguntas/problemas, além de algumas das hipóteses que nos guiaram no processo de pesquisa. Iremos agora descrever, brevemente, como decidimos organizar o trabalho e as principais fontes utilizadas. Além desta introdução, esta tese é composta por mais quatro capítulos e pelas considerações finais. Cada um deles apresenta objetivos específicos, mas todos estão articulados ao tema geral – o comércio de africanos escravizados envolvendo as Capitanias do Norte –, ocorrendo, algumas vezes, de os mesmos temas serem abordados em capítulos distintos, mas sendo observados de formas diferentes, a partir de cada objetivo específico.

No capítulo 2, nosso objetivo é apresentar a situação econômica e social em que se encontravam as Capitanias do Norte. Essa caracterização é fundamental para que possamos compreender quais eram as demandas produtivas por mão de obra africana e como foi possível a inserção do tráfico de escravos, diante da nova conjuntura que se abriu no Atlântico. Para isso, fazemos algumas considerações sobre o processo de formação espacial, destacando o papel dos portos na vida econômica dessa região. Pensar a dinâmica entre esses portos nos permitiu sustentar a hipótese de que o comércio de africanos escravizados não pode ser compreendido de forma separada ou específica para uma capitania, mas dentro de um circuito de trocas comerciais.

Além disso, no mesmo capítulo, mostramos as flutuações conjunturais do açúcar, pecuária e tabaco, os principais produtos do período colonial nas Capitanias do Norte. Estas viviam, desde as guerras de Restauração, uma situação econômica instável, em que – muitas vezes – o comércio de africanos escravizados era apresentado como a solução para esses problemas. Havia, de maneira geral, três grandes interesses: escravizados para as lavouras em crise, revender essas pessoas para as fazendas ou minas e, por fim, garantir a reprodução das hierarquias sociais daquele período. Dessa forma, concluímos o capítulo traçando um quadro geral de como se encontrava aquela sociedade, organizada em diversos grupos hierarquizados, e suas mudanças demográficas.

No capítulo 3, dedicamo-nos a pensar as diversas articulações das Capitanias do Norte junto ao mercado atlântico de pessoas escravizadas. Analisamos os principais dados demográficos acerca da importação de africanos para a região, dando destaque para os portos de Pernambuco e Paraíba, de onde conseguimos mais registros. Assim, identificamos qual era a participação quantitativa dessas capitanias no mercado de escravos comparadas a outras regiões do Brasil. Em seguida, fez-se necessário pensar a conjuntura de conflitos e mudanças nas rotas negreiras na África, que estava articulada com as disputas por mercado entre os europeus e, ao mesmo tempo, abriu ou fechou rotas comerciais para o Brasil. Essa situação nos deu a oportunidade de compreender as várias estratégias utilizadas e quem eram os principais comerciantes envolvidos nesse negócio.

Com isso, conseguimos identificar tanto alguns conflitos entre as praças de Pernambuco, Paraíba e Itamaracá, bem como tentativas de se construir alianças e desenvolver formas de driblar a fiscalização régia. A pequena participação das capitanias da Paraíba e Itamaracá esteve diretamente associada a essa conjuntura econômica e política da região e das relações internacionais do período, que permitiram aberturas de algumas brechas no concentrado mercado de escravizados. Isso porque, diante de disputas e da abertura de novas feitorias na

África, em um momento de crise na produção do açúcar e aumento de novas áreas de exploração na colônia (o sertão da pecuária e as minas), alguns novos agentes passaram a integrar esse mercado, buscando formas de enriquecimento. Apesar dessa ampliação na virada do século, no decorrer de algumas décadas podemos perceber uma maior concentração das rotas para a praça do Recife. Em todo o período estudado, foram constantes as tentativas de burlar a fiscalização real, frequentemente envolvendo alianças entre os moradores das três capitânicas estudadas.

A proposta do capítulo 4 foi analisar, de forma mais detalhada, as relações comerciais negreiras dentro do circuito interno das relações mercantis no Brasil. As Capitânicas do Norte possuíam uma dinâmica própria, tendo, no porto do Recife, um eixo central de articulação com o Atlântico. As rotas internas do tráfico de escravos, porém, ainda não foram muito debatidas pela historiografia até o presente momento. Como apresentado, os registros demonstram que havia a presença africana nos sertões das Capitânicas do Norte, mas ainda pouco sabemos sobre as tais conexões estabelecidas. Dessa maneira, nosso objetivo foi saber como essas pessoas escravizadas chegaram a essas áreas e, na medida do possível, destacar o perfil desses escravos e a dinâmica desse comércio.

Nesse sentido, após apresentar o debate sobre as conexões atlânticas com os sertões, debruçamo-nos acerca dos vários caminhos dos gados e das principais vilas e freguesias criadas em um momento de expansão da presença colonial sobre o interior. A partir disso, podemos constatar a dinâmica do comércio de escravizados e como se projetavam os interesses de grupos mercantis para alguns pontos de articulação do sertão, como a freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso, que abrangia áreas da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Além do mais, dedicamos uma parte da análise para a Companhia das Minas de São José dos Cariris Novos, uma articulação entre homens de negócio do Recife que viabilizou a entrada de vários africanos para a extração de minas no sertão do Ceará no período de consolidação desses interesses.

O último capítulo consiste em pensar as relações estabelecidas entre os agentes mercantis das Capitânicas do Norte com as Minas, que passou a assumir posição central na economia do Brasil do século XVIII. Nesse período, as rotas comerciais dentro do Brasil começavam a se alterar, concentrando-se mais na região sudeste. Isso fez com que os circuitos mercantis entre as duas regiões se ampliassem, envolvendo não apenas o gado e outras mercadorias, mas também escravizados. Como perceberemos, apesar de as Capitânicas do Norte estarem com dificuldades na produção do açúcar, continuaram importando africanos, que eram revendidos para as Minas.

Para compreender essas relações, em um primeiro momento, apresentamos o impacto econômico que significou a descoberta das minas. Em seguida, buscamos descrever os

principais caminhos e rotas construídas que permitiam o trânsito entre as duas regiões. Feito esse levantamento, foi possível identificar a intensidade do fluxo comercial entre Pernambuco e suas capitâneas vizinhas para as Minas Gerais, os principais comerciantes envolvidos, como ocorria esse negócio e quais os caminhos e descaminhos de ouro existentes.

Para desenvolver as reflexões sobre esse trabalho, além da bibliografia especializada nos temas em análise, pesquisamos em diversos tipos de documentos e acervos<sup>52</sup>. Parte da documentação está presente no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) digitalizado pelo *Projeto Resgate*<sup>53</sup>. A rica documentação deste acervo, seja com documentos avulsos ou códices, permitiu-nos reconstruir como estava o cenário econômico das Capitâneas do Norte no período estudado, os contratos estabelecidos, as diversas circulações de embarcações entre os portos, as maneiras encontradas pelos comerciantes para acessar o mercado da África, dando destaque às dificuldades e condições nesse negócio.

Outras importantes fontes documentais foram as diversas cartas transcritas pelos *Documentos Histórico da Biblioteca Nacional* (DHBN), publicadas durante a primeira metade do século XX, que trazem também documentos do AHU<sup>54</sup>. Essa documentação nos permitiu acessar informações sobre as condições econômicas e relações políticas estabelecidas entre as capitâneas, a Coroa e a África. Além disso, utilizamos alguns dos clássicos cronistas do período colonial que tiveram suas obras transcritas, como Ambrósio Brandão, Antonil, Loreto Couto e as valiosas *Informações Geral da Capitania de Pernambuco* e *Informações sobre as Minas*, além de outros documentos publicados pelos *Anais da Biblioteca Nacional* (ABN)<sup>55</sup>. Esses documentos, associados ao *Transatlantic Slave Trade Database*, que reúne um banco de dados sobre quase todas as embarcações que atravessaram o atlântico carregando escravizados, garantiram que pudéssemos construir um quadro da participação das Capitâneas do Norte com esse trato, destacando os principais envolvidos e os detalhes de como se davam as negociações e sobre como ocorriam as viagens para as Minas<sup>56</sup>.

Na tentativa de compreendermos as conexões estabelecidas com sertões das Capitâneas do Norte, além da documentação já citada, também utilizamos os documentos cartoriais (livros

---

<sup>52</sup> Vale ressaltar que, devido à pandemia, não conseguimos ter acesso presencial a esses arquivos, tendo sido necessário utilizar suas versões digitalizadas. Contamos com a disponibilização desses documentos em plataformas virtuais e da contribuição de alguns pesquisadores em compartilhar versões digitais, a quem somos gratos.

<sup>53</sup> Disponível em <http://resgate.bn.br/docreader/docmulti.aspx?bib=resgate>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>54</sup> Disponível em <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/documentos-historicos/094536>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>55</sup> Disponível em <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/anais-biblioteca-nacional/402630>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>56</sup> Disponível em <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

de notas e inventários) disponíveis no Cartório do 1º Ofício de Notas e Registros de imóveis Coronel João Queiroga (Pombal – PB) e do Fórum Promotor Francisco Nelson da Nóbrega (Pombal – PB), que nos permitiram fazer o levantamento dos proprietários, os preços e perfis dos escravizados e as redes de negócio estabelecidas<sup>57</sup>. O mesmo valeu para o caso do Rio Grande do Norte, onde utilizamos os inventários do 1º Cartório de Caicó digitalizados pelo Laboratório de Documentação Histórica (LABORDOC) – UFRN<sup>58</sup>.

Ainda sobre a Paraíba, também foram utilizadas as *Ordens Régias* e o *Livro novo da Ouvidoria da Paraíba*, disponíveis no arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP), que permitiram identificar alguns dos vários conflitos e alianças estabelecidas entre produtores e comerciantes<sup>59</sup>. O inventário de José Vaz Salgado, no Arquivo do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco, e as notas e transcrições feitas por Pereira da Costa em seu clássico *Anais Pernambucanos* também nos oferecem importantes informações sobre Pernambuco no século XVIII e suas articulações com outras capitanias.

Entre os documentos utilizados para o Ceará, além dos avulsos do AHU, também foi pesquisada a documentação transcrita e publicada na Revista do Instituto do Ceará, principalmente sobre o ouro nos Cariris Novos. Sobre Minas Gerais, no acervo do *Arquivo Público Mineiro*, identificamos fontes de aprisionamento de comboios de escravizados e diversos registros do comércio que passavam pelo rio São Francisco, vindos das Capitanias do Norte<sup>60</sup>. Também utilizamos os documentos digitalizados e publicados na coleção *Documentos Interessantes para a história e costume de São Paulo*<sup>61</sup>, que nos permitiu perceber algumas das normas e articulações estabelecidas para as Minas Gerais, muitas vezes mediadas pelos portos do Rio de Janeiro e de Santos.

As informações biográficas sobre negociantes envolvidos no tráfico de escravos que tinham interesses no trato entre as Capitanias do Norte e as Minas também foram possíveis de ser levantadas a partir da documentação presente no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, especialmente os processos de habilitação ou os processos de divisão de heranças<sup>62</sup>. Por fim, a

---

<sup>57</sup> Agradeço aos professores George Souza e Rodrigo Ceballos por terem disponibilizado parte dessa documentação digitalizada.

<sup>58</sup> Disponível em <https://acervus.ufrn.br/acervus-publico/laboratorio-documentacao-historica/principal>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>59</sup> Parte da documentação do AIHGP foi digitalizada e encontra-se disponível em [https://archive.slavesocieties.org/?collection=instituto\\_hist%C3%B3rico\\_e\\_geogr%C3%A1fico\\_paraibano](https://archive.slavesocieties.org/?collection=instituto_hist%C3%B3rico_e_geogr%C3%A1fico_paraibano). Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>60</sup> Parte da documentação está digitalizada e disponível em <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>61</sup> Essa coleção encontra-se disponível em <https://bibdig.biblioteca.unesp.br/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>62</sup> Parte dos documentos digitalizados podem ser encontrados em <https://digitarq.arquivos.pt/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

utilização de mapas – sejam os da época, sejam os elaborados por historiadores – também esteve presente em nossa pesquisa. Buscamos estabelecer uma reflexão constante sobre a circulação no espaço e, com isso, pensarmos os caminhos e rotas criados para o comércio.

Além de todos os documentos já citados anteriormente, não podemos deixar de destacar o diálogo que estabelecemos com a historiografia que, além de nos trazer importante informações, nos permitiu abrir novas questões sobre os diversos temas trabalhados. No decorrer dos próximos capítulos, apresentaremos mais sobre cada uma dessas fontes e da historiografia, destacando os detalhes que puderam ser retiradas delas.

## 2 AS CAPITANIAS DO NORTE NA VIRADA DOS SÉCULOS XVII E XVIII: região, economia e sociedade

Em 1654, nas Capitanias do Norte do Brasil, concluía-se uma longa guerra, quando os colonos luso-brasileiros expulsaram os últimos administradores holandeses da região. No ano seguinte, o mestre de campo geral, Francisco Barreto, escrevia ao rei informando sobre a situação de tais capitanias e destacava o “mal estado” e a “miséria” dos moradores de Pernambuco<sup>63</sup>. Várias décadas depois, em 1730, repetiam-se descrições de que a mesma capitania estava “em miserável estado dos povos e comércio”, sendo necessário tomar providências<sup>64</sup>. Essas reclamações estiveram presentes em todas as Capitanias do Norte durante o período aqui estudado. Havia, por um lado, os interesses de grupos em conseguir benefícios junto à Coroa. Por outro lado, a documentação demonstra um momento de dificuldades econômicas para o setor açucareiro. Afinal, o que estava ocorrendo?

Diante de uma nova conjuntura internacional e atlântica e de conflitos ocorridos na área onde predominava a produção do açúcar, o período entre o fim da Guerra de Restauração até 1760 foi marcado por um período de crise nas Capitanias do Norte. Mas outros traços estiveram presentes, estabelecendo, após a crise, uma reorganização social e política, bem como espacial. Apesar de ter sido pouco estudado pela historiografia, chegando a ser denominado como “um século de silêncio” por Flávio Guerra, nos últimos anos algumas pesquisas têm lançado luz sobre esse período, ainda que de maneira específica para cada capitania<sup>65</sup>. O objetivo deste capítulo é compreender, de maneira associada, os elementos que levaram à crise e como as ditas capitanias conseguiram se reorganizar econômica e socialmente. Ao estabelecer esta contextualização, poderemos lançar luz sobre como essa região se rearticulou e se inseriu no Mundo Atlântico, em especial no mercado de africanos escravizados.

Para isso, vamos debater neste capítulo o processo de formação e organização da região que aqui denominamos de Capitanias do Norte. Em seguida, apresentamos a situação da economia atlântica, incluindo o Brasil, entre a segunda metade do século XVII e primeira metade do século XVIII, dando destaque à chamada *crise geral do século XVII* por alterar a dinâmica atlântica e como esta se apresentou nas Capitanias do Norte. Por fim, faremos considerações de como estava organizada aquela população e os principais grupos sociais do

---

<sup>63</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 543

<sup>64</sup> AHU\_CU\_015, Cx.42, D.3767

<sup>65</sup> GUERRA, Flávio. **Nordeste: um século de silêncio (1654-1755)**. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1984

período. Como principais fontes para compreender o período, utilizamos os avulsos e códices do Arquivo Histórico Ultramarino, a documentação publicada pela coleção *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional* e dados demográficos sintetizados pela historiografia, além dos cronistas do século XVIII, a exemplo de Loreto Couto em seu *Desagravos do Brasil e Glória de Pernambuco*, escrito em meados do Setecentos.

## 2.1 O Mundo Atlântico e a organização regional das Capitanias do Norte

As diversas reclamações dos moradores das Capitanias do Norte, que se tornaram constantes diante das dificuldades da produção do açúcar, corriam pelo Atlântico e chegavam até Portugal. Lá eram analisadas e, muitas vezes, transformadas em uma política específica, em lei ou determinação régia. Contudo, as soluções muitas vezes não estavam em Lisboa. Os moradores do Brasil escreviam para a Europa, mas possuíam seus pensamentos na África, conteúdo de boa parte das preocupações. Muitos queriam produzir açúcar e, para isso, precisavam de escravos. Afinal, eram estes “as mãos e os pés dos Senhores”<sup>66</sup>. Foi constante o pedido por acesso a escravos africanos em diversos documentos como a única forma de solucionar os problemas e aumentar as riquezas coloniais. Tal desejo não era exclusividade dos senhores de engenho, mas também de uma série de outros grupos sociais da colônia. Enfim, ter escravos era o objetivo de quase todos e os negócios com a África eram a base dessa relação.

Portanto, só é possível compreender a situação vivenciada nas Capitanias do Norte em uma escala oceânica. A percepção de uma história atlântica não é nova na historiografia mundial. Como já apontamos na introdução, há décadas os historiadores têm pensado em como articular as diversas experiências atlânticas como parte de um todo, apesar das diversidades existentes nesse espaço. Na verdade, pelo Atlântico circularam pessoas, ideias, mercadorias, doenças, plantas, hábitos alimentares, enfim, experiências humanas que não se restringiram localmente e estiveram presentes por todo o oceano. Já vimos anteriormente que estudos como os de C.R.L James e Eric Williams demonstravam, desde a década de 1930, a necessidade de pensar as articulações pelo Atlântico. Desde a segunda metade do século XX, muitos historiadores se especializaram em pensar essa construção histórica como um longo processo de relações de vários tipos, que ganhou espaço institucional sendo chamada de *História Atlântica*.

---

<sup>66</sup> Essa frase foi elaborada por ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil: por suas drogas e minas**. Brasília: Senado Federal, 2011. [Edição original de 1710].

Essa abordagem surgiu de forma mais sistematizada no contexto pós 2ª Guerra Mundial, muito motivado por interesses políticos, a partir da ideia de existência de uma “comunidade atlântica”. Essa ideia foi ganhando espaço nas universidades e assumindo novas características<sup>67</sup>. A perspectiva histórica sobre o Atlântico teve três grandes influências: a percepção braudeliana sobre a história e o espaço, o aumento crescente dos estudos sobre a escravidão e as novas abordagens culturais sobre os processos de colonização<sup>68</sup>.

A grande questão apresentada e que, com o tempo, foi sendo refinada sobre o Atlântico consiste em perceber que as diversas experiências se entrecruzaram e se influenciaram mutuamente em uma escala oceânica. O ponto de partida fundamental dessa perspectiva é de que “nenhuma parte possa existir em isolamento”<sup>69</sup>. Em resumo, a História Atlântica

is an analytic construct and an explicit category of historical analysis that historians have devised to help them organize the study of some of the most important developments of the early modern era: the emergence in the fifteenth century and the subsequent growth of the Atlantic basin as a site for demographic, economic, social, cultural, and other forms of exchange among and within the four continents surrounding the Atlantic Ocean—Europe, Africa, South America, and North America—and all the islands adjacent to those continents and in that ocean. As people, pathogens, and plants—to mention just three key agents of change—moved ever more intensively across the Atlantic, profound transformations occurred in all spheres of life. Events in one place had repercussions in other<sup>70</sup>

Portanto, nós devemos pensar o processo histórico das Capitanias do Norte em conexão com o que se passava no Atlântico, pois assim elas se formaram. Isso não significa dizer que essas capitanias não se relacionavam com lugares fora do oceano, mas foi neste em que elas se articularam fortemente e se definiram, sobretudo, com a África<sup>71</sup>. Como destaca Luiz Felipe de

<sup>67</sup> BAYLIN, Bernard. The Idea of Atlantic History. *Itinerario*. V. XX, n.1, 1996.

<sup>68</sup> CANNY, Nicholas. Atlantic History: what and why? *European Review*, v.9, n.4, 2001. Interessante síntese sobre o debate historiográfico feito na Europa, Estados Unidos e impactos no Brasil pode ser lida em SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Um oceano de revoluções. História e historiografia do Atlântico e de suas revoluções nos séculos XVII e XVIII. In.: Idem; LEÃO, Karl Schurster de Sousa; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (orgs). *Atlântico: a história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013, p.241-291. A própria coletânea traz importantes exemplos de como trabalhar em perspectiva atlântica.

<sup>69</sup> RUSSEL-WOOD, A.J.R. Sulcando os mares: um historiador do império português enfrenta a “Atlantic History”. *Revista de História*. Vol.28, n.1, 2009, p.21

<sup>70</sup> MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History. *Atlantic History: A Critical Appraisal*. New York: Oxford University Press, 2009, p. 3. A partir de Greene, Russel-Wood sustenta que uma das grandes contribuições dessa metodologia consistia exatamente na tentativa de “fugir do molde imperial ou nacionalista para atravessar divisas e fronteiras, para estudar os movimentos das pessoas, de animais, de plantas e mercadorias numa escala não apenas Atlântica mas global, para reconstituir o ir e vir de idéias, estilos, modas e artes”. RUSSEL-WOOD, Op. cit, 2009, p.19.

<sup>71</sup> É possível identificar na documentação algumas referências a embarcações que vinham do Índico para Pernambuco. Porém, não existem ainda estudos sobre tais relações estabelecidas.

Alencastro, uma série de condições levou a Coroa portuguesa a montar uma relação de complementaridade entre os dois lados do Atlântico sul. Nas suas palavras, “Desde o final do século XVI, surge um espaço aterritorial, um arquipélago lusófono composto dos enclaves da América portuguesa e das feitorias de Angola. É daí que emerge o Brasil no Século XVIII”<sup>72</sup>.

Diante de todo esse complexo atlântico, devemos destacar a prática específica do comércio. Esse espaço atlântico se formou a partir das diversas circulações baseadas nas trocas de mercadorias, diante de um cenário de forte expansão a partir do século XVI. Nesse sentido, os portos e os navios foram fundamentais. Peter Linebaugh sugere pensar a história social a partir de uma perspectiva atlântica, ou seja, associar os processos históricos ocorridos na Europa, nas Américas e na África, incluindo na análise a formação do capitalismo e da classe operária<sup>73</sup>. Para ele, poderíamos imaginar o oceano como nossas mãos em que “o dedo indicador é a Inglaterra, o dedo do meio é a África, o dedo anular são as Índias Ocidentais e o mindinho é a América do Norte. Eles cooperam para construir uma imensa comunidade. O polegar associa todos eles: é o navio”<sup>74</sup>. A essa comparação, especificaríamos o navio negreiro como um dos eixos centrais que articulavam a experiência atlântica, como veremos no decorrer do trabalho.

Em outras palavras, a partir dos séculos XV e XVI formou-se um novo espaço no Atlântico, baseado em dadas trocas comerciais e circulação demográfica, destacando-se o comércio de africanos escravizados. Ora, estamos até o presente momento apresentando uma abordagem baseada em um espaço atlântico. Antes de avançarmos, cabe-nos perguntar: o que seria o espaço e qual sua importância para a nossa pesquisa?

Fernand Braudel atentava para essa importante questão em seus trabalhos e também por isso, como já citamos, foi uma importante referência para a abordagem atlântica. O espaço apresenta, para ele, todas as realidades históricas: Estado, sociedade, economia, cultura etc. Ou seja, todas as experiências humanas se passam em determinado espaço e as relações sociais

---

<sup>72</sup> ALENCASTRO, Op. cit, 2000, p.9. Ao analisar essa construção, o autor destaca experiências de aprendizado da dinâmica colonial. O controle colonial não estava totalmente dado no século XVI e foi se construindo a partir das experiências vivenciadas em Angola, no Índico e na América. No caso do Brasil, três elementos foram fundamentais para essa articulação atlântica: as “ordens régias embaraçando o acesso ao trabalho indígena e estimulando o tráfico negreiro, como também pelas medidas freando as trocas entre as capitânicas” Cf. ALENCASTRO, Op. cit, 2000 p. 20. Vale ressaltar que durante muito tempo os estudos sobre o Mundo Atlântico voltavam-se para o hemisfério norte, dando destaque às relações Estados Unidos e Europa. Todavia, o desenvolvimento das pesquisas sobre a escravidão permitiu perceber a importância da África e do Brasil na formação desse espaço.

<sup>73</sup> O autor dialoga diretamente com E. P. Thompson e E.J. Hobsbawm afirmando que, apesar da importância e qualidade dos trabalhos de ambos, faltava-lhes uma perspectiva atlântica.

<sup>74</sup> LINEBAUGH, Peter. Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH; Editora Marco Zero, ano 3, nº 6, setembro de 1983, p. 32

estabelecidas o constroem<sup>75</sup>. Nesse sentido, propunha partir sua análise da economia, onde, até dado limite, se constrói um conjunto de trocas, produções e relações sociais.

Ao ser influenciado por Braudel, Magalhães Godinho percebia o Atlântico como um espaço construído a partir dessas interações econômicas, ou seja, é a partir do cruzamento e da sobreposição de rotas comerciais e de circulação de pessoas, sobretudo em busca de ouro, na produção do açúcar e nas rotas de pessoas escravizadas que podemos perceber um Mundo Atlântico, com vida própria<sup>76</sup>. Ciro Cardoso refletia também nesse sentido. Ao discorrer sobre a experiência da formação espacial, sustentava que “Não há espaço absoluto: existem espaços que só se configuram e podem ser definidos em função de seus conteúdos específicos”<sup>77</sup>, isto é, das interações sociais estabelecidas em dado momento histórico. Dessa maneira, assim como nos sugerem os autores estudados, o conceito de espaço deve ser utilizado tendo como ponto de partida seu conteúdo social, sendo possível começar a análise pela economia, pois esta permite perceber o ritmo do tempo material e associada a outros elementos da vida humana, como diria Braudel. Afinal, por ser o espaço uma construção social, baseia-se na forma como uma sociedade produz a si mesma em relação com o meio, transformando-o e por ele sendo transformado<sup>78</sup>.

Em síntese, o que esses estudiosos nos permitem identificar é a historicidade do espaço e a importância das espacialidades para a história. Precisamos identificar as relações

---

<sup>75</sup> BRAUDEL, Op. cit, 2009, Volume 3. Não à toa, Braudel é um historiador respeitado entre os geógrafos, pois, “Em geral, a Fernand Braudel se atribui o mérito de haver conjugado a dimensão espacial à concepção de história como uma combinação de tempos diferenciados” PAQUOT, Thierry. Prefácio: Um convite à história. LACOSTE, Yves (org). *Ler Braudel*, São Paulo: 1989, p.8. Para debate mais ampliado sobre essa percepção espacial-temporal de Braudel, ler LACOSTE, Yves, Braudel Geógrafo. In *Ler Braudel*, São Paulo: 1989. Outra interessante obra que demonstra sua abordagem sobre o espaço pode ser vista em BRAUDEL, Fernand. *O espaço e a história do Mediterrâneo*. São Paulo: Martins Fontes, 1988. A obra desse historiador francês é profunda e vasta, devendo ser pensada em conjunto. Não obstante, podemos indicar duas importantes obras para sua reflexão sobre seu conceito de economia-mundo e as relações entre espaço-tempo: Idem. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987 e Idem *Civilização Material, Economia e Capitalismo* (Séculos XV-XVIII). São Paulo: Martins Fontes, 2009. Sobre o conceito de economia-mundo e sua influência para se pensar o conceito de sistema-mundo, ver WALLERSTEIN, Immanuel. *World-System Analysis: An introduction*. Duke University Press, 2004. E sobre o conceito de Geo-história, ler nota 1.

<sup>76</sup> GODINHO, Victorino de Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). *Revista de História*. São Paulo, n.15, 1953

<sup>77</sup> CARDOSO, Ciro Flamarion Santana *Agricultura, escravidão e capitalismo*. Petrópolis: Vozes, 1979, p.9. Em outro artigo, o historiador apresenta algumas reflexões sobre o conceito de espaço Idem. Repensando a construção do espaço. *Revista de História Regional*. V.3, n.1, 1998

<sup>78</sup> Nas palavras de Milton Santos, espaço é “um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante de nossos olhos e que manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares” SANTOS, Milton. *Por uma nova geografia: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. 6ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, p. 153

econômicas, os grupos sociais em disputa e a forma como dadas interações foram se construindo. Nesse processo, um dos principais elementos que garante a unidade do espaço é a circulação, tanto de mercadorias como de pessoas, em uma espécie de “espaço-movimento”<sup>79</sup>. Essa é uma característica que pode ser identificada na experiência colonial do Brasil, pois nossa história é “demasiado marcada pela mobilidade, pelas migrações, pelos transplantes de população, pelas ‘fronteiras moveis’ de diversos tipos, para que possamos pensá-la em termos de comunidades mais ou menos estáveis e homogêneas”<sup>80</sup>. Diante desses vários fluxos de circulação de pessoas e mercadorias, criaram-se dinâmicas regionais, recortes com especificidades dentro desse espaço moldadas pelos fluxos atlânticos, em maior ou menor escala<sup>81</sup>. Mas como essa discussão pode contribuir para nossa reflexão?

Entre meados do século XVII e início do XVIII, é possível identificar uma organização do espaço que começava a se consolidar em uma dimensão atlântica e, especificamente, no Brasil colonial. Nesse período, o tráfico de escravizados da África assume definitivamente uma posição fundamental para a reprodução dessa sociedade e, como veremos, foi importante eixo articulador desse espaço e na circulação de pessoas e mercadorias. Ou seja, não é possível pensar o Brasil sem os circuitos estabelecidos em torno do tráfico de escravizados e seus agentes. Dentro desse todo – Atlântico –, formaram-se recortes regionais, a partir da maneira como grupos de comerciantes, senhores de escravos e terras, dentre outros, se relacionavam e construíram suas redes, mediadas por caminhos e portos. É exatamente nesse sentido que pensamos as Capitanias do Norte.

---

<sup>79</sup> Sobre a ideia de “espaço-movimento”, ver LACOSTE, Yves, Braudel Geógrafo. In *Ler Braudel*, São Paulo: 1989, p. 198

<sup>80</sup> CARDOSO, Op. cit, 1979, p. 75.

<sup>81</sup> Os conceitos de espaço e região estão associados entre si. Na perspectiva de alguns autores, a região pode ser vista como “síntese concreta e histórica desta instância espacial ontológica dos processos sociais, produto e meio de produção e reprodução de toda a vida social” GOMES, Paulo Cesar da Costa. O Conceito de região e sua discussão. In.: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 2ª edição, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 6. Luiz Alexandre define região como uma “fração do espaço, catalisador de determinadas relações e convenções que o definem e caracterizam” CUNHA, Luiz Alexandre Gonçalves. Sobre o conceito de região. **Revista de História Regional**, vol. 5, n.2, 2000, p.53. Sobre as relações entre espaço e região, CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 7ª edição. São Paulo: Editora Ática, 2003. Sobre a ideia de uma “região colonial”, ver a clássica formulação de MATTOS, Ilmar Rohloff. **O tempo saquarema**. São Paulo, Brasília: HUCITEC, INL, 1987, p.24-25. No nosso trabalho, identificamos diversos recortes espaciais, com uma dinâmica específica, associados entre si e com o Atlântico. O que demonstraremos aqui são as especificidades dessa região: as capitanias do Norte e como estas se articularam com as demais regiões e o Atlântico a partir do tráfico de escravos.

Nesse período, não havia a compreensão do que hoje chamamos *Nordeste*<sup>82</sup>: era comum a denominação de *Capitanias do Norte* para a região entre o Ceará e o São Francisco. Todas elas, em algum momento histórico, foram anexadas à Capitania Geral de Pernambuco e tinham como referência o comércio com o porto desta capitania<sup>83</sup>. A Bahia, por sua vez, se organizou a partir de outras articulações, imprimindo uma dinâmica regional própria, que circulava em torno da cidade de Salvador e seu porto<sup>84</sup>. Para além do Ceará, especialmente, do Parnaíba/Piauí, já se configurava a partir do século XVII também como uma outra região, formando o Estado do Maranhão<sup>85</sup>. Ou seja, podemos dizer que já tínhamos, em meados do século XVII, a formação de um espaço no Brasil “subdividido” em regiões que se articulavam com o Atlântico a partir de um centro, um grande porto. Nas palavras de George F. de Souza, ao resenhar a obra de Rodrigo Ricupero, “durantes estes anos [1530-1630] se desenharam os traços básicos da distribuição espacial da América portuguesa, traços que repercutem até hoje nas dinâmicas do país”<sup>86</sup>.

---

<sup>82</sup> Este termo passou a ser utilizado de forma mais efetiva, a partir do século XX. Importantes reflexões sobre a formação regional do Nordeste e suas percepções podem ser vistas em ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 4ª ed. Recife: FJN; Ed. Massangana; São Paulo: Cortez, 2011 e SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. **O regionalismo nordestino: existência e consciência da desigualdade regional**. Cidade Editora Moderna, 1984. Mesmo pensando na terminologia *Nordeste* desde o século XVI, Martha Falcão Santana também traz uma análise acerca da formação do espaço da colônia referente às Capitanias do Norte. Cf. SANTANA, Martha Falcão de Carvalho e Morais. **Nordeste, açúcar e poder: um estudo da oligarquia açucareira na Paraíba (1920-1962)**. João Pessoa: Cnpq/Ufpb, 1990.

<sup>83</sup> As Capitanias do Ceará e Rio Grande do Norte foram anexadas a Pernambuco em 1656 e 1701, respectivamente. Paraíba foi anexada em 1755 e Itamaracá em 1765. Estas últimas, porém, já vinham de uma relação de dependência econômica e algumas situações jurídicas antes da anexação.

<sup>84</sup> “A produção de açúcar se espalhou por outras capitanias próximas à capitania da Bahia, como Ilhéus e Porto Seguro, mais ao sul, além da capitania de Sergipe, ao norte. O reflexo da condição central de Salvador em relação a essas localidades demonstrava-se no cômputo de tal produção como parte da produção baiana. Havia um claro atrelamento dessas capitanias à cidade de Salvador, não apenas, como já é sabido, político-administrativo, mas, ainda, econômico” SOUSA, Avanete Pereira. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XIII. In.: SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. **Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica**. Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016, p.106. A centralidade da Bahia, assim, circulou de forma mais intensa em torno da região ao sul do São Francisco até Ilheus e Porto Seguro, adentrando para os sertões. Essa região e os espaços de contato construídos a partir de Salvador também podem ser vistos em SOUSA, Avanete Pereira. **A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas**. São Paulo: Alameda, 2012.

<sup>85</sup> A criação do Estado do Grão Pará e Maranhão esteve muito condicionada a questões marítimas, pois a “facilidade de comunicações com a Corte e transtorno da navegação litorânea sul-americana levam à criação de duas colônias distintas no espaço da América Portuguesa” ALENCASTRO, Op. cit., 2000, p.59. Este Estado era “um território excepcionalmente grande, e corresponderia (mais ou menos) aos atuais Estados brasileiros de Pará, Amazonas, Acre, Amapá, Tocantins, Piauí, Maranhão e uma parte do Mato-Grosso (ao norte do paralelo 16°)” CARDOSO, Alírio. **Amazônia na Monarquia Hispânica: Maranhão e Grão-Pará nos tempos da União Ibérica (1580-1655)**. São Paulo: Alameda, 2017, p.45.

<sup>86</sup> SOUZA, George F.C de. A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 - c. 1630. **CLIO – Revista de História**, V,27, n.2. Recife: UFPE, 2009 (Resenha), p. 329. Paulo Pedro Perides apresenta esse debate sobre a formação das regiões no Brasil, bem configuradas no século XVIII, apresentando cinco blocos regionais, com seus portos centrais específicos. Cf. PERIDES, P. P. A organização político-administrativa e o processo de regionalização do território colonial brasileiro. **Revista Do Departamento De Geografia**, 9, 1995, p.86. Sobre a importância de se pensar essas constituições regiões, ver DIAS, Thiago Alves. Para além das capitanias: região colonial, espaço econômico e jurisdição política (sec. XVI-XVIII). **Revista Territórios e Fronteiras**. V. 11, n.1, 2018, p. 243-261.

Evaldo Cabral de Melo chama essa região (Capitanias do Norte) de “nordeste oriental”, que compreenderia a área de dominação do porto do Recife<sup>87</sup>. Nas suas palavras,

*Grosso modo* [sic], 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<sup>88</sup>.

Assim, o que denominamos aqui como *Capitanias do Norte* se refere à região construída, durante o período colonial, que ia desde o rio São Francisco até a capitania do Ceará, tendo uma forte influência da capitania de Pernambuco e baseando-se na produção econômica, principalmente, de açúcar, tabaco, pecuária e mercadorias de subsistência. Esse processo produtivo e a circulação dessas mercadorias e pessoas, articuladas por portos de maior ou menor escalas, garantiram, aos poucos, uma unidade regional, como podemos identificar no mapa a seguir:

---

<sup>87</sup> Esse termo também foi utilizado por geógrafos do Instituto Joaquim Nabuco que se dedicaram a estudar os rios da região, publicando uma série de livros conhecida como “Os rios do Açúcar do Nordeste Oriental”. Sobre isso, ver ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**: Contribuição ao Estudo da Questão Agrária no Nordeste. 5ª Edição. São Paulo: Atlas, 1986.

<sup>88</sup> MELLO, Evaldo Cabral de **Um imenso Portugal**: história e historiografia, São Paulo: Editora 34, 2002, p.180. Gilberto Freyre, em meados dos anos 1930, definia o Nordeste como a região que “vai do Recôncavo ao Maranhão, tendo o seu centro em Pernambuco” FREYRE, Gilberto. **Nordeste**: Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. São Paulo: Global, 2004, p.46. Discordamos de sua visão, que compreendemos fazer parte de uma perspectiva de seu tempo. Sem dúvida, Freyre traz importantes contribuições ao pensar as relações com a paisagem, com a produção da cana etc. A visão de Nordeste de Freyre e do movimento regionalista foi trabalhada em ALBUQUERQUE JÚNIOR, Op. cit., 2011. Manuel Correia de Andrade também pensando a formação do Nordeste e as suas definições, traz as dificuldades dos geógrafos e demais estudiosos em definir essa região, algumas vezes demarcada entre Ceará e Alagoas, outras incluindo o Maranhão e a Bahia. Cf. ANDRADE, Manoel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 5 ed. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 22



Não há dúvidas de que havia influência da Bahia sobre as Capitanias do Norte, principalmente no sertão<sup>89</sup>. Na verdade, a própria cidade se apresentava como coração e cabeça do Brasil e de lá se exercia o Governo-Geral. Entretanto, não era tão forte quanto a capitalidade de Pernambuco para a região. Como nos lembra Guida Marques, “Apesar de sua importância econômica, a sua dominação sobre o Estado do Brasil não parece tão evidente. É certo que o poder da [cidade da] Bahia sobre o Recôncavo se fortalece no século XVII. [...]. No entanto, a situação é bem diferente no que diz respeito às outras capitanias, as mais importantes sendo as do Rio de Janeiro e de Pernambuco”<sup>90</sup>.

Como estamos defendendo, ao pensarmos a formação espacial, devemos levar em consideração as relações econômicas, comerciais e de poder (dentre outras), tendo como referência um polo, um núcleo a partir do qual se organiza todo o território, constituindo-se assim uma dinâmica entre centro e periferia. Para Russel-Wood, isso se dá de maneira subjetiva, devendo-se estabelecer qual o referencial de centro. Ainda a partir deste autor, podemos pensar essas relações em dois níveis: internacionalmente, com Brasil-Portugal, e internamente no Brasil<sup>91</sup>.

No primeiro nível, o Brasil era uma região periférica no processo de circulação de riquezas e acumulação do capital. Essa posição começou a mudar aos poucos a partir da segunda metade do século XVII, devido às transformações na política e economia mundial. Entretanto, o Brasil permaneceria, na lógica de poder, periférico. No segundo nível, devemos especificar melhor o que consideramos como “centro”. Para Russel-Wood – e concordamos com ele –, os núcleos urbanos eram multifuncionais, ou seja, além de portos que concentravam um grande fluxo econômico/comercial, tinham funções políticas, militares e religiosas, tornando-se referências nas relações econômicas e de poder. Estes eram os casos de São Luís, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, que agruparam em seu entorno as dinâmicas de suas regiões. Tais

---

<sup>89</sup> Para se ter uma ideia, a família dos Garcia d’Ávila, a famosa Casa da Torre, tinha influência sobre quase todo o sertão do atual Nordeste, e irradiava sua força a partir da Bahia. Ao estudar a propriedade dessa família, Ângelo Pessoa sintetiza: “Grosso modo, as terras que possivelmente eram integrantes do patrimônio da Casa da Torre eram sesmarias que se estendiam por vários dos atuais Estados do Nordeste, compreendendo áreas na Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Ceará e Piauí, englobando largas extensões nos rios Itapicurú, São Francisco, Real, Parnaíba, entre outros de importância capital para a economia da região”. PESSOA, Ângelo E. da S. **As Ruínas da Tradição: A Casa da Torre de Garcia d’Ávila: Família e propriedade no nordeste colonial**. 2. ed. João Pessoa: Editora UFPB, 2017, p. 128-129. O poder De Garcia d’Ávila era tanto que chegava a preocupar a Coroa. Alencastro nos informa que esse prestigioso proprietário tinha sob seu comando “mais de 20 mil arqueiros indígenas”. ALENCASTRO, Op. cit., 2000, p. 139.

<sup>90</sup> MARQUES, Guida. “Por ser a cabeça do Estado do Brasil”: As representações da cidade da Bahia no século XVII. In.: In.: SOUZA, Everton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. Op. cit., p.24. Eram muitos comuns os conflitos de jurisdição entre Pernambuco e Bahia. Cf ACIOLI, Vera Lúcia Costa. **Jurisdição e Conflito: Aspectos da administração colonial Pernambuco século XVII**. Recife: EDUFPE / EDUFAL, 1997

<sup>91</sup> RUSSEL-WOOD, A.J. Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808. **Revista Brasileira de História**. Vol. 18 n. 36 São Paulo, 1998

polos regionais estavam, cada um à sua maneira, diretamente conectados com o Atlântico, mais especificamente com Portugal e com a costa da África. Como se deu esse processo de formação? Por que Olinda (depois Recife) se destacou como importante núcleo e centro de organização regional? Qual a importância disso para se pensar a dinâmica atlântica do comércio de escravos?

Se boa parte da produção fluía para os portos e destes era redirecionada para diversas áreas do Atlântico, a importância comercial de um porto definia a centralidade e a dinâmica econômica da região<sup>92</sup>. Assim, a capitalidade de Pernambuco diante de suas vizinhas deve ser explicada pelas trocas comerciais, mas estas só fazem sentido se pensadas a partir do ponto de vista das atividades produtivas desenvolvidas e articuladas comercialmente pelo Atlântico. O êxito na produção açucareira para atender ao mercado europeu, por exemplo, fez com que Olinda se estabelecesse como uma importante base para os colonos, que, a partir desta vila, conseguiram avançar para outras áreas, construindo laços de apoio militar, familiares, comerciais, administrativo etc<sup>93</sup>. Para se ter uma ideia, a organização administrativa e jurisdicional que veio em seguida, muitas vezes, se baseou na centralidade de Pernambuco, que assumia essa posição, desde o século XVI, devido à economia canavieira<sup>94</sup>.

---

<sup>92</sup> Concordamos com Evaldo Cabral de Mello quando diz que essa dominação do porto do Recife sobre a região do Nordeste acabava “reproduzindo em escala local o mesmo esquema de relações que subordinava Recife à metrópole colonial, que por sua vez, respondia aos centros da ‘economia-mundo’ ocidental”. MELLO, Op. cit., 2002, p.179. Apesar de Braudel se referir ao processo de formação de uma economia-mundo em uma escala maior, acreditamos ser possível pensar essas relações para outras realidades, no nosso caso, as capitanias do Norte. Para Luiz Geraldo Silva, “a cidade portuária se conecta, por um lado à economia mundial, ou às economias-mundo sucessivas no tempo e no espaço e, por outro lado, às atividades e funções econômicas desenvolvidas em sua hiterlândia. Sob essa definição mais geral, o porto do Recife apenas se materializa efetivamente quando se inicia a colonização portuguesa e, seguidamente a esta, a formação de uma economia de *plantation* – a qual não apenas produz *commodities* demandadas pela economia mundial e por economias-mundo particulares, mas também conforma um mercado de consumo de mercadorias europeias, asiáticas e africanas no âmbito da própria cidade portuária e de sua hiterlândia”. SILVA, Luiz Geraldo. Porto do Recife. Sociedade marítima, escravidão e liberdade (Séculos XVI ao XVIII). In.: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (orgs). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020, p. 246-247

<sup>93</sup> Nas palavras de Thiago Dias: “a centralidade econômica exercida por Pernambuco no Norte do Estado do Brasil esteve ligada ao próprio processo colonizador que, irradiado de Pernambuco, permitiu o controle e o fomento produtivo dos territórios ao sul e as capitanias do norte”. DIAS, Thiago Alves. **Monopólio Indireto: Colonização Mercantil no Norte do Estado do Brasil (c. 1710 - c. 1780)**. Tese (Doutorado). FFLCH, Departamento de História, São Paulo, 2017, p. 49. Sobre esse processo de crescimento da produção do açúcar em Pernambuco e sua expansão para as capitanias vizinhas, ver ANDRADE, Manuel Correia de. **Economia Pernambucana no século XVI**. 2.<sup>a</sup> Edição. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2003, OLIVEIRA LIMA, M. **Pernambuco e seu desenvolvimento histórico** – 2.<sup>a</sup> Ed., Recife:Sec. de Educação e Cultura do Estado de Pernambuco, 1997 [Fac-símile da edição de 1895], GONÇALVES, Regina Célia. **Guerras e Açúcares: política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630)**. Bauru – SP: Edusc, 2007, MONTEIRO, Denise Mattos. **Introdução à história do Rio Grande do Norte**. 4a edição. Natal: Flor do Sal, 2015.

<sup>94</sup> A administração religiosa, com o Bispado de Olinda, era centralizada em Pernambuco. Durante o século XVIII, esta capitania também teve uma posição militar e administrativa superior a suas vizinhas, sendo chamada de “capitania geral”. Esse debate pode ser visto nas referências citadas na nota 1.

As atividades açucareiras foram, como já é bem sabido, o eixo organizador do processo de colonização, mas não as únicas que exerceram importância na economia colonial. Na virada do século XVII para o XVIII, já havia um cenário bem estabelecido onde o litoral entre Natal e o São Francisco estava ocupado por plantações de canas, tabaco e agricultura de subsistência<sup>95</sup>. Para o interior, as propriedades voltavam-se para a pecuária, mineração e atividades de subsistência. O processo de interiorização, vale destacar, também teve como base o núcleo colonial de Olinda/Recife e estava associado às mudanças geopolíticas vivenciadas naquele período, que abordaremos mais adiante.

Iremos aprofundar esse debate no capítulo 4, mas cabe lembrar a famosa e pertinente informação apresentada por Capistrano de Abreu sobre o povoamento colonial do interior do Brasil. As Capitanias do Norte tiveram como centros Salvador-Bahia e Olinda/Recife-Pernambuco, de onde saíram as principais rotas da interiorização<sup>96</sup>. A partir de Pernambuco, construiu-se uma linha de ocupação que o autor denominou “sertões de fora” ou “sertões pernambucanos”. Estes seguiam “a linha costeira num território semi-árido que impossibilitava o plantio mesmo da cana e se estendia da Paraíba a Ceará, passando pelo Rio Grande, acabou se encontrando com as correntes baianas, à medida que se interiorizava, particularmente pela bacia do Jaguaribe”<sup>97</sup>.

Já da Bahia seguia-se uma outra rota, os “sertões de dentro”, que partia do rio São Francisco rumo ao interior e “compreendia toda a região que ocupa o atual território do estado, incluída a margem ocidental do São Francisco, mais o interior do Piauí e o ‘território dos Pastos Bons’, região do alto Itapicuru e rio das Balsas até o Tocantins”<sup>98</sup>.

---

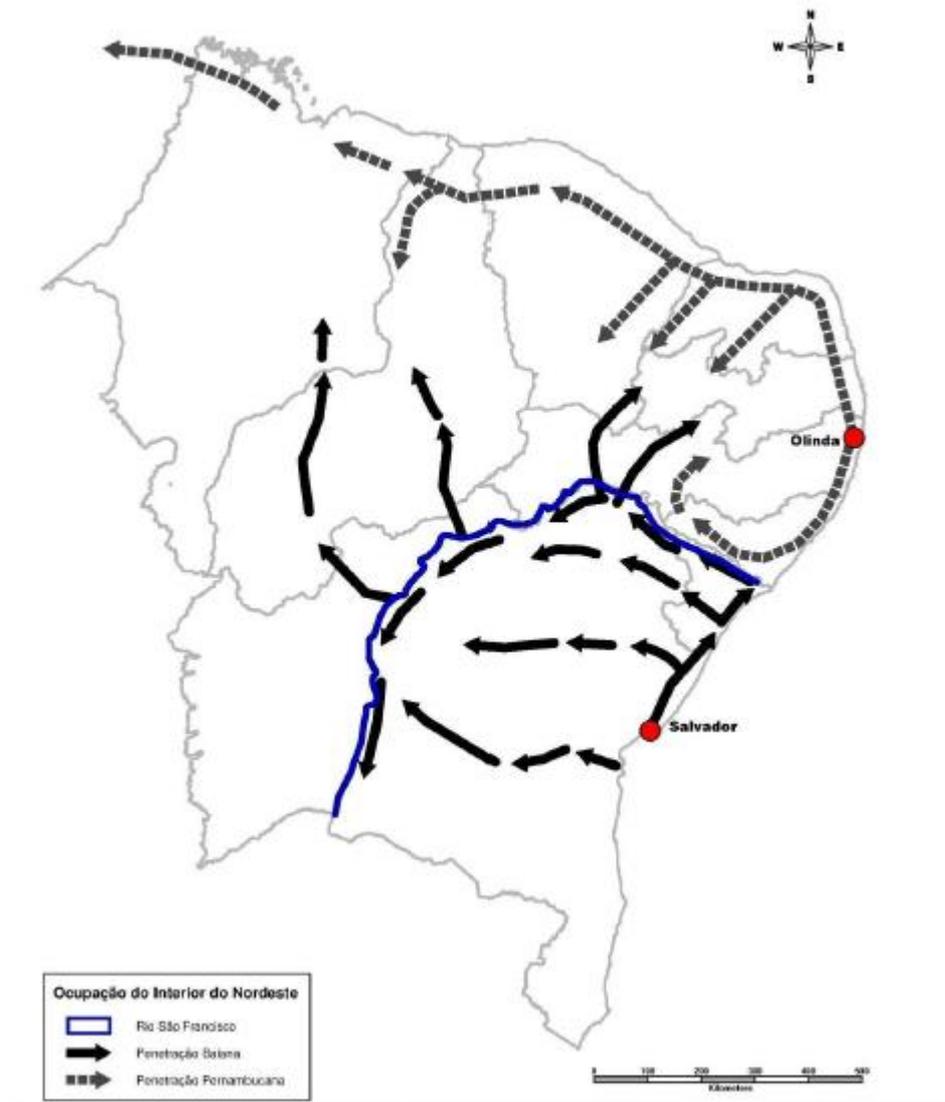
<sup>95</sup> PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e Escravidão no Brasil**: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817). Tradutor: Walter Sotomayor. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

<sup>96</sup> ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. São Paulo: Publifolha, 2000

<sup>97</sup> PUNTONI, Pedro. **A guerra dos Bárbaros**: povos indígenas e a colonização do sertão do nordeste do Brasil (1650-1720) – São Paulo: Hucitec, EDUSP, Fapesp, 2002, p.26. Há um debate sobre até onde iria a interiorização de Pernambuco. De acordo com Capistrano de Abreu, a ocupação do interior de Pernambuco, até a segunda metade do século XVIII, ia até Bezerros, ou seja, quinze léguas para o interior. José Antônio Gonsalves de Mello discorda dessa leitura, apontando a existência de caminhos no interior. O debate mais aprofundado sobre a interiorização e os caminhos que se criaram nesse processo será feito no capítulo 3. ABREU, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975; MELLO NETO, José Antônio Gonsalves de. **Três roteiros de penetração do território pernambucano (1738 e 1802)** Recife: UFPE, Instituto de Ciências do Homem, 1966

<sup>98</sup> PUNTONI, Op. cit., 2002, p. 26. Ainda de acordo com o historiador, o objetivo também era integrar as rotas com o Maranhão, diante das dificuldades marítimas, também já apontadas anteriormente.

Mapa 2 - Rotas da Conquista dos Sertões das Capitanias do Norte



Fonte: ROLIM, Leonardo Cândido. **Tempo das carnes no Siará Grande**: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690-c.1802) Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCHLA. João Pessoa, 2012, p.21; ANDRADE, Manoel Correia de. **O processo de ocupação do espaço regional do Nordeste**. Recife: Gráfica Editora, 1975. p. 23.

Esse processo se concretizou com os enfrentamentos que se intensificaram a partir do final do século XVII, as duas “últimas rochelas” para a conquista das terras pelos portugueses: as Guerras dos Bárbaros e de Palmares. Nos dois casos, além da constante disputa pela posse da terra, outro elemento fundamental foi o interesse por mão de obra, em contexto de dificuldades econômicas para os senhores de engenho, que tornava mais difícil acessar os escravos da África, como veremos adiante<sup>99</sup>.

<sup>99</sup> CUNHA, Pedro Octávio Carneiro da. Política e Administração de 1640 a 1763. In.: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: Época Colonial**. 4ª edição. Rio de Janeiro – São Paulo: DIFEL, 1977. Tomo I, Volume 2 (Administração, economia, sociedade). Como alternativa, tentou-se reativar a escravidão

O mapa 2 demonstra como, a partir de Olinda, foram construídas as principais rotas de conquista do interior das Capitanias do Norte. Os chamados “sertões pernambucanos” compunham esse espaço, do Ceará ao São Francisco. Reforçamos: não significa dizer que a presença e influência de outras regiões, como a Bahia, não existisse. Contudo, havia uma forte dinâmica que atraía essas rotas para a capital de Pernambuco, ou seja, à medida que houve uma diversificação da economia e expansão da colonização, fortaleceu-se a influência do porto do Recife. Em capítulo posterior, demonstraremos como essas rotas foram importantes para o comércio do gado e de escravos.

Já falamos sobre como não podemos pensar esse processo produtivo do Brasil sem levar em consideração o Atlântico por suas relações com a Europa, com as demais partes da América e, principalmente, com a África. Todas as circulações de mercadorias e riquezas, pessoas, ideias, doenças e práticas culturais se deram tendo como ponto nodal os portos, que articulavam essa dinâmica para o oceano. Dessa maneira, é importante compreender como funcionavam os portos e as interligações estabelecidas entre eles.

O porto do Recife, que já assumia importante posição no século XVI, ganhou ainda mais centralidade após a Restauração, quando se tornou, de fato, uma “praça comercial” e, com isso,

configurou-se uma hierarquia espacial, formada do núcleo representado pela mata pernambucana com seu grande produto de exportação, o açúcar, e os produtos ancilares a cargo de uma camada de pequenos proprietários livres; e da periferia constituída ao oeste, norte e sul pelas áreas colidentes, especializadas na pecuária ou na agricultura de subsistência”<sup>100</sup>

Em poucas palavras, a produção açucareira e o porto do Recife centralizavam essas relações atlânticas e exerciam influência sobre as capitanias vizinhas e as demais atividades

---

indígena, devido às dificuldades em se conseguir mão de obra africana. Mas a principal frente de luta foi a pressão em relação às dívidas, execuções e cobranças CASTRO, Op.cit., 1976 p.40-42. Isso veremos mais adiante.

<sup>100</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. **Ferida de Narciso**: ensaio de história regional – São Paulo: SENAC, 2001, p.53

produtivas<sup>101</sup>. A relação de centralidade ou capitalidade diz respeito, então, à maneira como este porto se relacionou com suas periferias, formando sua *hinterland*<sup>102</sup>.

Russel-Wood argumenta que as três principais regiões da América portuguesa tinham pares de portos centrais, sendo eles: Belém e São Luís, localizados no Estado do Maranhão; Pernambuco e Salvador, que cobriam a região das capitanias do Norte e Bahia; e, por fim, Rio de Janeiro e Santos, para as capitanias do Sul<sup>103</sup>. A escolha e construção desses portos levaram em consideração diversos fatores que iam desde elementos geográficos, oceanográficos e de navegação, até os de desenvolvimento econômico e sua posição estratégica. Devido à projeção atlântica e sua importância para a colonização portuguesa, as vilas e cidades portuárias, com o tempo, assumiram grande vitalidade e dinâmica social, assumindo também funções administrativas e militares<sup>104</sup>. Nosso interesse aqui, porém, não é fazer uma discussão ampla sobre a importância dos portos, mas apresentar como estava organizado o sistema marítimo para as Capitanias do Norte e seu papel para a construção dessa região e do tráfico de escravos.

Assim como na contemporaneidade, no período colonial os portos tinham tamanhos e alcances variados, a depender da situação econômica e relações estabelecidas. Russel-Wood analisa os portos da costa brasileira a partir dos dados de importação e exportação, dando destaque a Salvador, Recife e Rio de Janeiro como os mais importantes, enquanto Santos,

---

<sup>101</sup> Essa característica já pode ser percebida no início do século XVII. Brandônio, em *Diálogos das Grandezas do Brasil*, ao se referir à Paraíba, dizia que tinha “por sem dúvida que, se não estivera tão conjunta com a Capitania de Pernambuco, que já se houvera aumentado no seu crescimento” BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2010, p.67. Houve uma hierarquização do espaço também em relação à produção pecuária. Nas palavras de Andrade, “Dentro do sistema colonial, que só entraria em crise nos fins do século XVIII, surgiu uma certa hierarquia entre as áreas produtoras para o mercado interno, sendo estas sujeitas a dupla exploração – a da metrópole, de forma indireta, e a do litoral de forma direta”. ANDRADE, Manuel Correia de. A pecuária e a produção de alimentos no período colonial. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Econômica do Período Colonial** – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, Edusp, 2002, p. 107 Carlos Kelmer Mathias discorda de uma visão hierárquica do espaço. Para ele, pensar o conceito de espaço econômico “consiste em pensar um engendramento destituído de hierarquização econômica, ou mesmo geográfica, mas caracterizado pela complementação entre diferentes circuitos mercantis que, esses sim, encerram hierarquização entre si”. MATHIAS, C.L Kelmer. Op. cit., 2012, p.32

<sup>102</sup> Baseando-nos em Russel Wood: “Por ‘umland’, quero designar uma região imediatamente contígua a um *núcleo*. Para o Brasil colonial litorâneo, as ‘umlands’ eram caracterizadas pelo clima moderado, solos de diferentes composições, apropriados para uma variedade de cultivos, alturas pluviométricas adequadas e previsíveis, acesso à mão-de-obra, e - mais importante - proximidade com os mercados e com um porto de exportação. Elas tinham ligações culturais, políticas, econômicas e sociais de proximidade com o *núcleo*/centro. ‘Hinterland’ implica em uma distância maior, mas em uma continuidade territorial entre o ponto *nuclear* de referência e a ‘hinterland’, assim como em um relacionamento - cobrindo o espectro de frágil a forte - a ser definido entre os dois. Em minha proposta, isto não inclui a ‘umland’, na mesma medida em que estes dois espaços não dividem fronteiras comuns. ‘Vorland’ refere-se a localidades que não têm continuidade territorial com o *núcleo*, mas em relação às quais o *núcleo* tem uma intensa conexão, constituindo um relacionamento significativa. Os portos aparecem dentro desta categoria”. RUSSEL-WOOD, A.J. Op. cit, 1998

<sup>103</sup> O referido historiador interpreta a região da Bahia e Pernambuco como uma só. Porém, compreendemos que, apesar das interações existentes, eram regiões distintas.

<sup>104</sup> RUSSEL-WOOD, A.J. **Histórias do Atlântico português** – São Paulo: Editora Unesp, 2014, p.128

Paraíba e Fortaleza assumiam uma posição “terciária”<sup>105</sup>. Thiago Dias também trabalha nessa mesma linha, diferenciando entre “portos continentais” e “portos atlânticos”. Estes últimos se caracterizavam por “conjugar, no mesmo espaço, complexo sistema alfandegário para comércio externo, excelente estrutura portuária para naus de grande porte e rotas de navegação direta para Portugal e portos do continente africano”<sup>106</sup>. O único porto das Capitanias do Norte a assumir essa posição no mercado atlântico foi o do Recife. Ainda de acordo com o mesmo autor, os “portos continentais” eram “pequenos trechos de terra junto ao mar ou rios distribuídos pela porção continental do Norte do Estado do Brasil que possuem profundidade para atracar pequenas e médias embarcações”<sup>107</sup>. Esses portos estavam presentes em todas as capitanias e, por intermédio da navegação de cabotagem, permitiam a conexão desse espaço.

A centralidade do porto do Recife se deu a partir de vários elementos. Um dos principais diz respeito a questões naturais: a confluência de dois grandes rios, Capiberibe e Beberibe, facilitava o transporte e escoamento das mercadorias, bem como a circulação de pessoas<sup>108</sup>. Outro elemento natural importante que facilitou a instalação do porto foram os arrecifes, que davam condições de maior tranquilidade para a chegada e saída das embarcações<sup>109</sup>. Além disso, a localização no Atlântico permitia que deste porto se pudesse transitar com facilidade para a África e a Europa, além de ser um ponto de parada para a rota das Índias<sup>110</sup>.

Estrategicamente, o porto do Recife se localiza em uma das correntes do Atlântico, permitindo que, a partir dele, pudesse haver uma circulação relativamente rápida. Houve um

---

<sup>105</sup> Ibidem, p.147-148

<sup>106</sup> DIAS, Op. cit., 2017, p.83

<sup>107</sup> Ibidem, p.82. Destaque-se a coletânea sobre diversos portos do Brasil colonial organizada por MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (orgs). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020

<sup>108</sup> Sobre as representações do porto do Recife nos séculos XVI e XVIII, ver PONTUAL, Virgínia. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v.21, n.42, 2001. Sobre o porto do Recife ver BÉRINGER, E. – O porto de Pernambuco e a cidade do Recife no século XVII, In: **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico, Geográfico Pernambucano**, v. XI, 1904; SILVA, Op. cit., 2020, p.243-293.

<sup>109</sup> Sobre isso, diz Josué Lopes dos Santos: “A formação de arrecifes que protegia a entrada da barra, além de dar nome ao local, se constituía em uma barreira natural que protegia o porto das inquietudes do mar oceânico e ofereciam defesa natural para a região portuária, limitando a entrada dos navios a uma única possibilidade. Era necessária uma grande perícia por parte dos comandantes para que as embarcações entrassem na barra. Porém estando dentro da mesma, o porto apresentava águas fundas e calmas, ideais para o fluxo comercial de carga e descarga de mercadorias em navios e em grande escala” SANTOS, Josué Lopes dos. **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.62; Idem. O porto de Itamaracá: Waterfront In.: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (orgs). Op. cit., 2020, p.295-334

<sup>110</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2884; A importância da posição natural mais protegida do Recife é destacada por MENEZES, José Luiz da Mota. A ocupação do Recife numa perspectiva histórica. **Clio – Revista de pesquisa histórica**. Série História do Nordeste. V.14, n.1, 1993; a posição de Recife permitia uma rápida viagem para a Costa da África e Lisboa graças às correntes marítimas, como é perceptível em ALENCASTRO, Op. Cit, 2000, p. 62

forte cruzamento e sobreposição de rotas que circulavam nas direções norte-sul, leste-oeste por esse oceano<sup>111</sup>. O Recife fazia parte desses pontos de conexão: a posição de seu porto permitia uma proximidade atlântica com a África, em especial Angola, e com Lisboa. Entre Pernambuco e Lisboa, a viagem poderia ser feita em cerca de dois meses. Já com Angola, a viagem poderia durar um mês. Não à toa, parte significativa dos escravos importados para a região veio dessa região central da África. Entretanto, o período que aqui trabalhamos apresenta um contato mais intenso com a Costa da Mina, África Ocidental, tema que discorreremos com mais vagar no próximo capítulo<sup>112</sup>.

Vale destacar que a escolha do Recife se construiu também a partir de elementos políticos. No nosso recorte temporal, o porto de Tamandaré possuía condições melhores para o comércio e defesa da região. Esse foi um ponto de debate e conflito entre as elites comerciais do Recife com outras localidades, chegando a ser discutido entre os governadores de Pernambuco e o Conselho Ultramarino<sup>113</sup>. Em poucas palavras, para pensarmos a superioridade do porto do Recife sobre seus vizinhos, devemos levar em consideração diversos elementos (naturais, econômicos, políticos) que influenciaram na formação desse espaço.

Como já apontamos anteriormente, a questão econômica foi fundamental para a centralidade de Pernambuco. As experiências iniciais do complexo açucareiro logo permitiram uma conexão atlântica. Fundada na década de 1530 pelo donatário Duarte Coelho, a capitania de Pernambuco, apesar de todas as dificuldades, conseguiu implementar uma estável e crescente produção açucareira no decorrer do século XVI, tendo como consequência disso um porto mais ativo não só no embarque do açúcar, mas também no desembarque de africanos, que se tornou uma constante a partir da segunda metade do Quinhentos<sup>114</sup>. Porém, vale lembrar que Recife até então era apenas um porto de escoamento da produção de Olinda; até o período holandês, o local não passava de uma pequena povoação com cerca de 200 vizinhos, “essencialmente para acomodar, em pequenas moradias, os trabalhadores portuários, e os grandes armazéns de guarda das caixas de açúcar”<sup>115</sup>. Após a Restauração, ele já se apresentava como importante praça

---

<sup>111</sup> GODINHO, Op.cit., jul./set de 1953, p.71

<sup>112</sup> Sobre como eram essas viagens e suas durações, ver capítulo 4 de MAURO, Frederic. **Portugal, o Brasil e o Atlântico**, 1570-1670, Editorial Estampa, 1997, volume 1

<sup>113</sup> MELLO, Evaldo Cabral de **Fronha dos Mazombos**: Nobres contra mascates: Pernambuco 1666-1715 – São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.160-161

<sup>114</sup> Sobre as dificuldades iniciais da colonização, ver ANDRADE, Op. cit., 2003, PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais Pernambucanos**. 2ª edição, Coleção Pernambucana, prefácio, aditamentos e correções de José Antônio Gonsalves de Mello, Recife: Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes / FUNDARPE / Diretoria de Assuntos Culturais, 1983, OLIVEIRA LIMA, Op.cit, 1997 [Fac-símilie da edição de 1895]

<sup>115</sup> MENEZES, Op. cit, 1993, p.149

comercial, uma “cidade-porto”, demonstrado no fortalecimento do grupo mercantil que culminou, por exemplo, nos conflitos da *Guerra dos Mascates*. Em linhas gerais,

Do ponto de vista comercial, a posição do Recife como centro regional se consolidou durante a segunda metade do século XVII, quando, juntamente com Salvador e Rio de Janeiro, era um dos pontos tocados pelas frotas anuais. A partir do Recife, por navegação de cabotagem, se interrelacionavam os portos secundários da região que davam acesso aos ‘sertões de fora’ das capitanias da Paraíba, Rio Grande e Ceará<sup>116</sup>

Outro fator para a centralização das rotas atlânticas e fortalecimento comercial junto ao Recife foi a implementação do regime de frotas. Em meados do século XVII, diante da conjuntura de guerra, a Coroa portuguesa determinou o regime de frotas em que as mercadorias que iam para Portugal deveriam viajar em comboios de navios, incluindo de guerra. A consequência disso foi que “reforçou e consolidou todo um sistema de escoamento por terra e rios, que deveriam seguir aos portos de onde saíam as frotas: Rio de Janeiro, Salvador e Recife”<sup>117</sup>.

Recife consolidou-se em um ponto de confluência de várias rotas comerciais internas e, com isso, no principal canal de comunicação da região com o Mundo Atlântico na virada do século. O porto era um nó que concentrava uma capilaridade de circuitos internos e voltados para o Atlântico; estava articulado com uma rede de outros portos (terciários ou continentais, para utilizar termos já trabalhados), o que determinou a dinâmica comercial e produtiva da região. Deve-se destacar que se, em geral, havia uma relação de complementaridade entre esses portos, houve também diversos casos de contestação à hegemonia do Recife, ficando isso claro em alguns episódios sobre o tráfico de escravos em que esses portos periféricos tentaram buscar alternativas à influência da vizinha<sup>118</sup>. Afinal, quais eram esses portos? Como estavam distribuídos? Como se relacionavam com Pernambuco?

---

<sup>116</sup> SOUZA, G. F. C. de. *Tratos e mofatras*: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 - c. 1759). 1. ed. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, p. 57. O termo “cidade-porto” é de José Luiz da Mota Menezes. Ainda que Recife fosse uma vila no século XVIII, sua movimentação comercial era de grande porte.

<sup>117</sup> DIAS, Op. cit. 2017, p.119

<sup>118</sup> No caso da Paraíba e de Itamaracá, por exemplo, vemos várias situações de conflitos e reclamações sobre a influência de Pernambuco, mas, ao mesmo tempo, também vemos produtores de açúcar que viam vantagens nas relações com o Recife. Este será um ponto abordado em momento posterior, mas também pode ser encontrada uma boa discussão sobre isso em OLIVEIRA, Elza Régias de. **A Paraíba na crise do século XVIII**: subordinação e autonomia (1755-1799). 2 ed. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2007, CHAVES JÚNIOR, Inaldo. **“As duras cadeias de hum governo subordinado”**: história, elites e governabilidade na Capitania da Paraíba (c.1755-1799). Dissertação de Mestrado em História. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – UFF, 2013 e BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá, poder local e conflito**: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685-1742). Dissertação (Mestrado) Universidade Federal da Paraíba. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. História, 2009



Produzido na década de 1760, este mapa apresenta um quadro geral dos portos que formavam as Capitânicas do Norte. A partir dele, conseguimos perceber, em primeiro lugar, a grande capilaridade e distribuição de portos pela costa brasileira, que eram importantes locais de circulação de pessoas e mercadorias, em especial pela navegação de cabotagem. A partir disso, estabeleceu-se uma “rede local de intermediários, assegurando relações regulares com o Recife, mercê da facilidade e barateza do transporte costeiro”<sup>120</sup>. Nessa rede, era contínua a circulação de pequenas embarcações com mercadorias, dentre elas os escravos. Detaque-se também, como é perceptível no mapa, a importância das bacias hidrográficas, onde normalmente ficavam os portos, o que permitia um escoamento da produção que vinha do interior para o Atlântico. A circulação pelos rios, porém, será mais discutida adiante.

Em segundo lugar, a partir da vila do Recife, podemos identificar que as capitânicas vizinhas tinham, ao menos, um par de portos. Na Paraíba, havia o porto da capital, que ficava em Cabedelo, na foz do rio, e o porto da Baía da Traição. A distância entre o porto da Paraíba e Recife era de cerca de vinte quatro horas, uma viagem rápida para os padrões da época. Apesar da proximidade, nem sempre essa viagem era segura, podendo ter alguns problemas no caminho. Nas expedições de conquista do rio Paraíba, na década de 1570, em uma ocasião houve temporais que impediram que se chegasse ao rio<sup>121</sup>. No final do século XVII, casos de pirataria também foram relatados pelas autoridades<sup>122</sup>.

Os portos principais da capitania de Itamaracá ficavam um em Goiana e outro, na Ilha. Havia, desde o início do processo de ocupação, uma forte relação entre os portos de Pernambuco e Itamaracá, sendo esta capitania vista, muitas vezes, como uma alternativa de desembarques para aquela, permitindo possíveis descaminhos do fisco, como veremos ao analisarmos o tráfico de escravos. Por questões de disputas locais e do assoreamento da área, o porto da Ilha de Itamaracá foi perdendo espaço para o de Goiana, que se transformou no mais importante da capitania<sup>123</sup>.

Em terceiro lugar, há uma forte proximidade entre os portos de Paraíba, Itamaracá e Pernambuco, o que também reforça uma relação de certa dependência com este porto, informação já apontada desde o início do século XVII por Brandão<sup>124</sup>. Ao norte, o conjunto de portos que envolviam Ceará e Rio Grande do Norte eram chamados de “portos dos sertões”,

---

<sup>120</sup> MELLO, Op. cit., 2002, p. 181

<sup>121</sup> Sobre o processo de conquista do rio Paraíba, GONÇALVES, Op. cit., 2007

<sup>122</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 14, D. 1374

<sup>123</sup> SANTOS, Op. cit, 2013

<sup>124</sup> Ver nota 101

como já pontuamos, e possuíam uma relação econômica ainda mais forte com o Recife, sendo marcados pelas atividades criatórias.

Na primeira metade do século XVIII, com a expansão das atividades pecuárias e o surgimento de vilas, além de estradas por terras sendo abertas, esses portos foram criados, em especial, nas ribeiras do Jaguaribe e Piranhas-Açu, que facilitavam a circulação de mercadorias, pessoas e informações, envolvendo os sertões do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. Essa posição econômica rendeu o nome de “portos dos sertões”, ligados diretamente às oficinas de charque e curtume<sup>125</sup>. No Ceará, dois deles se destacaram: Aquiraz e Aracati, ambos tendo uma forte ligação com o Recife. Aracati, inclusive, desde a década de 1730 se transformou em um porto de grande referência e ligação atlântica, tema que aprofundaremos em capítulo posterior<sup>126</sup>.

Todas essas circulações só fizeram sentido devido à produção de mercadorias para o exterior e a importação de escravos africanos para o Brasil, que ganharam ainda mais corpo no século XVII e tornaram-se cruciais para a manutenção do Império português a partir da segunda metade do referido século. Contudo, as mudanças que ocorreram em Portugal também estiveram associadas às relações internacionais da Europa. O Atlântico, antes tão amedrontador, foi estreitando suas margens, tornando-se quase um rio de tão intensas que foram suas interações<sup>127</sup>. Por cada um desses portos, houve circulação de açúcar, tecido, carnes, tabaco e, sobretudo, escravos.

## 2.2 A crise do século XVII: mudanças no Atlântico

O século XVII foi um período de mudança conjuntural das relações atlânticas e coloniais que afetou, como não poderia ser diferente, as Capitanias do Norte do Brasil. As constantes reclamações dos senhores de engenho e lavradores de cana não podem ser vistas em separado desse conjunto mais amplo. A crise que afetava os colonos na América portuguesa tinha traços

<sup>125</sup> Sobre esse tema ver, MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do açu-oficinas. In.: **História econômica & história de empresas**. V. XV, n. 1, 2012

<sup>126</sup> Sobre a importância dos portos do Ceará e suas articulações com o Recife, ver NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2017 e ROLIM, Leonardo Cândido. **Tempo das carnes no Siará Grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690-c.1802)** Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCHLA. João Pessoa, 2012, p. 89-90

<sup>127</sup> Essa metáfora do oceano como um rio foi apresentada por COSTA E SILVA, Alberto. **Um Rio Chamado Atlântico - a África No Brasil e o Brasil Na África**. São Paulo: Nova Fronteira 2003

próprios, como veremos, porém estava associada às dinâmicas de um sistema mundial em formação.

Ao iniciar o segundo volume de sua extensa obra sobre o Sistema-Mundial Moderno, Immanuel Wallerstein traz à tona uma simples mas complexa pergunta: houve uma crise no século XVII? Esta questão, na verdade, mobilizou uma grande quantidade de historiadores por décadas. Não vamos aqui reproduzir esse debate que já foi bastante estudado e sintetizado<sup>128</sup>. Nosso interesse é pensar quais as questões gerais colocadas com a conjuntura aberta em meados do século XVII que podem nos ajudar a compreender a situação da produção econômica e do comércio das Capitânicas do Norte nesse período; em outras palavras, como esse quadro geral teve impacto no caso específico estudado.

Steensgaard, ao refletir sobre o debate da “crise geral do século XVII”, aponta que esse termo é colocado em quatro sentidos pelos historiadores: uma crise econômica geral, uma crise política geral, uma crise do desenvolvimento do capitalismo e uma crise que apresenta vários outros aspectos da vida humana. Diante disso, ele acrescenta um quinto grupo de historiadores que critica essa abordagem de se pensar o século XVII a partir de uma crise que o tenha caracterizado<sup>129</sup>.

Não vamos entrar nessas divergências interpretativas, mas alguns pontos nos parecem consensuais sobre o período: houve muitas revoltas em vários lugares do mundo; uma crise de preços (que impactou o açúcar); queda na produção; estagnação e/ou queda demográfica; epidemias; forte migração; grandes guerras. Todo esse cenário foi complementado por uma crise política internacional, expressa, por exemplo, na Guerra dos Trinta Anos, considerada por Luiz Felipe de Alencastro como a “parteira dos revertérios que mudaram o mundo moderno”<sup>130</sup>. Deve-se destacar, porém, que esses fatores, além de não terem ocorrido em todo o mundo, tampouco ocorreram de forma homogênea. O que houve de específico no século XVII que afetou as capitânicas do Norte e sua inserção no Mundo Atlântico?

---

128 WALLERSTEIN, Immanuel. **The Modern World-System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy 1600—1750**. University of California Press 2011., p.2-9. O autor também escreve sobre a construção do conceito de Sistema-mundo, ver Idem. Op. cit., 2004. A síntese desse debate pode ser acompanhada nos textos de ARRUDA, José Jobson de Andrade. A crise do século XVII e a consolidação da economia-mundo (1600-1750). **Revista de História**. São Paulo: USP, n. 116, jan./jun. de 1984, ELLIOT, John. **Espanña, Europa y El Mundo de Ultramar (1500-1800)**. Madrid: Taurus, 2010, p.87-112, : PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley. **The General Crisis of the Seventeenth Century**. London: Routledge, 1997, TREVOR-ROPER, H. R. **The crisis of the seventeenth century: religion, the reformation and social change**. Indianapolis: Liberty Fund, 2001; ROMANO, Ruggiero. **Conyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e hispanoamérica**. México: Fondo de cultura económica, 1993

129 STEENSGAARD, Niels. The Seventeenth-Century Crisis. In: PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley. **The General Crisis of the Seventeenth Century**. London: Routledge, 1997, p.32

<sup>130</sup> ALENCASTRO, Op. cit., 2000, p.188

Em primeiro lugar, pensando um quadro geral das relações internacionais do período, o que se percebe é um momento de grave crise e reorganização das forças políticas. Esse teria sido um momento de “caos sistêmico”, nas palavras de Giovanni Arrighi, caracterizado por uma reestruturação do sistema mundial. Em um período de intensos conflitos que parecem fugir do controle, aumenta-se a preocupação em se reestabelecer a ordem e abre-se a possibilidade de construção de uma hegemonia <sup>131</sup>.

Durante o Seiscentos, uma sequência de guerras, conhecida como Guerra dos Trinta Anos, foi travada, marcando o século com certa estagnação ou crescimento econômico lento, além do grande impacto demográfico<sup>132</sup>. Na segunda metade do século, novas potências redesenharam a balança de poder na Europa e em seus domínios na África e nas Américas. Ou seja, o século XVII pode ser pensado como um momento de crise, seguido por uma reorganização das forças políticas, estabelecendo um impacto nas suas possessões ultramarinas. Essa nova ordem foi, para muitos, o surgimento do sistema internacional moderno e a consolidação da economia mundial<sup>133</sup>.

Diante dessa nova ordem, o equilíbrio do poder internacional se reconfigurou. A península Ibérica entrou em declínio explícito. As relações coloniais permaneceram, mas as forças centrais mudaram de posição. A Holanda, que vivenciava o seu “século do Ouro” e que protagonizou a disputa por poder no contexto internacional, passou a ter sua hegemonia desafiada logo após os Tratados de Vestfália por duas novas forças: Inglaterra e França, ambas em forte ascensão nessa segunda metade do século. Em outras palavras,

O equilíbrio das relações políticas internacionais se organizava em torno de outros centros, França e Inglaterra; as novas potências

---

131 ARRIGHI Giovanni **O Longo Século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996, p.30. Outros autores veem esse momento como transição do capitalismo, no amplo debate sobre o tema. É o caso de HOBBSAWM, Eric. *The general crisis of the european economy in the 17th century*. **Past and Present**. n.5, 1954

132 Nas palavras de Henrique Carneiro, “Em meio a um clima geral de crise econômica, de reação cultural contra as inovações do Renascimento e da Reforma, de fortalecimento da Inquisição e das perseguições à bruxaria, de proibições de livros e repressão a sábios como Galileu, as catástrofes geradas pela Guerra dos Trinta Anos só intensificaram um clima de desespero, de intolerância e de violência e destruição generalizadas, embora na segunda metade do século XVII tenha desabrochado, especialmente na Inglaterra e na Holanda, a Revolução Científica da física de Newton e da ótica de Huyghens e, na corte francesa, a opulência do reinado do “rei-sol”, Luís XIV”. CARNEIRO, Henrique. *Guerra dos Trinta Anos*. In.: MAGNOLI, Demétrio (org) **História das Guerras**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2006, p.164

133 Dentre as várias transformações implementadas em Vestfália, podemos destacar: uma concepção de Estado enquanto agente na política internacional, que tem suas decisões baseadas não no elemento religioso, mas sobretudo, na concepção de *Raison d'État* (Razão de Estado) e, com isso, o estabelecimento da Soberania do Estado; funda-se a concepção de um Direito Internacional, tendo o Estado como ator central e os Tratados Internacionais como instrumentos, reduzindo o papel da Igreja Católica; a ideia de uma Igreja Universal estabelecendo a paz perde espaço para a ideia de balança de poder, caracterizada pelas alianças entre as potências; e, por fim, surge uma certa ideia de unidade da Europa. Sobre essas mudanças, ver ELLIOT, Op. Cit., 2010, p. 133-150), WATSON, Adam. **The Evolution of International Society: a comparative historical analysis**. New York: Routledge, 1992

assumiam definitivamente a dianteira no desenvolvimento econômico e no movimento das ideias, passando as monarquias ibéricas a potências de segunda ordem<sup>134</sup>

Portugal, assim, buscou uma nova maneira de se colocar no mundo, fazendo alianças com as novas potências na ordem internacional. Inicialmente, conseguiu apoio francês na luta pela Restauração<sup>135</sup>; em seguida, passou a ter um alinhamento com a Inglaterra, que marcou a história portuguesa por séculos<sup>136</sup>. No início do Setecentos, a situação se apresentava como crítica para o Império português, fosse pelas ameaças externas, fosse pelas internas nas colônias. Esses conflitos entre Inglaterra e França se estenderam e tiveram seu auge na Guerra de Sucessão Espanhola no início do século<sup>137</sup>. Nesse novo momento, as colônias assumiram um caráter de “moeda de troca” nas negociações diplomáticas<sup>138</sup>.

Com essas mudanças nas forças internacionais, destaca-se um segundo ponto na nova conjuntura, a partir do século XVII: o Império português se refaz, voltando-se para o Atlântico. Como sustenta Schwartz, as conexões estabelecidas por Portugal e seus domínios foram causa e consequência dos sucessos da Restauração em 1640. Ainda de acordo com este autor, no século XVI o Império português se organizava em dois sistemas: Índico e Atlântico, sendo o primeiro mais lucrativo para Lisboa. Contudo, na centúria seguinte, apesar das tentativas de recuperação dos tratos com o Oriente, o que se percebeu foi que “esses esforços não conseguiram fazer ressurgir o Estado da Índia, nem despistar o fato de que o complexo

---

134 NOVAIS, Op. Cit, 1989, p.18

135 Sobre a Restauração em Portugal, ver FRANÇA, E. **D'O. Portugal na época da restauração**. São Paulo: Hucitec, 1997, RAMOS, Rui (coord.); SOUSA, Bernardo Vasconcelos e; MONTEIRO, Nuno Gonçalo – **História de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009 p.295-330

136 Na verdade, essa relação entre Portugal e Inglaterra era anterior, “mas foi sobretudo no quadro de tensões que se seguiram à Restauração, com a prolongada guerra para manter a independência peninsular recobrada, que a presença inglesa foi assumindo a forma característica que se consolidaria no século seguinte: a troca de proteção da Inglaterra pelo apoio luso nos conflitos continentais e por vantagens comerciais em suas possessões ao redor do Mundo” BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. – Rio de Janeiro: civilização Brasileira, 2003, p. 52.

137 SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006. Sobre o impacto dos tratados diplomáticos do período, a exemplo de Methuen, para Portugal, ver PINTO, Virgílio Noya. **O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII** – São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979

138 NOVAIS, Op. cit. 1989, p.19. Em síntese, “Redefinia-se, no Velho Mundo, o poderio das potências europeias no âmbito continental e ultramarino. A política internacional dos países europeus havia muito entrara numa fase em que os conflitos militares deixaram de ser essencialmente terrestres para se tornarem ações marítimas de concorrência comercial e de conquista colonial. Equilíbrio europeu e disputa por mercados e territórios coloniais transformaram-se, pois nos dois lados de uma mesma moeda, marcando as ações militares e as negociações diplomáticas naquela passagem de século” SOUZA, Laura de Mello, BICALHO, Maria Fernanda Baptista – **O império deste mundo, 1680-1720** – São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.46). Isso ficou muito explícito, por exemplo, nas negociações para o fim da guerra com a Holanda em que as Capitânicas do Norte já eram apresentadas como instrumento de barganha, de troca, pelo corpo diplomático de Portugal MELLO, Evaldo Cabral de. **O negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste: 1641-1669** – 2ª edição, Rio de Janeiro: Topbooks, 1998

açucareiro brasileiro, por volta da década de 1640, se tornara o coração do império português”<sup>139</sup>. Isso se dava porque, além do declínio dos negócios com as Índias – o Oriente também estava sendo disputado –, a necessidade de prata por parte da Coroa Portuguesa era cada vez maior. Para consegui-la, o que fazer? A esta pergunta responde Magalhães Godinho: “Por duas vias: uma terrestre – exportação do açúcar, tabaco e pau-brasil para a Espanha, recebendo em troca moedas de prata espanholas, as piastras; - a outra marítima ligando Lisboa a Sevilha”<sup>140</sup>.

Ou seja, o complexo açucareiro do Brasil tornava-se central para a economia lusitana e falar deste complexo é, necessariamente, se referir a uma lógica escravista e atlântica que vivenciava, a partir da segunda metade do século XVII, um momento de fortes disputas coloniais<sup>141</sup>. Afinal, as guerras não ocorreram apenas no palco europeu, mas também em seus domínios ultramarinos, promovendo uma desarticulação de “redes transoceânicas de comércios, de que eles [os governantes] dependiam para obter recursos da guerra e de que os súditos dependiam para sobreviver”<sup>142</sup>. Isso ficou muito evidente no contexto de guerra contra os holandeses, em que os luso-brasileiros perderam suas redes comerciais na África e tiveram dificuldades de comércio com Europa, como discutiremos mais à frente.

Essas disputas coloniais foram protagonizadas pelas principais potências no cenário Seiscentista (Holanda, Inglaterra e França), que avançavam frente aos territórios das metrópoles em declínio (Portugal e Espanha), sendo essas disputas estabilizadas apenas na segunda metade do século. Como nos lembra Wallerstein:

Suddenly, between 1604 and 1640, the English, French, and Dutch invaded the Caribbean and took over all the minor islands. From 1625 to 1654, the Dutch controlled part of Brazil. In 1655, the English seized Jamaica from the Spaniards. In 1629 some French buccaneers landed in

139 SCHWARTZ, Stuart. Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal, **Revista Tempo**, vol. 24, 2008, p.212. Jucá Sampaio aponta que esse processo de “atlantização” do império português começa ainda no final do século XVI, aprofundando-se no decorrer do XVII. Após a Restauração, então, o Brasil já se apresenta como crucial para Portugal, havendo uma “redefinição das relações entre o reino e seu ultramar”. Cf. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). **O Brasil Colonial**. 1ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, v. 1, p. 382. Também sobre esse processo, ver BOXER, Charles Ralph. **O Império Marítimo Português 1415-1825**. Lisboa: Edições 70, 1969b, ALENCASTRO, Op. cit., 2000

140 GODINHO, Op. cit., 1953, p. 73-74

141 Sobre o processo de longa duração na construção da dinâmica açúcar-escravo MILLER, Joseph. O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos. **Afro-Ásia** n. 19/20, 1997; já Hobsbawm defende que o sistema de plantation, que vinha se desenvolvendo desde o final do século XVI, se estabelece como alternativa a essa crise e tem impactos de longo alcance. Em suas palavras “It is therefore understandable that the “ old colonial system ” passed through a profound crisis; and that its effects on the general European economy were far-reaching. A new pattern of colonial exploitation which produced steadily rising exports of manufactures from Europe did indeed replace it. (Acting largely on their own the sugar planters of Northern Brazil had shown the way to it from the end of the 16th century)” HOBBSAWM, Op.cit, 1954, p.46.

142 ARRIGHI, Op. cit, 1996, p.42

Tortuga of Hispaniola, and by 1659 they controlled the later definitively; they soon moved onto the western half of the larger island, today called Haiti (although France's sovereignty was not to be formally recognized until 1697). Then from the 1650s until 1763, there was a relative stability of colonial allocation<sup>143</sup>

A presença de estrangeiros na costa brasileira não foi um fato novo ou visto apenas no século XVII<sup>144</sup>; entretanto, nesse contexto, houve um aprofundamento das relações conflituosas, principalmente devido à chamada União Ibérica. Diante dessa presença constante de estrangeiros, “o que vai diferenciar o nível de gravidade das atividades de concorrência são as relações diplomáticas específicas que cada país mantinha com a Monarquia Hispânica”<sup>145</sup>. Essas tensões foram recorrentes no decorrer do século XVII até o início do XVIII, sendo o território do Brasil visitado e atacado diversas vezes<sup>146</sup>. Dentro dessa conjuntura, os ataques dos holandeses foram os que, sem dúvida, geraram mais prejuízos e alteraram mais profundamente a dinâmica colonial. Essa presença holandesa é de fundamental importância para pensarmos a situação das Capitanias do Norte nesse período<sup>147</sup>.

Como já fizemos referência, a economia mundial estava vivendo uma alta concorrência, na qual a Holanda assumiu a hegemonia, tornando-se a primeira potência pós hegemonia Habsburgo<sup>148</sup>. Isso ocorreu devido, entre vários elementos, a sua grande eficiência produtiva que envolvia as várias atividades, incluindo o refinamento do açúcar, central para pensar seu domínio sobre o Brasil. Diante do cenário de conflito com os hispânicos, os holandeses expandiram sua dominação a partir de práticas comerciais e de uma grande superioridade militar, difíceis de combater<sup>149</sup>.

---

143 WALLERSTEIN, Op.cit, 2011, p.157. Também sobre a relação entre a crise entre os ingleses e a ocupação desse território conferir WILLIAMS, op. cit., 2012

<sup>144</sup> Desde o século XVI a presença francesa e, depois, inglesa e holandesa na costa da Brasil era uma constante, ameaçando a posição dos portugueses. Uma boa síntese dessa presença pode ser vista em ABREU, Op. Cit., 2000 e HOLANDA, Sergio Buarque de; PANTALEÃO, Olga. Os franceses, ingleses e holandeses no Brasil quinhentista. In.: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: A época Colonial**. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1976.

<sup>145</sup> CARDOSO, Op.cit, 2017, p.90

<sup>146</sup> Sobre a presença de estrangeiros no Maranhão e Grão-Pará nesse período, ver Ibidem. Uma síntese da presença francesa no Rio de Janeiro e sobre as disputas europeias poder ser visto em BICALHO, Op. cit, 2003

<sup>147</sup> O período holandês é um recorte histórico que se apresenta bastante discutido na historiografia, sendo objeto de abordagens diversas, desde entre os cronistas dos séculos XVII e XVIII até os trabalhos monográficos acadêmicos mais recentes. Uma coletânea com sínteses desses estudos é VIEIRA, Hugo Coelho. **Brasil holandês: história, memória e patrimônio compartilhado**. São Paulo: Alameda, 2012

<sup>148</sup> Normalmente, nos referimos apenas à Holanda, mas na verdade era um conjunto de países, chamados de *Países Baixos* ou *Províncias Unidas*, que constituíram um regime republicano após a Independência da Espanha. Entretanto, damos destaque aos holandeses por terem sido os maiores. Sobre o impacto dessa dinastia nas disputas de poder da Europa dos séculos XVI e XVII, ler KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências: transformação econômica e conflito militar de 1500 a 200**. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Campus, 1989, p. 39-49

<sup>149</sup> Sobre a formação da hegemonia holandesa nesse cenário de conflitos, ver WALLERSTEIN, Op. cit., 2011

Esse projeto mercantil tinha traços globais que ficaram evidentes com a criação da Companhia das Índias Orientais (VOC) em 1602 e, mais tarde, a Companhia das Índias Ocidentais (WIC) em 1621<sup>150</sup>. Diante dessa pujante economia atlântica, “a principios del siglo XVII, los Países Bajos se encontraban en una posición inigualable para asentarse en el Atlántico y beneficiarse de su economía”<sup>151</sup>.

As Capitanias do Norte do Estado do Brasil já possuíam uma configuração atlântica que foi percebida pelos holandeses, sendo Pernambuco central. Exatamente por isso, após a ocupação efetuada no território de Pernambuco e suas vizinhas entre 1630 e 1634, os holandeses se voltaram para a África, na Costa da Mina e Angola<sup>152</sup>. De acordo com Rômulo Nascimento,

Nesse mundo atlântico se insere a Capitania de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande (do Norte), Ceará e Maranhão. Foram estes os espaços ocupados pela Companhia das Índias Ocidentais tendo como capital o Recife. Contudo, a presença mais intensa dos batavos no Brasil se deu em Pernambuco, Itamaracá e Paraíba. A partir daqui, alcançaram São Jorge da Mina (1637) e Angola (1641). Coroava-se aí um “plano atlântico” da Companhia batava. O *tenebroso* (sic), como era chamado o Atlântico, era também neerlandês<sup>153</sup>.

Cabe destacar, para reforçar a formação atlântica do Brasil, que o movimento de reconquista luso-brasileira também seguiu a mesma lógica, e o controle sobre os territórios das Capitanias do Norte esteve associado à retomada dos portos de Angola<sup>154</sup>. Não por outro motivo, as disputas pelo controle de Luanda se transformaram na “batalha estratégica do Atlântico” e personagens como Fernandes Vieira e Vidal de Negreiros assumiram o protagonismo nos dois lados do oceano<sup>155</sup>. A concorrência entre potências europeias e os conflitos por elas estabelecidos reconfiguraram, como veremos no próximo capítulo, a distribuição de feitorias e o controle sobre o comércio de escravos na África. Novos portos e novas rotas passaram a fazer parte do trato negreiro. Na região da Costa da Mina, a presença

<sup>150</sup> Nas palavras de Roberto Albuquerque: “A Companhia das Índias Ocidentais nasceu com um objetivo muito claro: invadir as colônias portuguesas e espanholas, ocupa-las militarmente e explorá-las comercialmente. Uma arma do Estado e da iniciativa privada, política, militar e econômica, contra Portugal e Espanha”. ALBUQUERQUE, Roberto Chacon de. **A revolução holandesa: origens e projeção oceânica**. São Paulo: Perspectiva, 2014, p.127.

<sup>151</sup> EMMER, Pieter. Los holandeses y el reto Atlántico em el siglo XVII. In: PÉREZ, José Manuel Santos; SOUZA, George Felix Cabral de (org). **El Desafio holandês al dominio ibérico em Brasil em el siglo XVII**. Salamanca: - Aquilafuente, 2006, p.22

<sup>152</sup> “Na estratégia holandesa, os portos comerciais do Atlântico português se apresentavam como alvos conjugados”. ALENCASTRO, Op. cit., 2000, p.209

<sup>153</sup> NASCIMENTO, Romulo Luiz Xavier do. **O desconforto da governabilidade: aspectos da administração do Brasil Holandês (1630-1644)**. Tese (doutorado) PPGH/UFF/ICHF, Niterói, 2008, p.25

<sup>154</sup> Como veremos mais adiante, os portugueses não restituíram o Forte de São Jorge da Mina e presença holandesa na Costa será constante, sendo uma reclamação dos negociantes lusos na região. Diante disso, a Coroa portuguesa criou a fortaleza de Ajudá. Discorreremos com mais detalhes sobre esses fortes no próximo capítulo.

<sup>155</sup> ALENCASTRO, Op. cit., 2000, p.221

holandesa foi marcante durante o século XVIII, apresentando-se, muitas vezes, como obstáculo para os comerciantes de Pernambuco e Paraíba.

Apesar de ter reconquistado o território das Capitânicas do Norte e retomado a influência em alguns lugares da África, o cenário para o Império português ainda era complicado. Nos primeiros anos do século XVIII, a Guerra de Sucessão na Espanha empurrava Portugal a abandonar a posição de neutralidade e se aproximar ainda mais da Inglaterra. A descoberta de ouro foi um alívio para as finanças reais, porém apresentava-se como uma ameaça diante da rivalidade na Europa<sup>156</sup>.

Dessa forma, a conjuntura europeia é importante para compreender a situação das Capitânicas do Norte na virada do século XVII e XVIII. Os conflitos e transformações no cenário geopolítico não podem ser pensados como restritos ao continente europeu, mas como impactando todo o mundo, em especial o oceano Atlântico. Dessa forma, eles marcaram a Europa do século XVII e se expandiram para esses outros espaços. Este foi o caso da ocupação holandesa no Brasil e das disputas pelo tráfico negreiro. Para termos uma noção, nas palavras de Charles Boxer, “Uma vez que as possessões ibéricas estavam espalhadas por todo o mundo, a luta subsequente foi travada em quatro continentes e em sete mares e esta luta seiscentista merece muito mais ser chamada a Primeira Guerra Mundial do que o holocausto de 1914-1918”<sup>157</sup>. Entretanto, pensar a economia e os conflitos mundiais não é suficiente para explicar a crise e as transformações vivenciadas pelas Capitânicas do Norte nesse período. Precisamos destacar também os elementos específicos da região, que promoveram uma reorganização e reposicionamento destas no Mundo Atlântico.

### 2.3 A economia das Capitânicas do Norte do Brasil na nova conjuntura

Não há nenhum exagero em classificar a presença holandesa nas capitânicas do Norte como o traço mais marcante dessa conjuntura do século XVII na região, deixando consequências que se estenderam até o século seguinte<sup>158</sup>. As guerras de Resistência e

<sup>156</sup> SOUZA, Op. cit, 2006, p. 79-81

<sup>157</sup> BOXER, Op. cit, 1969b, p.117. A expressão desse conflito europeu se deu no Brasil após o fim da Trégua dos Doze Anos (1609-1621), levando à ocupação da cidade de Salvador. Com o fracasso dessa tentativa, os neerlandeses se reorganizaram e atacaram novamente terras da América portuguesa, dessa vez em Pernambuco, em 1630. Além de ser uma região exposta, com a defesa débil, Pernambuco também havia sido bastante estudada pelos holandeses, que tinham muitas informações sobre a capitania. Cf. Idem. **Os holandeses no Brasil**. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961; MELLO, Evaldo Cabral de. **O Brasil holandês** (1630-1654). São Paulo: Penguin Classics, 2010.

<sup>158</sup> Nas palavras de Evaldo Cabral de Mello: “O período de 1654-1710 herdara um legado oneroso de estagnação e declínio econômico, de conflitos sociais e de disputa política. O legado econômico: um sistema açucareiro devastado; a Paraíba, a capitania de Itamaracá, a área de Igarçu a Recife, despovoadas; os preços do açúcar

Restauração foram fundamentais para os anos posteriores, tanto para um processo de reorganização econômica e social do Atlântico quanto para o surgimento de um discurso regionalista ou um “ressentimento nativista” que surgiu em Pernambuco, mas que também esteve presente em outras das Capitanias do Norte<sup>159</sup>. Nesses vinte e quatro anos de dominação, como lembra o mesmo autor, dezesseis foram marcados pela guerra e oito por uma paz precária, ou seja, “a realidade radical da dominação holandesa é a guerra, não a paz, e que o seu interesse reside primordialmente no impacto da guerra sobre a sociedade colonial que se desenvolvia no Brasil”<sup>160</sup>.

Essa situação de guerra constante, que se relaciona com a conjuntura mundial, levou diretamente a uma desorganização da produção açucareira e afetou o comércio de escravos. Ao assumir o comando do Brasil holandês em 1637, Nassau encontrou uma situação em que estavam “os engenhos arrasados, quantidade de escravos e de bois de tração levados pra fora; os canaviais reduzidos a cinzas”<sup>161</sup>, resultado da guerra de Resistência dos luso-brasileiros. A solução foi iniciar um processo de reconstrução dos engenhos e retomada do tráfico atlântico de escravos, sobretudo concedendo empréstimos aos senhores de engenho. Nos anos 1640, porém, novos ataques queimaram os canaviais das Capitanias do Norte<sup>162</sup>.

Os conflitos se estenderam até 1654, com a Restauração completa da administração portuguesa sobre a região. Uma vez concluída a guerra e retomado o domínio português, como

---

morosos e depois francamente desanimadores; um círculo vicioso de fiscalidade escorchante e falta de recursos para reconstrução dos engenhos. O legado social: violência, criminalidade, um exército numeroso em tempos de paz, o aumento assustador dos quilombos, a querela entre os antigos senhores de engenho, despojados pelos holandeses das suas propriedades, e os novos senhores, que as haviam adquiridos destes. O legado político: o conflito de jurisdição entre o governo da capitania e o governo geral da Bahia, as rivalidades entre os mazombos e os reinóis, que não se espremiavam apenas entre a açucarocracia e o comércio do Recife, mas que dividia o estamento burocrático-militar e as próprias ordens religiosas [...]” MELLO, Evaldo Cabral de. Prefácio In.: PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais pernambucanos: 1660-1700**. 2ª edição. FUNDARPE, 1983, vol.4, p.XVII.

<sup>159</sup> Idem. **Rubro Veio**: o imaginário da restauração pernambucana. 2a. ed., Rio de Janeiro, Topbooks, 1997; Idem **Olinda Restaurada**: Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654 – 2ª edição revista e aumentada, Rio de Janeiro: Editora Topbooks, 1998; Idem. **Ferida de Narciso**: ensaio de história regional – São Paulo: SENAC, 2001; Idem. **O Brasil holandês (1630-1654)**. São Paulo: Penguin Classics, 2010. Esse sentimento de localismo também se reproduzia nas demais capitanias, como no caso da Paraíba. Ver MENEZES, Mozart Vergetti; CHAVES JR, José Inaldo. -A sempre leal cidade da paraíba-: culturas históricas e culturas políticas em uma capitania do império português (séculos XVII e XVIII). **Saeculum**, v. 39, p. 351, 2018.

<sup>160</sup> MELLO, Op. Cit., 1998, p.16. Ver idem. Op. cit., 2001. p. 42. Existe um interessante debate sobre as características da crise na economia do açúcar nas capitanias do Norte. Seria esta definida como uma crise de oferta ou demanda? Os problemas seriam a queda dos preços na Europa ou a produção na colônia? Sobre essas questões, ver MENZ, Maximilano. Reflexões sobre duas crises econômicas no Império Português (1688-1770). **Varia historia**. V.29, n.49, 2013, p. 35-54.

<sup>161</sup> Idem. **O bagaço da cana**: os engenhos de açúcar no Brasil holandês. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2012, p.36

<sup>162</sup> PUNTONI, Op. cit., 2002. O impacto dessas queimas foi grande. “Em janeiro de 1640, no ápice da ofensiva naval da armada do conde da Torre, os canaviais de doze dos vinte engenhos paraibanos foram sistematicamente queimados, calculando-se haverem ficado reduzidas a um oitavo as tarefas a serem colhidas durante a safra em curso” MELLO, Op. cit., 2012, p. 39.

se encontravam economicamente essas capitanias? Como esse momento histórico reconfigurou as relações estabelecidas, afetando – como veremos mais adiante – a sua forma de inserção no mercado de africanos?<sup>163</sup>

Sabemos que, no início do século XVII, a faixa litorânea que se estendia entre o São Francisco e parte do Rio Grande do Norte já havia estabilizado as relações de produção canavieira. A estrutura do açúcar permaneceu, mas uma grave crise econômica e uma reorganização se deu nesse espaço em meados do Seiscentos. Vamos começar do ponto de vista da produção. A situação parecia trágica. De acordo com os números levantados por Evaldo Cabral de Mello, ao Norte de Pernambuco, que representava um terço da produção do açúcar, os engenhos e canaviais “havia sido destruídos na esteira da retirada de toda a sua população para a mata meridional”<sup>164</sup>. A reconstrução dessa atividade produtiva, então, teve que começar praticamente do zero, quase que uma recolonização do espaço. Em suas palavras,

De regresso a Itamaracá, à Paraíba ou Rio Grande do Norte, seus antigos habitantes tiveram de viver dias tão inaugurais como os que haviam conhecido seus pais e avós no século XVI, agasalhando-se em choupanas e plantando canaviais e víveres, na expectativa de poderem recuperar a fábrica dos seus engenhos e de reedificarem suas casas-grandes<sup>165</sup>

A situação também era preocupante ao sul de Olinda, com engenhos destruídos, pois “terminada a luta, da centena de engenhos existentes entre a várzea do Capibaribe e o São Francisco, um quarto achava-se de fogo morto”<sup>166</sup>. Essa situação perdurou por décadas. Em 1671, o Provedor de Pernambuco escrevia, que, mesmo depois de muitos anos, vários engenhos encontravam-se sob fogo morto, dando destaque ao engenho São Braz, que ficava no Cabo de Santo Agostinho. Tal engenho estava sem fazer açúcar, só com terras, cobre e ferragens. A consequência disso era a desvalorização da terra e prejuízo ao Erário Régio<sup>167</sup>.

Associadas aos problemas em refazer os engenhos, outras dificuldades se apresentavam. Houve um conflito entre senhores, conhecido como “querela dos engenhos”. O dilema que

---

<sup>163</sup> Sobre o mercado de africanos no período holandês, ver ALENCASTRO, Op. cit, 2000, BOXER, Op. cit, 1961, NASCIMENTO, Rômulo Xavier. “E agora Nassau?”: Discussão sobre abastecimento e o sistema escravista no centro da estratégia sul-atlântica batava. In.: CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson (orgs). **História da escravidão em Pernambuco**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012 e PUNTONI, Pedro. **A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras no Atlântico Sul**. São Paulo: Hucitec, 1999

<sup>164</sup> MELLO, Op. cit, 2001. p. 42

<sup>165</sup> Idem. Op. cit, 1998, p.201. Para o caso da Paraíba, “Ao voltarem os moradores para sua Capitania, duvidaram ser aquele lugar onde haviam vivido, pois nem ruínas existiam do passado” OLIVEIRA, Op. cit, p.81. Os oficiais da Câmara da Paraíba informavam que a Paraíba foi “a mais destruída pelos holandeses e queimados pelos próprios donos para acudirem o real serviço” AHU\_CU\_014, Cx. 2, D. 124

<sup>166</sup> MELLO, Op. cit, 2001. p. 42

<sup>167</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 10, D. 930; AHU\_CU\_015, Cx. 10, D. 987

estava colocado era que, com a ocupação holandesa, muitos senhores de engenho haviam fugido para Bahia, Rio de Janeiro ou Lisboa, sendo tais propriedades confiscadas pelos holandeses e revendidas. Surgiu, então, um novo grupo de proprietários. Com o sucesso da guerra de Restauração, quem seriam os donos de tais engenhos? Essas disputas se estenderam por quase vinte anos.<sup>168</sup>

Além de ter que recomeçar praticamente do zero o processo produtivo e dos conflitos em torno da propriedade dos engenhos, o mercado mundial do açúcar não era mais o mesmo. Como apontamos anteriormente, as disputas entre as potências europeias levaram a uma ocupação mais efetiva de colônias na América, em especial na região caribenha, que se tornou grande produtora de açúcar por volta de 1630, quando os preços desses produtos estavam em alta. Esse novo cenário levou a, em primeiro lugar, uma política mais restritiva ao açúcar do Brasil por parte, principalmente, de França e Inglaterra; em segundo, houve uma queda do preço do açúcar, devido a uma maior concorrência; em terceiro, o aumento da procura por escravos na África fez o preço destes atingirem altos índices. Associado a isso, a presença inglesa e holandesa no continente africano interferiu no mercado na costa do continente e reduziu o controle da parte dos luso-brasileiros<sup>169</sup>.

Sobre a redução do mercado do açúcar do Brasil na Europa, Stuart Schwartz argumenta que “contando cada vez mais com fontes coloniais próprias de abastecimento, a França e a Inglaterra começaram a limitar as importações do açúcar brasileiro. [...] Na década de 1630, 80% do açúcar vendido em Londres vinha do Brasil, e por volta de 1690 essa proporção caía para apenas 10%”<sup>170</sup>. Essa concorrência levou a alterações nos preços da mercadoria. Em poucas palavras, tanto a queda da produção quanto a dos preços do açúcar se deram também devido à “instalação dos holandeses nas Antilhas, que gerou, a partir de então, o regime de concorrência, quebrando, dessa forma, o monopólio dos portugueses”<sup>171</sup>.

A partir dos dados levantados por Schwartz e Mauro, podemos identificar variações frequentes nos preços do açúcar, com tendência à queda a partir da década de 1640, o que, inclusive, aprofundou a situação deficitária dos senhores de engenho que, endividados, voltaram-se contra a WIC, afetando a produção. Nos dizeres de Frederic Mauro, “Para além dos anos 1670, a América portuguesa terá cada vez maior dificuldade em lutar contra as Antilhas. Tal como para a Europa, os anos 1670-1690 são para ela os da grande depressão,

<sup>168</sup> Para uma consistente análise sobre o caso, ver MELLO, Op. cit, 1998

<sup>169</sup> Iremos analisar essas disputas na África e o impacto no preço dos escravos nos próximos tópicos e capítulo.

<sup>170</sup> SCHWARTZ, Stuart O Nordeste açucareiro no Brasil Colonial. In: João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). **O Brasil Colonial**. 1ed.Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, v. 2, p. 348

<sup>171</sup> OLIVEIRA, Op. cit, p.81

através da qual se vê muitas vezes o século XVII”<sup>172</sup>. Magalhães Godinho apresenta uma queda significativa dos preços do açúcar em Lisboa: “em 1650 a arroba vendia-se, em Lisboa, a 3.800 réis; em 1659 primeira descida, 3.600 réis; em 1668, 2.400 réis e, portanto, uma baixa de 33% em 9 anos. E 20 anos mais tarde a arroba valerá 1.300 ou 1.400 réis, baixa, desta vez, de 41% (mas o ritmo é já mais lento)”<sup>173</sup>.

No início do século XVIII, porém, houve pequeno aumento e estabilização dos preços do açúcar<sup>174</sup>. Isso pode ser visto no levantamento desses números para o Recife entre 1695 e 1725. Gustavo Acioli Lopes mostra que há pequena variação dos preços, mas com tendência de crescimento. Tal variação de preços afetou, sem dúvida, a produção e exportação do açúcar na segunda metade do século XVII e primeira metade do XVIII. Não temos os dados exatos para as exportações do açúcar, porém os contratos dos dízimos podem nos apontar algumas tendências<sup>175</sup>. A partir do levantamento feito por Gustavo Lopes, é perceptível para a segunda metade do século XVII três momentos: de queda (1654-1669), ascensão (1669-1687) e de queda e estabilização (1687-1700). Vera Lúcia Ferlini, por sua vez, ao analisar o mercado do açúcar na Europa e na Bahia, caracteriza esse cenário como de “regressão secular”, “recuperação conjuntural” e “estagnação”<sup>176</sup>.

---

<sup>172</sup> MAURO, Op.cit., 1997, p. 317; Ver SCHWARTZ, Op. cit, 1988

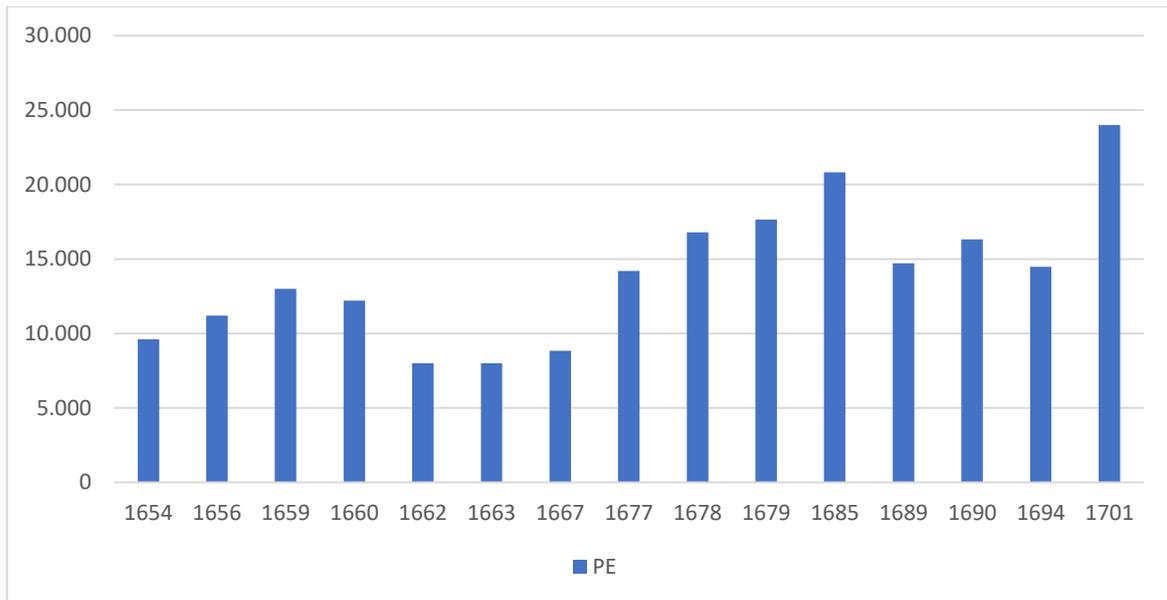
<sup>173</sup> GODINHO, Op. cit, 1953, p.74

<sup>174</sup> Sobre os preços do açúcar no início do século XVIII, SCHWARTZ, Op. cit, 2014, v. 2, p. 350.

<sup>175</sup> A historiografia aponta os limites e as possibilidades de se trabalhar com os valores dos dízimos. Ele não pode ser visto como um número absoluto, mas uma estimativa que nos permite aproximar a dinâmica do açúcar no tempo. Isso porque os valores dos dízimos eram contratados como investimentos. Os contratadores poderiam ganhar mais ou perder, a depender da safra. Sobre isso ver SCHWARTZ, Op. cit, 1988p. 154, MAURO, Frederic. **Nova história e Novo Mundo**, Editora Perspectiva, 1975, p.195-196; Idem. Op. cit, 1997, p.300-301. Eram comuns também as isenções e fraudes que dificultam pensar os dízimos. Apesar dessas dificuldades, esses números podem nos ajudar e servir como parâmetro para chegarmos o mais próximo possível da dinâmica econômica do período.

<sup>176</sup> LOPES, Op. cit., 2018, p. 31-32; FERLINI, Vera Lúcia Amaral **Terra, Trabalho e Poder** – São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

**Gráfico 1 - Dízimos do Açúcar (1654-1701) - Pernambuco**



Fonte: Gráfico elaborado a partir dos dados de LOPES, Gustavo Acioli. **A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1760)**. São Paulo: Alameda, 2018, p.30-31

Como mostra o gráfico, os anos 1660 apresentam-se como alguns dos mais difíceis para Pernambuco e suas vizinhas<sup>177</sup>. As décadas seguintes esboçaram uma pequena recuperação, mas sem grandes alterações. Chegamos na década de 1690, então, com uma situação de extrema dificuldade para os produtores de açúcar na região. Nas palavras de Gustavo Lopes, o período entre 1690 e 1730 representou para produção do açúcar um período de “relativa prosperidade”, mas com dificuldades, não recuperando as taxas do período anterior. Toda essa conjuntura do açúcar afetou diretamente a arrecadação dos dízimos que podem expressar essa nova dinâmica econômica das Capitanias do Norte. Vale lembrar que essa não era uma conjuntura específica da região, mas também de todo o reino português<sup>178</sup>.

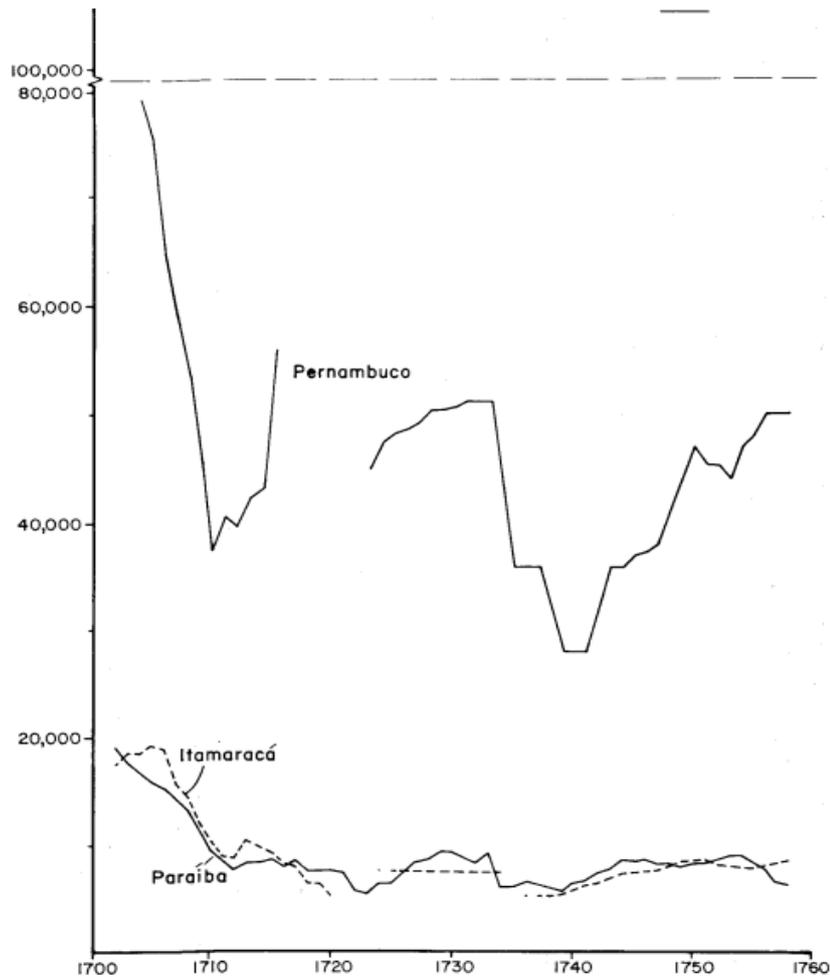
Para a primeira metade do século XVIII, Galloway mostra-nos um cenário de instabilidade e de queda na arrecadação dos dízimos. De acordo com ele, houve forte queda no início do século XVIII, seguido de um pequeno crescimento em meados da década de 1710, mas que cai novamente na década de 1730. Antônio Barros de Castro sintetiza esta crise dizendo

<sup>177</sup> Barros de Castro aponta que ocorreram duas grandes crises: uma primeira entre 1660 e 1690; a segunda no final da década de 1710. CASTRO, Op.cit., 1976, p.31-33

<sup>178</sup> LOPES, Op. cit., 2018. Nas palavras de Magalhães Godinho, “em 1690 a crise comercial está em vias de se extinguir. Os stocks foram vendidos, os preços sobem, pressente-se que os consumos do açúcar e do tabaco aumentaram muito, pois o comércio português não conquista novos mercados, - são os mesmos, mas daquela data em diante compram mais, não deixando que as mercadorias encham os armazéns e aí apodreçam”. GODINHO, Op. cit 1953, p.79

que foi “terrível por sua intensidade e extensa em sua duração”<sup>179</sup>. De fato, ela se estendeu por décadas, tendo o açúcar se recuperado de forma consistente apenas no final do século.

**Gráfico 2 - Contrato dos dízimos em cruzados – Pernambuco, Paraíba, Itamaracá (1700-1760)**



Fonte: GALLOWAY, J.H. Nordeste do Brasil (1700-1750): o reexame de uma crise. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 36 (2), abril junho de 1974, p.97

Por este gráfico, é possível reforçar o que já foi aqui apresentado: a economia açucareira das Capitanias do Norte passou por momentos de instabilidades na primeira metade do século XVIII. Pernambuco, Paraíba e Itamaracá apresentavam movimentos de queda e subida relativamente parecidos, estando as duas últimas em uma posição de inferioridade<sup>180</sup>. A década

<sup>179</sup> GALLOWAY, J.H. Nordeste do Brasil (1700-1750): o reexame de uma crise”. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 36 (2), abril junho de 1974, p.97; CASTRO, Op. cit, 1976, p.53

<sup>180</sup> Essa mesma movimentação e proximidade entre os dízimos de Itamaracá e Paraíba foram identificados por Mozart Menezes: “nos anos de 1719, 1721 e 1725 que o dízimo em Itamaracá e Goiana se manteve no mesmo patamar que a Paraíba” MENEZES, Mozart Vergetti. **Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade**

de 1730 aponta forte queda novamente, mas com tendência de recuperação, ainda que lenta, nas décadas seguintes, ainda que não chegando a patamares iguais aos do início do século.

Essas dificuldades e flutuações econômicas ocorriam por toda a economia do açúcar, a ponto de “que parecia estar à beira de um colapso total em 1691, [mas] começou a se recuperar pouco depois”<sup>181</sup>, com baixa a partir dos anos 1730, como já destacamos. Não podemos deixar de lembrar que esta crise se apresentou de formas diferentes no Brasil. Um exemplo disso pode ser identificado em uma rápida comparação entre Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro<sup>182</sup>.

Por também depender das flutuações de preços externos, a Bahia sofreu com a produção em um movimento que Schwartz denominou de “crescimento, declínio e ressurgimento”<sup>183</sup>. A segunda metade do século XVII foi de dificuldades e de oscilações, mas que o recôncavo baiano conseguiu reagir bem. As décadas de 1720 e 1730 foram de queda para o açúcar, sendo retomado apenas após 1750. É perceptível, portanto, que as conjunturas da economia do açúcar tiveram impactos parecidos tanto em Pernambuco quanto na Bahia. A principal diferença entre ambas consistiu na experiência das guerras contra os holandeses. Nesse período, a desorganização produtiva nas Capitanias do Norte teve uma consequência forte. Enquanto as lavouras de cana e engenhos eram destruídas em Pernambuco, Paraíba e Itamaracá, a Bahia ocupava o espaço no atendimento às demandas do mercado internacional. Ou seja, no decorrer do século XVII, Pernambuco perdia espaço para a Bahia, sendo assim mais impactado pela crise.

Algo parecido ocorreu também com o Rio de Janeiro que, aos poucos, ia ganhando espaço no Mundo Atlântico. Essa capitania tinha uma importante posição estratégica, o que facilitava o acesso a escravos de Angola, além de ser um ponto de passagem para o rio da Prata<sup>184</sup>. As dificuldades enfrentadas pela presença holandesa permitiram ao Rio de Janeiro

---

na capitania da Paraíba, 1647 -1755. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012, p.124-132. O mesmo afirma Luciana Barbalho Velez ao fazer um comparativo dos valores dos dízimos de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba, afirmando que “as rendas das Capitanias da Paraíba e Itamaracá caminhavam mais próximas uma da outra, muitas vezes com uma diferença mínima entre elas, e que ambas estavam distantes das rendas da Capitania de Pernambuco, que possuía mais contratos do que aquelas duas” BARBALHO VELEZ, Luciana de Carvalho. **Donatários e administração colonial: a capitania de Itamaracá e a casa de Cascais (1692-1763)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciência Humanas e Filosofia. 2016, p.293

<sup>181</sup> BOXER, Op. cit, 1969b, p.159

<sup>182</sup> Os números sobre a exportação de açúcar de Pernambuco apresentados por Felipe Souza Melo em sua dissertação confirmam também este movimento. Relativo crescimento até a década de 1730, quando há uma queda nas exportações. Na segunda metade da década de 1740, um pequeno aumento, mas que não consegue se sustentar durante os anos 1750. Além disso, o autor apresenta um quadro comparativo entre as três capitanias. MELO, Felipe Souza. **O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII**. Dissertação (Mestrado). USP/FFLCH, São Paulo, 2013, p.8

<sup>183</sup> SCHWARTZ Op. cit, 1988, p.146. Ferlini também identifica essa mesma movimentação e que já destacamos em parágrafos anteriores, cf FERLINI, Op. cit, 1988.

<sup>184</sup> Ver mapa 3

aumentar sua produção açucareira e de alimentos, entretanto, o que de fato permitiu a essa praça se transformar na mais importante do início do século XVIII foi a descoberta de ouro nas Minas, que alterou por completo o quadro<sup>185</sup>. A produção açucareira, assim, não foi a principal responsável pela projeção da capitania; inclusive, essa elite agrária perdia espaços de poder. O crescimento do Rio de Janeiro se deu, sobretudo, pelo elemento mercantil. A intensa circulação de ouro e de escravos transformou este no porto mais movimentado do Atlântico Sul, permitindo um grande acúmulo de capital para os homens de negócio<sup>186</sup>.

Retornando à situação econômica das Capitanias do Norte, um elemento que chama atenção diz respeito aos números de engenhos desse período. É praticamente impossível ter os dados completos sobre isso para essas capitanias, porém, a partir do levantamento feito por Breno Vaz Lisboa, entre 1655 e 1750 houve um aumento da quantidade de engenhos de Pernambuco. Utilizando-se dos dados e aproximações, tínhamos a seguinte situação:

**Tabela 1 - Número de engenhos em Pernambuco (1629-1750)**

Anos	1629	1655	1710	1750
Número de engenhos	150	109	+ - 200	276

Fontes: LISBOA, B. A. V. Engenhos, açucares e negócios na capitania de Pernambuco (c.1655-c1750). *Clio* (UFPE). V. 32, n. 1, 2014, p.197

Percebemos que houve uma queda na quantidade de engenhos após a Restauração, mas algumas décadas depois esse número tinha aumentado significativamente. Ao final de quase um século, o número de engenhos de Pernambuco tinha quase dobrado. Como isso pode ter ocorrido se o cenário era complicado para tais capitanias? De acordo com Felipe Souza Melo, esta seria uma alternativa encontrada pelos senhores de engenho de Pernambuco para enfrentar a crise: reorganizando a produção e fragmentando os engenhos<sup>187</sup>. Além do mais, é importante se pensar a quantidade de engenhos, mas isso não indica melhora ou piora do mercado do açúcar. Evidentemente, como destacamos, a guerra, ao destruir os engenhos, afetou a produção como um todo. Mas este não é o único fator a ser destacado. O ideal seria pensarmos a produção de açúcar específica para cada engenho, levantando também a quantidade de escravos. Tais informações não são possíveis.

<sup>185</sup> FRAGOSO, FLORENTINO, Op. cit 2001, p.63-66

<sup>186</sup> FRAGOSO, Op. cit, 1998; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). *Estudos Históricos* (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 29, 2002; Idem. **Na encruzilhada do Império**: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c1750). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003

<sup>187</sup> MELO, Op. cit, 2013

O que conseguimos constatar é uma tendência de redução da produtividade por engenho<sup>188</sup>. Em 1719, por exemplo, os moradores de Olinda chegaram a informar que, se em anos anteriores produziam entre 11 e 14 mil caixas de açúcar, estavam produzindo naquele período 6 mil caixas, quando as condições eram boas<sup>189</sup>. Assim, o aumento do número dos engenhos não significou aumento da produção do açúcar, necessariamente.

Não conseguimos fazer o levantamento dos engenhos de Itamaracá, mas sabemos que, até a tomada dos holandeses, a capitania contava com 13 unidades de produção do açúcar. De acordo com Barbalho Velez, o número chegou a ser de 32 engenhos na virada do século. Em umas das freguesias, Taquara, havia cinco engenhos em 1722, dos quais apenas um funcionava. Se a capitania chegou a produzir mil arrobas de açúcar em períodos anterior, não conseguia mais passar das cinquenta arrobas no referido ano<sup>190</sup>.

No caso da Paraíba, o crescimento na quantidade de engenhos não ocorreu. Até a tomada dos holandeses, havia cerca de 20 engenhos. Elza Oliveira informa que mais da metade foi destruída na guerra, chegando a nove. De acordo com Mozart Menezes, esse número chegou a 18 em 1671, ou seja, houve uma recuperação da quantidade de engenhos aproximando-se do número do período anterior ao domínio holandês. Apesar disso, o quadro era de “letargia profunda, em que a precariedade era a regra”, pois desses 18 apenas 6 tinham condições de funcionar bem, os quais pertenciam a João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros. As informações que temos sobre a produção de açúcar na Paraíba é de que, em 1663, foram produzidas 100 caixas; em 1722, menos de 50 caixas, devido à seca; em 1731, a quantidade chegou a 95 caixas<sup>191</sup>. O quadro de baixa produtividade continuava por décadas, pois nem todos os engenhos funcionavam em sua plenitude. Em 1717, por exemplo, o capitão-mor informava que apenas dois tinham regularidade na produção, os demais viviam em estado de penúria<sup>192</sup>.

Um elemento a se destacar diz respeito às diferenças na produção do açúcar em cada capitania, como o leitor pode ter notado até aqui. Apesar de fazer parte da mesma dinâmica econômica, os impactos dos preços do açúcar e as dificuldades vivenciadas pelos produtores impactaram nas capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba de formas distintas<sup>193</sup>. Já

---

<sup>188</sup> LOPES, op.cit., 2018, p. 26; SCHWARTZ, Op. cit, 1988, p.150; MELO, Op. cit, 2013, p. 34.

<sup>189</sup> DHBN, Vol 99, p.85, doc. 47

<sup>190</sup> MELLO, Op cit, 2012; BARBALHO VELEZ, Op. cit 2016, p. 93; DHBN, v. 99, p.174

<sup>191</sup> MENEZES, Op cit, 2012, p.75-76; OLIVEIRA, Op cit, 2007, p.83-85

<sup>192</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 360

<sup>193</sup> Vale destacar que havia também produção de açúcar no Rio Grande do Norte, porém em quantidades menores que suas vizinhas, sendo as atividades associadas à pecuária mais destacadas na economia da capitania, atividades estas que daremos mais atenção.

discutimos a centralidade que o porto do Recife assumiu para a região e isso também afetava a produção açucareira, pois interferia na circulação dessa mercadoria.

As dificuldades geradas com o sistema de frotas pioravam a situação que, às vezes, gerava insatisfação para os moradores de Pernambuco. Nos anos imediatos após a Restauração, o Rei foi informado sobre as dificuldades do açúcar e sobre a demora de se passar navios, além do perigo de navegar sem comboio. Em 1731, a necessidade de organizar bem as frotas era fundamental para a recuperação econômica da capitania<sup>194</sup>.

O impacto maior, porém, foi nas capitanias vizinhas, gerando insatisfação nos seus moradores, que dependiam do porto do Recife. Na Paraíba, havia uma situação que variava entre desejar escoar a produção via Recife ou buscar contato direto com o Reino, o que vai se repetir nas formas de se conseguir escravos, como discutiremos mais adiante. Em 1685, os oficiais da Câmara da Paraíba estavam em um momento difícil: não havia navios que circulassem e passassem pelo porto desta capitania; ao mesmo tempo, a navegação para o Recife precisava de autorização, o que muitas vezes fazia-os perder as frotas e, com isso, estragava-se o açúcar produzido. Pediam, assim, que pudessem navegar para Pernambuco livremente, a fim de se escoar a produção. Esse problema, porém, perdurou por décadas. Em 1697, a mesma Câmara novamente reclamava dessas dificuldades, acrescentando o estado de endividamento que os produtores de açúcar se encontravam e a necessidade de navegar livremente para o Recife. João da Maia da Gama, em 1710, sugeria a rota contrária, sendo mais fácil os navios de Pernambuco passarem pela Paraíba em direção ao Reino, pois, além do perigo de corsários, no caminho para Pernambuco poderia-se enfrentar problemas com água e vento. Mas o debate sobre as frotas e circulação da produção açucareira continuava posto, estendendo-se até a década de 1730, inclusive em Pernambuco. Devido às demoras das frotas, eram comuns as reclamações de que caixas de açúcar estragavam. Para capitanias que dependiam desse mercado, era algo preocupante<sup>195</sup>.

A mesma situação também ocorria com a produção em Itamaracá. Em 1722, o capitão-mor da Paraíba informava sobre as dificuldades da navegação tanto do tabaco quanto do açúcar e sugeria que, apesar das dificuldades dos ventos, seria benéfico para o “aumento da capitania”

<sup>194</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 558; AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3767

<sup>195</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 2, D. 136; AHU\_CU\_014, Cx. 3, D. 213; AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 321; AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3767. Os moradores da Paraíba pediam para não haver impedimento de ir para Pernambuco AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 543. Uma síntese das reclamações dos moradores e capitães-mores da Paraíba em relação à dependência do porto do Recife em OLIVEIRA, Op. cit, 2007, p.86-87. Esse debate se estendeu durante o século XIX e início do século XX. Análise sobre esse período podem ser vistas em FERNANDES, Irene Rodrigues da Silva. **Comércio e subordinação: a Associação Comercial da Paraíba no processo histórico regional (1889-1930)**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999; FERNANDES, Irene Rodrigues da Silva; AMORIM, Laura Helena Baracuhy. **Atividades produtivas na Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999.

transportar os gêneros para o porto desta, ao invés de ter que passar por Pernambuco. A posição de Itamaracá sempre gerou conflitos de jurisdição, pois, apesar de estar subordinada a Pernambuco do ponto de vista militar e econômico, a administração e justiça ficavam a cargo do governo da Paraíba. Muitos eram os problemas acerca do embarque de açúcar e tabaco devido a isso, levando a desconfiar de possíveis irregularidades, condição que também interferiu na dinâmica do tráfico de pessoas escravizadas<sup>196</sup>.

Diante disso, por muitas vezes os moradores tentaram buscar alternativas para esse controle do Recife. Em 1719, o governador de Pernambuco reclamava que os senhores de engenho da região de Alagoas estavam enviando açúcar pelo porto da Bahia<sup>197</sup>. Esse ponto é importante para pensarmos o tráfico de escravos para a região e as disputas que ocorriam entre a praça do Recife e as suas vizinhas, que serão melhor discutidos posteriormente.

Já apresentamos os problemas produtivos do açúcar e as limitações da circulação. Retornemos agora para a produção. Há críticas sobre a análise econômica atentar apenas sobre o processo de circulação do açúcar, como as feitas por Antônio Carlos Jucá Sampaio<sup>198</sup>; contudo, não podemos afirmar que a crise do açúcar nas Capitanias do Norte esteve ligada simplesmente ao elemento comercial, embora este seja de fundamental importância. Aliás, ambas esferas (produção e circulação) estão interligadas, como estamos demonstrando aqui. É perceptível na documentação outro grande empecilho no processo produtivo do açúcar: o acesso à mão de obra.

A mão de obra escrava no Brasil colonial estava também relacionada ao mercado atlântico. Nesse sentido, pensar os preços dos escravos africanos é importante para saber o impacto que ele teve no fornecimento destes para a economia das Capitanias do Norte. A reclamação pelo preço dos escravos era constante. De Goiana, os moradores reclamavam dos exorbitantes preços de escravos, chegando a 500 mil cruzados<sup>199</sup>. A responsabilidade principal era a presença dos mineiros, que estavam dispostos a pagar caro e inflacionavam os preços<sup>200</sup>.

---

<sup>196</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 389; AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 546

<sup>197</sup> DHBN, v. 99, p.52

<sup>198</sup> SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). **O Brasil Colonial**. 1ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, v. 1, p. 384. Idem, Op.cit, 2003.

<sup>199</sup> Apesar dos altos preços cobrados nesse período, acreditamos ser o valor de 500 mil cruzados um exagero. Um cruzado equivalia a 400 réis. Isso significa que os valores dos escravos estariam em torno de dois contos, um valor desproporcional. Mesmo que o valor fosse de 500 mil réis, ainda seria bem acima do que outros documentos apontam.

<sup>200</sup> DHBN, v. 99, p. 87

Alguns documentos da Paraíba, do mesmo período, apontam uma variação entre 75 e 120 mil réis pagos para obter africanos<sup>201</sup>.

De fato, houve um aumento nos preços de negociação dos escravos. De acordo com a sistematização feita por Katia Mattoso e Palacios, temos os seguintes valores:

**Tabela 2 – Preços dos escravos nos portos das Capitanias do Norte e Bahia (em réis)**

<b>Ano</b>	<b>Preço Bahia e outros portos das Capitanias do Norte</b>
<b>1690</b>	50.000
<b>1700</b>	40/50.000
<b>1705</b>	200.000
<b>1710</b>	100.000
<b>1720</b>	180.000
<b>1740</b>	200.000
<b>1750</b>	120.000

Fonte: MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser Escravo no Brasil** 3ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988, p. 92); PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)**. Tradução de Walter Sotomayor. Brasília: Editora UNB, 2004, p.

51

Os estudos elaborados por David Eltis acerca dos preços dos escravos na África e nas colônias britânicas demonstram como a produção no Caribe também contribuiu para esse aumento. Em menos de duas décadas (1681-1698), os preços dos escravos vendidos na África subiram cerca de 54%<sup>202</sup>. Patrick Manning também se dedicou ao tema, buscando estabelecer uma síntese em libras esterlinas. De acordo com ele, além de uma maior procura por escravos representada pelos produtores de açúcar, o forte aumento que ocorreu na virada para o século XVIII também teve outros motivos, incluindo questões internas à África, tema também abordado mais adiante. Em suas palavras,

No início do século XVIII, no entanto, os africanos tinham já atingido os limites de sua habilidade para fornecer escravos baratos, e os preços subiram dramaticamente. Os custos aumentaram na medida em que os

<sup>201</sup> Cf os documentos AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 410; AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452, AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 521 AHU\_CU\_014, Cx. 10, D. 796. Em Recife, a reclamação era de que o preço teria aumentado de 40\$000 e 50\$000 para 170\$000 e 180\$000 DHBN, vol. 99, doc92, p. 165

<sup>202</sup> ELTIS, David. **Rise of African slavery in the Americas**. Cambridge: Cambridge Universty Press, 2000, p.152

cativos, mais previdentes, aprenderam a defender-se melhor e, além disso, conforme aprisionadores grandes e médios interpunham-se no processo de entrega. Por essas razões, além do efetivo declínio populacional, os escravos começaram a escassear, diante do nível da demanda. O aumento de preços desse período acabou produzindo uma espécie de mercado mundial de trabalho escravo, no qual os preços e a demanda do Novo Mundo eram tão altos que modificaram o preço e a quantidade de escravos envolvidos não somente na costa ocidental como também em outras regiões do continente<sup>203</sup>

**Gráfico 3 - Preços dos escravos exportados da Costa Ocidental da África (1650-1850)**



Fonte: MANNING, Patrick. Escravidão e mudança social na África. **Novos Estudos Cebrap** n.21, 1988, p.14

Como se não bastassem os elevados preços dos escravos, um traço marcou a conjuntura de guerras contra os holandeses estabelecidas no Brasil e impactou o processo produtivo: a fuga de africanos. Como estamos demonstrando até aqui, e como nos lembra José Antônio Gonçalves de Mello Neto, ao chegarem nas Capitâneas do Norte, os holandeses já encontraram todo o sistema açucareiro montado, incluindo o sistema escravista e o tráfico que o alimentava. Todavia, as referidas guerras desorganizaram quase que por completo essa produção, além da

<sup>203</sup> MANNING, Patrick. Escravidão e mudança social na África. **Novos Estudos Cebrap** n.21, 1988, p. 16-17

queima dos canaviais e engenhos, levando à fuga de escravos. Nas palavras do mesmo autor, “só não haviam fugido os negros velhos e os molequinhos”<sup>204</sup>. Décio Freitas sugere cerca de dois mil escravos fugidos, fazendo crescer Palmares e outros quilombos nesse período<sup>205</sup>.

A questão era grave e se perpetuou pelo decorrer do século XVIII. Em 1718, a Câmara de Olinda informava que os senhores e lavradores da vila estavam impossibilitados de plantar açúcar por “falta de escravos e bois com que se planta a cana e fabrica o açúcar”<sup>206</sup>. A isenção que os senhores e lavradores conseguiam era para que seus engenhos não fossem executados. Mas, como diz este mesmo documento, isso não ocorreu com os escravos. De acordo com os oficiais, “se estão arrematando os escravos e os mesmos credores que os arrematam os remetem logo para o Rio de Janeiro, para lá serem vendidos, e lograrem o grande preço, que por semelhante gênero se costuma dar naquela capitania”<sup>207</sup>. Ou seja, mesmo garantindo que seus engenhos não fossem arrematados por conta das dívidas, os senhores não conseguiam o mesmo com seus escravos, trazendo entraves para a produção.

Em Itamaracá, o caso era o mesmo. Os oficiais da Câmara chegaram a sustentar que a situação estava “impraticável porque se houverem de taxar o valor aos escravos, seria o mesmo que os não terem”<sup>208</sup>. Na Paraíba, o capitão-mor João de Abreu Castelo Branco defendia que a capitania tinha excelentes condições para a produção do açúcar, mas enfrentava dificuldades materiais graves: falta de comércio (que, como vimos, estava associado às dificuldades de acessar as frotas) e o que, na linguagem econômica, chamaríamos de forças produtivas. Dizia o Capitão-mor: “a fábrica do engenho e negócios do açúcar era [sic] suficiente, mas esta fábrica depende de escravos, cobre, ferros e vestiários”<sup>209</sup>. Alguns anos depois, chegava-se a calcular a quantidade de 1000 escravos para dar conta dos engenhos e lavouras de cana da Paraíba<sup>210</sup>.

Em 1675, os moradores da Paraíba pediram abertamente para poderem utilizar em seus engenhos os índios aldeados, informando que não tinham cabedais para comprar escravos de Angola. Aqui encontramos, além das dificuldades de remontagem dos engenhos, o aumento do preço dos escravos africanos, gerando uma crise na mão-de-obra para o setor açucareiro das

---

<sup>204</sup> MELLO NETO, José Antônio Gonsalves. **Tempo dos Flamengos**. Recife: Instituto Ricardo Brennand, 2001, p.183-185

<sup>205</sup> FREITAS, Décio. **Palmares: A guerra dos escravos**. 5. Ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984, p.60

<sup>206</sup> DHBN, v.99, p.39

<sup>207</sup> DHBN, v. 99, p.85

<sup>208</sup> DHBN, v. 99, p. 87

<sup>209</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 392. Em 1725, o capitão-mor da Paraíba reforçava as condições de ruína em que estava a capitania, principalmente, pela falta e carestia de escravos AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452.

<sup>210</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506

Capitanias do Norte. Uma consequência dessa crise foi o aumento dos conflitos com os povos indígenas e a interiorização da conquista portuguesa, como veremos mais adiante<sup>211</sup>.

O agravamento da situação também se dava pelo fato de que muitos dos escravos destas capitanias desciam para as Minas, pois, com sua descoberta no final do século XVII, muitos senhores desciam com seus escravos para as capitanias do Sul. Além disso, quase todo o comércio voltou-se para a nova região de exploração, que atraía mais os comerciantes de escravos, gerando uma grande alteração na geopolítica na colônia, tema que será trabalhado no último capítulo<sup>212</sup>.

Outras eram as dificuldades, como o fato de os senhores de engenho e lavradores terem que enfrentar problemas com o fisco. Esta, na verdade, já era uma questão levantada ainda no período holandês. Como a historiografia sobre o tema tem apontado, a guerra de Restauração teve como um elemento decisivo um conjunto de insatisfações dos produtores em relação à administração holandesa, em especial no que diz respeito à concessão de créditos e à piora na situação de dívidas. Podemos pensar a guerra de Restauração, começada em 1645, como

não apenas uma revolta de devedores mas também uma rebelião de colaboracionistas dispostos a matarem dois coelhos de uma só cajadada: livrarem-se das dívidas e garantirem a posse dos engenhos vis-à-vis dos antigos proprietários, frente aos quais poderiam alegar o mérito maior de terem, às custas do seu sangue e dos seus bens, restituídos à Coroa as capitanias do Norte<sup>213</sup>.

Porém, o elemento fiscal não foi um alívio para os luso-brasileiros, após 1654;

foram pelo contrário a vítima de um círculo vicioso de estagnação e fiscalidade escorchante. Por um lado, a carga tributária inibiu o reequipamento e a fundação de novos engenhos; por outro, a depressão tornou inevitável a manutenção da carga tributária, na medida em que os rendimentos ordinários da Coroa não cresciam o suficiente para custear sequer os gastos de defesa das capitanias restauradas<sup>214</sup>.

A situação fiscal se acirrava por diversos motivos. A Coroa portuguesa cobrava de seus vassallos no Brasil o chamado “Donativo voluntário dos povos para o Dote da Rainha da Inglaterra e da paz de Holanda”, instituído na década de 1660 para pagar o dote de D. Catarina de Bragança com o Rei da Inglaterra e os acordos diplomáticos feitos para restituir financeiramente a Holanda pela recuperação das terras. A Coroa, além do mais, dependia muito das rendas criadas pelo Brasil, não podendo abrir mão por completo da cobrança desses

<sup>211</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 1, D. 95. Sobre o avanço dos colonizadores sobre o sertão e os conflitos com os povos indígenas do interior, ver PUNTONI, Op cit, 2002, tema este que será retomado no capítulo 4.

<sup>212</sup> DHBN, v. 99, p.85; 165

<sup>213</sup> MELLO, Op cit, 1998, p. 405

<sup>214</sup> Ibidem, p. 406

impostos<sup>215</sup>. Vale ressaltar que o endividamento era uma característica crônica dessa sociedade e não uma especificidade das capitanias do Norte. Isso também é perceptível em outras regiões da América, sendo um traço estrutural da economia agrária do açúcar<sup>216</sup>.

Diante dessa conjuntura, foi muito comum a reclamação dos senhores e lavradores de engenhos das Capitanias do Norte em relação à situação econômica, seguidas por pedidos de isenção para a Coroa e, em especial, para não terem seus bens executados por causa de suas dívidas. O principal argumento para conseguir essas mercês era o fato de terem se dedicado à guerra contra os holandeses, como ocorreu em fevereiro de 1657, quando os oficiais da Câmara da Paraíba pediram ao rei seis anos para que não tivessem seus engenhos executados, pois se encontravam “impossibilitados de pagarem suas dívidas” por terem gastado tudo na guerra<sup>217</sup>. Esse pedido de seis anos para não se executarem dívidas foi frequentemente renovado durante a primeira metade do século XVIII. Em determinado momento, chegavam a utilizar o argumento de que, se a Coroa o havia concedido a outras capitanias, também deveria conceder à Paraíba<sup>218</sup>. O que havia ocorrido, era que

Nos anos sessenta [do século XVII], o assunto teria solução final quando, na esteira da primeira concessão feita à Bahia (1663), a Coroa estendeu a Pernambuco e demais capitanias açucareiras a proibição da execução por dívidas na fábrica dos engenhos, dos canaviais e da sua mão de obra escrava. As correspondentes provisões eram via-de-regra válidas por prazos de seis anos mas os credores sabiam como explorar os hiatos entre a expiração da ordem anterior e o recebimento da seguinte<sup>219</sup>

Entretanto, a situação em Pernambuco também não era das melhores. Em 1656, não houve arrematação dos dízimos. Em 1664, ou seja, dez anos após a Restauração, os oficiais da Câmara de Pernambuco informavam que o estado dos moradores era de miséria, tendo “esgotados os cabedais” e “empenhados em dívidas”. Para completar, continuavam a pagar os mesmos impostos como antes<sup>220</sup>.

Devido às negociações diplomáticas entre Portugal e Países Baixos que só tiveram fim em 1669, houve constante ameaça e medo de ataque holandês. Em março de 1654, Fernandes Vieira alertava a necessidade de construção de fortes e manutenção da infantaria. Era um

<sup>215</sup> BOXER, Op cit, 1969b, p.159; ACIOLI, Op cit, 1997, p.37; Sobre esses impostos, ver MELLO NETO, José Antônio Gonsalves de. A finta para o casamento da Rainha da Grã-Bretanha e paz da Holanda. **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano**. V. LIV, 1981a.

<sup>216</sup> MILLER, Op cit, 1997; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). **Estudos Históricos** (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 29, p. 29-49, 2002

<sup>217</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 1, D. 43

<sup>218</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 1, D. 40

<sup>219</sup> MELLO, Op cit., 1998, p. 213

<sup>220</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 558; AHU\_CU\_015, Cx. 8, D. 743

período muito próximo da guerra de Restauração. Um ano após a expulsão dos holandeses, em setembro de 1655, o mestre de campo Francisco Barreto alertava para se ter cuidado com Holanda, França e Inglaterra nas terras do Brasil, reforçando a necessidade de infantaria na Paraíba e em Itamaracá. Ainda reclamava que, mesmo estando em condições de miséria devido aos custos da guerra, ainda tinham que arcar com as negociações feitas com Holanda<sup>221</sup>.

Essa situação, que parecia calamitosa, não foi resolvida e parecia estrangular-se cada vez mais. Além de todas essas dificuldades de se retomar a produção do açúcar, principal mercadoria das Capitanias do Norte, outros fatores agravavam a crise. Um dos mais importantes era o clima. Como diria Antonil, “as inclemências do céu são o principal inimigo que têm as canas”<sup>222</sup>. Na primeira metade do século XVIII, elas foram recorrentes. Identificamos secas ocorridas nas décadas de 1710-12, 1723-25 e 1740. Além de afetar a produção com morte de escravos e dificuldades de abastecimento, isso também dificultava a arrematação do contrato dos dízimos, tendo em vista que o contratador sabia que era arriscado investir em uma arrematação que não teria retorno, com a possibilidade de safras ruins. Quando não eram secas, eram as cheias dos rios que destruíam as lavouras de cana<sup>223</sup>. A morte de escravos era a consequência que mais preocupava os senhores. Ademais disso, diversas epidemias se alastraram pelas Capitanias do Norte, em especial no final do século XVII, agravando ainda mais a situação da mão de obra. A que mais marcou a produção açucareira devido à grande quantidade de mortes dos escravos foi a da bexiga, ocorrida na década de 1680<sup>224</sup>.

Diante disso, começou a ocorrer uma mudança na formação espacial das Capitanias do Norte. O açúcar permaneceu sendo a mercadoria principal, entretanto expandiram-se pequenas propriedades voltadas para as plantações de tabaco e alimentos<sup>225</sup>. No caso do tabaco, além de ser uma atividade que não requeria muitos cabedais, nem escravos, o consumo interno e externo aumentava consideravelmente, sobretudo por ser um produto associado ao tráfico de escravos. Assim, atraía cada vez mais agricultores para essa atividade. O fumo era produzido no Brasil

<sup>221</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 485; AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 543

<sup>222</sup> ANTONIL, Op. cit., 2011, p.126

<sup>223</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 606

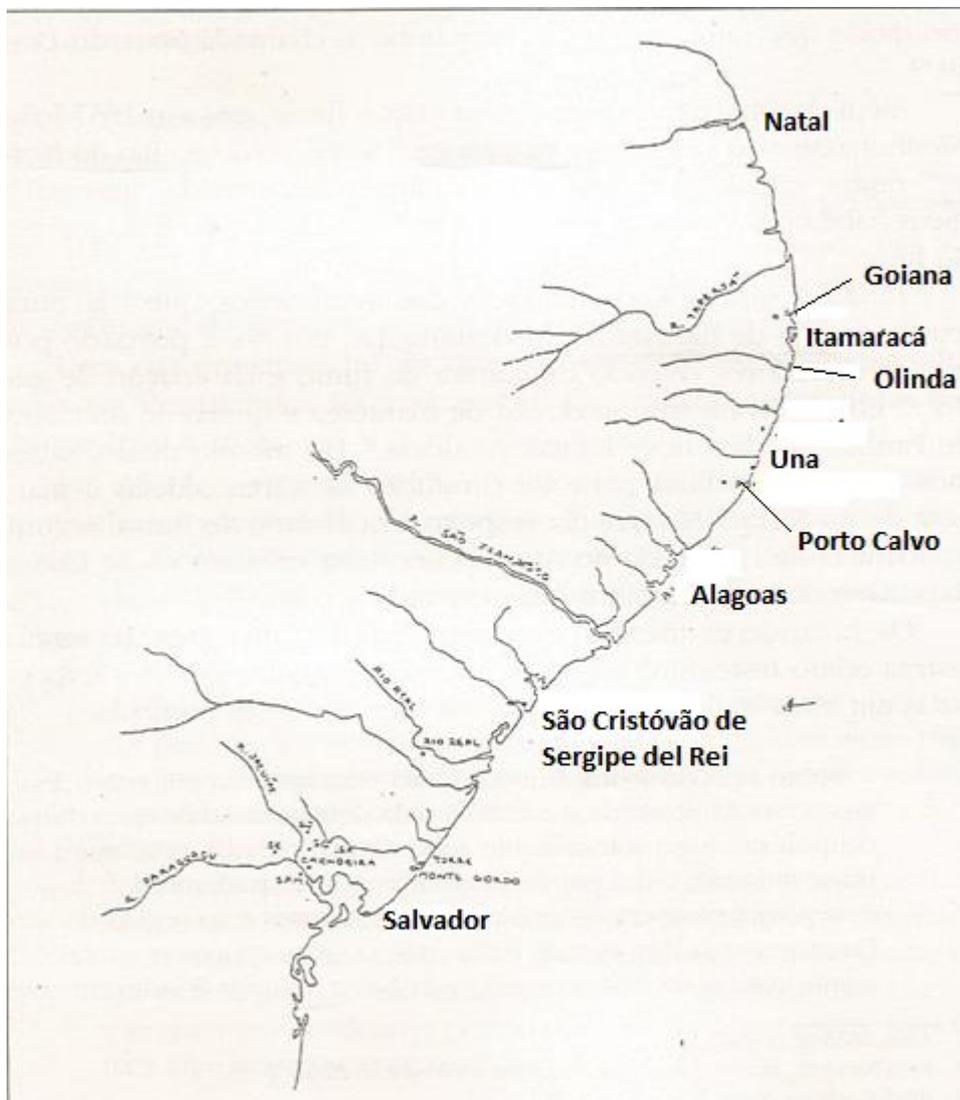
<sup>224</sup> PINTO, Irineu. **Datas e notas para a história da Paraíba**. João Pessoa: Universitária/UFPB, 1977, p.81; ACIOLI, Op cit, 1997, p. 38

<sup>225</sup> A produção de alimentos é um tema que avançou bastante na historiografia recente, sobre o debate acerca do abastecimento no Brasil, ver LINHARES, Maria Yedda **História do abastecimento**, uma problemática em questão (1530-1917), Brasília, Ministério da Agricultura, BINAGRE, 1979; LINHARES, Maria Yedda **Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil (Séculos XVII E XVIII)**. **Tempo**, v.2, 1995 e LINHARES, Maria Yedda & TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos. **História da agricultura brasileira: combates e controvérsias**. São Paulo: Brasiliense, 1981

desde o século XVI, mas ganhou maior proporção a partir da segunda metade do século XVII e início do XVIII devido a essas diversas condições econômicas.

Na margem litorânea das Capitanias do Norte, as lavouras de tabaco se espalharam, criando uma especialização de algumas áreas nessa atividade. Goiana, Itamaracá e Alagoas (Porto Calvo e São Miguel) logo se transformaram nas maiores produtoras de tabaco para a região. Uma característica marcante dessa produção era o contrabando, tema que iremos discutir com mais vagar no próximo capítulo, interferindo nas relações comerciais.

**Mapa 4 – Áreas da produção do fumo na Bahia e em Pernambuco**



Fonte: NARDI, Jean Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração.** São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 44

Infelizmente, não conseguimos identificar os dados referentes à produção e comércio do tabaco nas Capitânicas do Norte. De acordo com o levantamento feito por Jean Baptiste Nardi para produção geral do tabaco no Brasil, teríamos três fases: “perturbações” (1675-1698), “expansão e estagnação relativa” (1699-1727) e “estagnação prolongada” (1728-1774)<sup>226</sup>. Tais flutuações também podem ter ocorrido no caso específicos das capitânicas estudadas e nos permitem fazer um paralelo com a produção canavieira, que também passou por fases parecidas. Por fim, é importante lembrar a relação entre a produção do tabaco e o comércio de escravos com a Costa da Mina, que se intensificou a partir do final do século XVII até por volta da década de 1730, também interferindo na produção de tabaco no Brasil, tema que será abordado com mais detalhes no próximo capítulo<sup>227</sup>.

O leitor deve ter percebido até o presente momento que estamos concentrando nossa análise apenas nas capitânicas de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba. Isso se deve ao fato de que estas foram as principais impactadas por serem as produtoras de cana de açúcar da região, a mais importante mercadoria da época. As capitânicas de Rio Grande do Norte e Ceará não tinham desenvolvido tal atividade de forma efetiva. A partir de uma política da Coroa portuguesa e de interesses das elites de Pernambuco e Bahia, nesse período iniciou-se um processo de expansão territorial e de implementação de novas atividades econômicas, em especial a pecuária, pois “A Coroa procurava uma alternativa para repor as perdas no trato colonial. Expedições ao interior, antes até desencorajadas, passaram agora a receber apoio e mesmo a ser agenciadas pelo governo-geral”<sup>228</sup>. O que estava em jogo também era o interesse para resolver a crise de mão de obra, capturando indígenas para serem usados como força de trabalho.

Com essa expansão, os sertões se inseriram de maneira mais sistemática no Mundo Atlântico. Aos poucos, os territórios do interior da Paraíba e Pernambuco, além de as ribeiras dos rios do Rio Grande do Norte e Ceará, passaram a ser ocupados pelos colonizadores de maneira efetiva. Pelos “sertões de fora”, a capitania do Rio Grande passou a ter ocupação mais sistemática a partir da segunda metade do século XVII, após a expulsão dos holandeses. Até então, possuía cerca de dois engenhos. Entretanto, com o avanço dos ataques dos colonos sobre

---

<sup>226</sup> NARDI, Jean Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração**. São Paulo: Brasiliense, 1996

<sup>227</sup> Além do açúcar e do tabaco, as madeiras também constituíam atividade econômica. Aliás, a extração do pau-brasil foi a prática mais comum dos primeiros anos da presença europeia no Brasil, sendo as capitânicas do Norte importantes fornecedores para a Europa. Além de atender aos interesses do mercado europeu, a extração da madeira tinha o objetivo de construir embarcações responsáveis pela circulação atlântica e índica, incluindo os navios negreiros.

<sup>228</sup> PUNTONI, Op cit., 2002, p.25

os indígenas e a instituição das atividades pecuárias, logo a capitania passou a ter a criação de gados como principal atividade<sup>229</sup>.

Processo parecido ocorreu também com a capitania do Ceará. Mesmo tendo algumas expedições de conquista portuguesa no início do Seiscentos, foi apenas na segunda metade do século que a ocupação se tornou mais sistemática. As vilas da capitania, por exemplo, começam a surgir, lentamente, no decorrer da primeira metade do século XVIII. O açúcar era uma atividade inviável no Ceará, tornando-se a pecuária, a mineração e a agricultura de subsistência as principais atividades econômicas da capitania<sup>230</sup>.

A pecuária logo se transformou na atividade produtiva que organizava toda a dinâmica do sertão. No final do século XVII e primeiras décadas do XVIII, as fazendas se instalavam nas ribeiras dos principais rios. O gado criado era vendido nas feiras da região, com destaque para Goiana e Recife (Olinda). Inicialmente, o transporte era feito por vias terrestres, com os chamados “gados em pé”. Esse método causava alguns inconvenientes devido às grandes distâncias percorridas pelo gado, beneficiando as fazendas mais próximas do litoral. Foi apenas na década de 1740 que as chamadas charqueadas se espalharam pelos sertões do Ceará e do Rio Grande do Norte, fazendo com que a economia da pecuária se estabelecesse mais pelo mar, intensificando as relações destes portos com o Recife. Capistrano de Abreu, ao pensar o processo de formação histórica do Ceará, sugere que houve duas fases das atividades pastoris no sertão colonial: uma marcada pelo absenteísmo, onde a maior parte das terras pertencia a homens ricos de outras capitanias, e outra em que fazendeiros começaram a se estabelecer de forma mais sistemática. Esta segunda se concretiza no decorrer do Setecentos<sup>231</sup>.

Importante destacar essa informação, pois, na virada do século, os indígenas formavam a principal força de trabalho dessa área, apesar de encontrarmos a presença de africanos na documentação. Ora, se a produção açucareira estava passando por uma crise de mão de obra, o mesmo também ocorria com as fazendas de gado. Os conflitos com os povos indígenas ainda

---

<sup>229</sup> “A corrente sul seria a única em que efetivamente o povoamento teria por base a atividade açucareira. Nessa faixa, que é hoje denominada de Zona da Mata, as condições de solo e clima propiciaram o cultivo e beneficiamento da cana-de-açúcar” MONTEIRO, op. cit., 2015, p.29. O processo de ocupação dos sertões e a atividade pecuária serão melhor estudadas mais adiante.

<sup>230</sup> NOGUEIRA, Op.cit, 2017; MONTEIRO, Op. cit, 2015. Sob o domínio holandês, o levantamento feito era de que a terra era “arenosa e ruim de montanha, imprópria para o plantio de cana-de-açúcar e o levantamento de engenhos” GIRÃO, Raimundo. **Pequena história do Ceará**. 4ª edição. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 1984, P.52. Em documento do final dos anos 1730, a câmara de Aquiraz informava que era parte das terras era de “medonhas serras” e de muitas pedras, assim tornava-se “infrutífera, inútil e incapaz” AHU\_CU\_006, Cx. 3, D. 201.

<sup>231</sup> ABREU, João Capistrano de. Sobre uma História do Ceará **In.: Revista do Instituto do Ceará**. Ano XIII – 1899.

permitted a more systematic use of this labor force, a situation that began to transform in a more significant way in the mid-1700s<sup>232</sup>.

In the historiography and documentation, we identified more expressive numbers of Africans in these captaincies from the decade of 1740. This is because the expansion of the charqueadas gave a greater dynamism to the economy of the sertões and also allowed a greater insertion with the Atlantic World. Almir Oliveira suggests “that the charque represented a strategic product in the slave trade. Various evidences indicate the consumption of charque in Africa, especially linked to the slave trade and the provisioning of ships”<sup>233</sup>. An interesting indication of this relationship occurred with the proposal of the creation of the Companhia do Couro do Sertão, studied ahead. This economic activity was also directly associated with the production of salt.

It is very difficult to establish a serial survey of the production of charque: the records are scarce for the period we are working on for the reasons mentioned above<sup>234</sup>. At the beginning of the century, for example, the contracts of Rio Grande do Norte and Ceará were awarded together<sup>235</sup>. In a scattered way, however, we managed to identify some numbers present in the sertões of the Captaincies of the North.

For Ceará, for example, João Brígido informed, without citing sources, that in Icó there was a farmer who owned about 4 thousand head of cattle in the year of 1719, a period still very difficult for his economic organization. In 1744, the numbers ranged between 18 and 20 thousand for the captaincy, according to Valdenice Girão. In fact, this indicates an increase in the number of head of cattle due to the development of the charque activity and with the expansion of the charqueadas, already mentioned in the previous paragraphs<sup>236</sup>.

When the dry seasons affected the sugarcane production, already discussed previously, when we think of the reality of the colonial sertão this impact was even more significant, and in “few

<sup>232</sup> Até meados do século XVIII, era constante a reclamação de falta de escravos no Ceará. AHU\_CU\_006, Cx. 5, D. 324

<sup>233</sup> OLIVEIRA, Almir Leal de. As carnes secas do Ceará e o mercado atlântico no século XVIII. In: DORÉ, Andréa. SANTOS, Antônio César de Almeida. (Orgs.) **Temas Setecentistas: Governos e populações no Império Português**. Curitiba: UFPR – FCHLA/Funart; Araucária, 2008, p. 510

<sup>234</sup> “dificuldade de encontrar registros mais gerais sobre a atividade da produção do charque e o seu comércio pode ser entendida a partir da relação entre a tributação realizada pela Coroa na pecuária. A agricultura comercial foi privilegiada pelos administradores régios na sua tributação, sendo objeto de regulamentações específicas, alvarás, direitos, privilégios, preços de fretes, etc. O mesmo não aconteceu com a pecuária, daí a dificuldade em mensurar a tributação, mesmo quando se trata do gado fornecido para as feiras, e menos ainda para o gado que transitou dentro da capitania do Ceará para o abastecimento das oficinas de charque. Não encontramos também nenhuma indicação sobre privilégios e regulamentos que orientassem a comercialização do charque. As dificuldades de documentar a produção do charque não se encerra aí”. Ibidem, p. 508

<sup>235</sup> DHBN, v.84, p.13

<sup>236</sup> GIRÃO, Valdelice Carneiro. As Charqueadas. **Revista do Instituto do Ceará**. Ano CX, 1996, p.74; BRÍGIDO, João. Ephemérides do Ceará - parte I. **Revista do Instituto do Ceará**. Ano XIV, 1900, p. 243.

meses desbaratava as maiores fortunas”<sup>237</sup>. Quando não, eram as secas, as enchentes. Como as criações ficavam nas ribeiras, poderia acontecer de as águas subirem mais do que o que se imaginava. Em 1731, o Jaguaribe chegou a “cobrir as partes mais altas, levando muitas casas e a maior parte dos mantimentos”, afogando a maioria dos gados e cavalos<sup>238</sup>.

Essas dificuldades afetavam a arrematação dos contratos. No Rio Grande do Norte, no mesmo ano, os oficiais da Câmara informavam das sucessivas secas e do estado de miséria e pobreza de seus moradores. Em várias oportunidades, os contratadores pediram revisão no preço da arrematação, tendo em vista que pagavam certos valores nos contratos com a expectativa de arrecadação, mas as questões climáticas afetavam a criação. Além do mais, eram comum que os gados nascessem na época da arrematação dos contratos, e muitos viam como arriscado dar lances altos devido às secas e enchentes. Não temos números seriais para os contratos, mas sabemos que as arrematações eram baixas no final do XVII, mas foram crescendo com o tempo<sup>239</sup>.

As guerras ocorridas até as décadas de 1720 e 1730 permitiram ter acesso à mão de obra indígena, contudo também causavam transtornos para os criadores. Na virada do século, os moradores do Rio Grande do Norte informavam que cerca de 900 mil cabeças de gado foram destruídas pelos indígenas devido à guerra<sup>240</sup>. Esse número nos parece bastante exagerado, principalmente tendo em vista que as atividades pecuárias ainda não estavam estabilizadas na região e que o documento traz o objetivo de enaltecer as qualidades econômicas do Rio Grande do Norte. Mas, sem dúvidas, as guerras afetavam as atividades dos colonizadores.

Além da pecuária, outra importante atividade desenvolvida no interior foi a mineração. Interesse inicial da Coroa e dos primeiros colonos, a busca por minas tornou-se quase uma obsessão no decorrer do século XVII. A descoberta de jazidas no interior de São Paulo, que mais tarde se chamariam de Minas, alterou profundamente a dinâmica colonial, como discutiremos mais adiante. Na capitania da Bahia, também obtiveram êxito nessa procura. No Ceará, houve indícios de existência de metais preciosos<sup>241</sup>.

Durante um pequeno intervalo de tempo, houve a extração de ouro na vila do Icó, no Ceará, na metade do século XVIII. Essa atividade foi importante para a intensificação da entrada de africanos na capitania, articulando ainda mais o interior do Ceará com Pernambuco. A mineração dessa região se voltou também no salitre, que atendia aos interesses atlânticos,

---

<sup>237</sup> ABREU, Op cit, 1899, p.31

<sup>238</sup> AHU\_CU\_006, Cx. 2, D. 124

<sup>239</sup> DHBN, v. 100, p. 57, Doc. 43; DHBN, v. 100, p. 200, Doc.113; DHBN, v.84, p.13

<sup>240</sup> DHBN, v.84, p.120

<sup>241</sup> DHBN, v. 100, p. 177, Doc. 104

pois “fundamentava uma indústria importantíssima no século XVII, quando as armas de fogo representavam um avanço tecnológico inestimável para afirmação das potências coloniais”<sup>242</sup>. Este autor chega a nos informar que havia uma proposta de desenvolvimento de oficinas de pólvora em diversas capitanias, dentre as quais Rio de Janeiro, Espírito Santo, Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Sabemos que, apesar de não ser a atividade mais importante da região, ela empregou diversos escravos, sendo importante na articulação com o Atlântico.

Em síntese, temos uma conjuntura internacional em mudança, que apresenta a Coroa Portuguesa cada vez mais dependente do Brasil e seu complexo açucareiro atlântico. A situação desse mercado do açúcar não era das mais favoráveis na segunda metade do século XVII. Associado a isso, os senhores de engenhos e lavradores de cana enfrentaram diversas dificuldades para reorganizar a produção nas décadas seguintes à guerra de Restauração. A partir da década de 1690, a situação parecia melhorar, fosse pela expansão da pecuária (que inseriu novas áreas para o império atlântico português), fosse pela relativa melhora na produção do açúcar. Nesse período, a conquista portuguesa conseguiu se estabilizar nas Capitanias do Norte, destruindo a grande ameaça de Palmares e submetendo os indígenas do interior à dinâmica colonial. O cenário de dificuldades permaneceu e a descoberta das Minas na referida década alterou ainda mais as relações no Mundo Atlântico. Assim, era um período em que novas áreas de atuação do comércio de escravos surgiam. Apesar das dificuldades econômicas e das mudanças ocorridas, o trato negreiro continuou tendo um papel fundamental para aquela sociedade, não apenas para tentar sanar as reclamações econômicas, mas também porque garantiu o processo de reprodução social.

#### 2.4 Organização social entre os séculos XVII e XVIII

Não podemos pensar a crise das Capitanias do Norte sem deixar de levar em consideração como essa conjuntura econômica afetou o cotidiano e a organização social das pessoas que viviam na região naquele período. Senhores de engenho e lavradores passaram a viver grandes dificuldades, enquanto comerciantes assumiam um papel cada vez mais importante. Articulando tudo, estava a escravidão, que tinha no tráfico sua principal forma de reprodução e acumulação de riqueza e manutenção de hierarquias. Saber como as relações sociais estavam organizadas nesse período é o objetivo deste tópico.

---

<sup>242</sup> PUNTONI, Op cit, 2002, p. 30

No debate sobre como a sociedade colonial mobilizou importantes reflexões acerca de nosso passado, há nomes como Cario Prado Júnior, Florestan Fernandes, Sedi Hirano e Maria Sylvia de Carvalho Franco, para citar alguns, que dedicaram estudos para caracterizar essa sociedade, vindo associados às reflexões sobre se poderíamos falar de capitalismo ou não no Brasil no período anterior ao século XIX, um dos temas mais clássicos do pensamento social brasileiro<sup>243</sup>. Muitas vezes, o debate circulava em torno do seguinte problema: deveríamos falar em uma sociedade de classe ou em uma sociedade estamental?

Mais recentemente, a historiografia brasileira retomou esse debate, ressaltando como se constituíam os grupos sociais e as hierarquias entre os séculos XVI e XVIII. Influenciados por novos estudos da historiografia portuguesa e partindo de uma noção de uma *sociedade corporativa*, muitos historiadores defendem que é possível pensar os quadros da organização social do Antigo Regime (ou seja, estamental) para os trópicos. O que isso significaria? Na América portuguesa, teria se desenvolvido uma sociedade “hierarquizada, fundada na desigualdade e no privilégio, internamente dominadora e marginalizadora, que foi a sociedade corporativa; no seio da qual uns exploraram tranquilamente os outros, os segregaram e dominaram, os silenciaram e gozaram do seu silêncio”<sup>244</sup>. Contudo, dentro desse quadro, haveria algumas especificidades da realidade colonial do Brasil, pois esta teria, como traços marcantes, as relações mercantis e escravistas<sup>245</sup>. Ou seja, a hierarquização social também seria marcada pelo fator racial, as condições jurídicas de escravizado, liberto ou livre, e teria no tráfico de escravos uma prática fundamental<sup>246</sup>. Mas por que devemos trazer esse debate para compreender o papel do comércio atlântico de escravizados para as Capitanias do Norte?

---

<sup>243</sup> Esse amplo e longo debate, infelizmente, não pode ser aprofundado aqui por não ser nosso objetivo central. Entretanto, indicamos algumas das leituras citadas: FERNANDES, Florestan. **Circuito fechado**: quatro ensaios sobre o "poder institucional". Globo, 2010; HIRANO, Sedi. Formação do Brasil colonial – Pré-capitalismo e capitalismo. São Paulo: EDUSP, 2008; GORENDER, Op. cit, 2010; FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4ª edição. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

<sup>244</sup> HESPANHA, António Manuel. Depoimento do Leviathan. In.: **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012, p.36.

<sup>245</sup> Sobre esse debate: BICALHO, M. F. B.. Conquista, Mercês e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. **Almanack Brasileiro**, v. 2, 2005, Idem.. Elites coloniais. A nobreza da terra e o governo das conquistas. História e historiografia. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. (Org.). **Optima Pars**. Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime. 1ed.Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005, HESPANHA, António Manuel; **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012. Em resposta crítica a essa perspectiva, ver SOUZA, Op cit 2006

<sup>246</sup> Luiz Felipe de Alencastro não está associado a esse grupo de historiadores do *Antigo Regime nos Trópicos*, porém traz uma importante reflexão de como o comércio de escravizados foi fundamental para a organização das relações coloniais ao defender que “realizando a reprodução colonial, o tráfico negreiro se apresenta como um instrumento de alavancagem do Império do Ocidente. Pouco a pouco essa atividade transcende o quadro econômico para se incorporar ao arsenal político metropolitano. Dessa sorte, a problemática apresentada nas páginas precedentes investe-se aqui de todo o seu significado: o exercício do poder imperial no Atlântico – como

Em primeiro lugar, porque todos os indivíduos estudados faziam parte de algum grupo social. Os conflitos e as alianças estabelecidas estavam associados a esses interesses. Estamos tratando de uma sociedade escravista, em que o acesso ao comércio de escravos era fundamental para sua reprodução. Dessa forma, cada grupo tinha interesses e assumia posições diferentes nesse mercado. Em segundo lugar, a hierarquia social constituída nos permite compreender o papel exercido na compra, venda e distribuição de pessoas escravizadas. Por fim, esse foi um período marcante na disputa entre comerciantes e senhores de engenho. Vejamos.

Uma das características que mais chama atenção dos historiadores sobre o período de virada do século XVII para o XVIII consiste nas relações estabelecidas entre senhores, lavradores e comerciantes, com estes assumindo uma posição cada vez mais de destaque na economia colonial. Entretanto, a disputa não representava apenas questões econômicas (os senhores e lavradores encontravam-se, como já apontamos, endividados), mas também de prestígio social e espaços de poder. O auge deste conflito foi a chamada Guerra dos Mascates, que envolveu não apenas comerciantes e senhores do Recife e Olinda, mas também de capitânicas vizinhas<sup>247</sup>.

Os senhores de engenho eram, como não poderia deixar de ser em uma sociedade açucareira, o símbolo de poder, riqueza e luxo, além de serem aqueles que mais se interessavam pela mão de obra escrava. Entretanto, estudos mais recentes têm apontado (e os nossos dados apresentados anteriormente também demonstram) que, apesar de serem personagens fundamentais no período colonial, eles tiveram fortes dificuldades econômicas, mesmo garantindo a sua reprodução econômica e de hierarquias sociais.

Os elementos fundamentais para o exercício de poder da parte dos senhores (e isso que, basicamente, os diferenciou dos lavradores, outro grupo social importante) foram o acesso à terra e à propriedade escrava. Ao conseguirem sesmarias, estabelecerem-se nas terras e montarem seus engenhos, esses senhores se colocavam em uma posição superior na hierarquia social. No caso específico das Capitânicas do Norte após as guerras de Restauração, esse fator permaneceu, porém com novos nomes, novas famílias e um contexto de maior disputa, que se estabeleceram em torno das propriedades dos engenhos. Stuart Schwartz apresenta bem essa relação entre propriedade, escravidão e hierarquização social e racial ao dizer que

A grande lavoura possibilitou a recriação do ideal de nobreza: uma vasta propriedade fundiária onde o dono pudesse exercer um controle

---

também as trocas entre o Reino e as colônias – equaciona-se no âmbito do trato negreiro” ALENCASTRO, Op cit, 2000, p.28

<sup>247</sup> Nas palavras de Evaldo Cabral de Mello, chegou a se constituir “de forma nua e crua uma luta de classes”. MELLO, Op cit, 1995, p.123

patriarcal sobre seus familiares e dependentes. A necessidade de uma numerosa força de trabalho criou um papel para esses dependentes, e o fato de estes serem escravos e racialmente diferentes do proprietário não causou nenhum problema especial para aquele ideal<sup>248</sup>

Além de terem o acesso à terra, o que já os colocava na posição de elites econômicas, esses senhores exerciam o poder nas suas mais variadas formas. Do ponto de vista institucional, por exemplo, as Câmaras se apresentavam como principal espaço ocupado por tais senhores. Como a historiografia tem apontado, essas instituições acabaram sendo espaços de negociação entre moradores locais e Coroa e, assim, expressaram os interesses senhoriais. Isso ficou ainda mais evidente no momento de crise da virada do século XVII para o XVIII, quando as Câmaras pediam, constantemente, isenções em nome dos senhores de engenho e lavradores de cana, além de pedidos para conseguir escravos<sup>249</sup>.

Por intermédio, principalmente, das Câmaras, esses senhores agiam politicamente de forma organizada e direcionada, com clareza de seus interesses, constantemente encontrada na documentação<sup>250</sup>. Essa ação conjunta e identidade de interesses não significa dizer que não havia diferenciações internas entre os senhores de engenho nos níveis regional e de renda. Essas “disparidades de rendas significativas, que poderiam ir da propriedade de um engenho real à de um simples molinete, ou que separavam um senhor de engenho da várzea do Capibaribe do seu contraparte de Alagoas”<sup>251</sup>. Nós acrescentaríamos também de seus contrapartes de Itamaracá e Paraíba, que, como vimos, viveram em condições econômicas também precárias. Em alguns momentos, conseguimos identificar embates e consensos entre os senhores dessas capitâneas em relação aos de Pernambuco.

Apesar da crise vivenciada por esses senhores, sua posição hierárquica permanecia importante, exercendo, com isso, o poder simbólico naquela sociedade. Antonil, nesse período, ao discutir essa posição, nos diz que

O ser senhor de engenho é título a que muitos aspiram, porque traz consigo o ser servido, obedecido e respeitado de muitos. E se for, qual deve ser, homem de cabedal e governo, bem se pode estimar no Brasil

<sup>248</sup> SCHWARTZ, Op cit, 1988, p.215

<sup>249</sup> Sobre a importância das câmaras na formação dessas elites, ver BICALHO, Op cit, 2003; Idem. As câmaras ultramarinas e o governo do Império. In.: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Mária de Fátima (Org.); BICALHO, M. F. (Org.) . **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa, séculos XVI-XVII**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010; SOUZA, G. C. F. de. **Elite e exercício de poder no Brasil colonial: a câmara municipal do Recife (1710-1822)**. 1. ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2015; Op cit 2017.

<sup>250</sup> “Agiam de modo coeso como uma classe com interesses e objetivos próprios, assumindo papéis políticos e procurando influenciar a política régia e municipal. Sua busca de soluções para sua situação financeira em declínio nos séculos XVII e XVIII demonstra sua capacidade de influenciar o governo régio e o local, mas também sua relativa fragilidade como produtores coloniais no mercado açucareiro do Atlântico” SCHWARTZ, Op cit, 1988, p.176

<sup>251</sup> MELLO, Op cit, 1995, p.134

o ser senhor de engenho, quanto proporcionalmente se estimam os títulos entre os fidalgos do Reino <sup>252</sup>

Eram eles que, na maioria das vezes, ocupavam os postos das Irmandades da Santa Casa da Misericórdia e as principais patentes militares, além de estabelecerem relações familiares que permitiram a perpetuação desses símbolos de prestígio e poder. Nesse sentido, importante destacar que, nos quadros de hierarquização dessa sociedade, buscava-se assumir a condição de nobreza (ou, “viver à lei da nobreza”). Na colônia, como vários estudos já apontam, essa condição assumiu traços específicos, de “nobreza da terra”. Por intermédio da distribuição de mercês, era possível conseguir acesso à terra e a cargos administrativos, como ofícios de Justiça e Fazenda, ou conseguir patentes militares, importante mecanismo de nobilitação<sup>253</sup>.

Ter escravos para prestar esses serviços à Coroa era uma condição importante. Um dos casos mais interessantes foi o de Antônio Fernandes de Matos, personagem envolvido com o tráfico atlântico e que ascendeu socialmente no Recife. Com sua riqueza e escravos, ele prestou vários serviços à Coroa, como edificações de igrejas e fortalezas <sup>254</sup>. Além do mais, a quantidade de escravos permitia também ter força armada, pois muitos deles eram utilizados nas tropas particulares de cada senhor, tanto nos conflitos intraelite quanto para prestar serviços de defesa do território<sup>255</sup>. Esse também foi o caso de Matias Soares Taveira, que teve sua ascensão social no período de seu envolvimento com o tráfico. Na certidão que garantiu-lhe a patente de

---

<sup>252</sup> ANTONIL, Op cit, 2011, p.83

<sup>253</sup> Vários têm sido os estudos recentes que apontam para o processo de formação dessa nobreza na colônia, que assumia condições distintas da nobilitação no Reino. A partir de serviços militares, conseguiam assumir posições hierárquicas importantes, recebendo patentes e assumindo cargos, como nas Câmaras de Vereadores e nas Santas Casas. Em linhas gerais, “A história da nobreza colonial, mais complexa do que se poderia à primeira vista pensar, e por isso mesmo mais difícil de ser escrita, é a história de serviços prestados pelos vassallos e de mercês concedidas pelos monarcas. Não se trata de uma nobreza de sangue, hereditária, mas de uma nobreza individual e vitalícia, quando muito transmitida aos membros da família mais” SILVA, Kalina Vanderlei P. **'Nas Solidões Vastas e Assustadoras'**- Os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. Tese (Doutorado) . PPGH/CFCH/UFPE, 2003, p.5. Para Frágoso, formara-se uma sociedade estamental em que “a possibilidade de promoção social se fazia através de hábitos militares e dos foros da casa real”. FRÁGOSO, João. Elites e hierarquias sociais numa conquista americana da Monarquia pluricontinental lusa (Rio de Janeiro, séculos XVII e XVIII): algumas questões sobre o tema. In: Carla Maria Carvalho de Almeida. (Org.). **Diálogos com o império: câmaras ultramarinas e comunicação política na monarquia pluricontinental portuguesa (séculos XVII e XVIII)**. 1ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2019, v. 1, p. 36.

<sup>254</sup> Sobre esse tema, ver SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **Ser nobre na Colônia**. São Paulo: Editora Unesp, 2005 e MELLO NETO, José Antônio Gonsalves de. **Um mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes Matos, 1671-1701, – 2ª edição**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981c

<sup>255</sup> Maria Beatriz Nizza da Silva traz-nos o esforço de Pedro Taques, genealogista do período colonial, que tentava associar os escravos no Brasil aos criados em Portugal. Ou seja, na sociedade colonial, ter escravizados garantiam a condição de Nobreza. SILVA, Op cit, 2005. Schwartz diz-nos que “em certo sentido, definia-se a nobreza por aquilo que a pessoa não fazia. Dedicar-se a trabalho braçal, ser dono de loja, artesão e outras ocupações ‘inferiores’ era para os plebeus. Os nobres deviam viver sem recorrer a tais atividades; procuravam antes os rendimentos de aluguéis e cargos públicos, e esforçavam-se por manter um padrão de vida aristocrático, o que em geral significava abrigar um grande número de agregados, parentes e criados” SCHWARTZ, Op cit, 1988, p. 210. Isto é, quanto mais escravos, maior possibilidade de manter uma vida de distinção social.

Coronel das Ordenanças, há a informação de que, nas *Alterações de Pernambuco* – (ou Guerra dos Mascates), ele mobilizou cerca de dezesseis escravos armados para defender a ordem da capitania da Paraíba, também deixando à disposição entre quarenta e cinquenta escravos, além de outros agregados<sup>256</sup>. Esses serviços de defesa levaram Taveira a assumir o posto de Mestre de Campo, a mais alta patente. Portanto, ter escravos e terras, além de garantir benefícios econômicos, permitia ter condições de prestar serviços ao Rei e, com isso, alcançar benefícios sociais.

Em síntese, os senhores de engenho tinham a ideia de poder sobre as terras e sobre os homens, negociavam com a Coroa e eram vistos pela sociedade em geral como poderosos. Reforçamos que essa era uma sociedade moldada em um imaginário e em práticas estamentais do Antigo Regime, baseada na escravidão – ou seja, altamente hierarquizada, em que essas posições sociais importavam tanto quanto a riqueza material<sup>257</sup>. Fragoso e Florentino defendem que isso significa que não se organizava de maneira que o lucro fosse o único cálculo na ação – pelo contrário. Em suas palavras, “aqui o capital mercantil contribuía de forma decisiva para a formação e contínua reiteração de uma hierarquia rural cujo aristocrático topo era construído por senhores de homens e terras”<sup>258</sup>. Dessa maneira, era comum que grupos mercantis tentassem se aproximar desse ideal aristocrático e senhorial, visto que apenas a situação econômica não era suficiente para garantir prestígio<sup>259</sup>.

---

<sup>256</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 415

<sup>257</sup> Kalina Vanderlei Silva, ao pensar a sociedade colonial em Pernambuco, busca identificar os elementos de uma cultura barroca baseada na ostentação. Em suas palavras, “Nesse contexto, apesar da escravidão ser a estrutura básica da sociedade colonial, e das relações sociais fundamentais estarem pautadas no complexo senhor/escravo, a sociedade açucareira tem como referência ideal a sociedade de ordens do *antigo regime* metropolitano, cuja diferenciação de grupos sociais se baseia tanto na natureza dos direitos e privilégios de cada grupo quanto na posse ou não do estatuto de nobreza. A estrutura social escravista, por sua vez, está baseada na propriedade escrava e não em direitos e privilégios estamentais, o que leva a realidade colonial a entrar em choque com o ideal que almeja para si”. Mais adiante, ao explorar esta complexidade da sociedade colonial, define-a como uma “cultura barroca mestiça, idealizada a partir dos estamentos ibéricos e construída sobre uma base colonial” SILVA, Op cit, 2003, p 27- 28. Nas reflexões de João Fragoso, havia uma “distribuição de ofícios militares e civis enquanto dádivas mais do que a gestão direta da produção e comércio ultramarinos. Portanto, tal economia era, na verdade, uma economia política, o que implica mudar o foco não só da monarquia absolutista para a pluricontinental, mas também ultrapassar a ideia de mercantilismo (sistema e pacto colonial) pela economia das mercês, assim como repensar a categoria de senhor de engenho enquanto grupo social dominante e cuja hegemonia era algo dado desde o início da colonização” FRAGOSO, Op cit, 2019, v. 1, p.28. Não iremos aprofundar aqui debates historiográficos sobre a sociedade colonial e conceitos como o de monarquia pluricontinental, sugerida por Fragoso. O que vale destacar, por ora, é que o elemento simbólico é de grande importância na sociedade colonial e que estará em constate conflito, principalmente nesse período estudado.

<sup>258</sup> FRAGOSO, FLORENTINO, Op cit, 2001, p.233

<sup>259</sup> Em estudos sobre a sociedade da Bahia entre o século XVII e XVIII, Rae Flory e David Smith defendem que esses grupos não podem ser vistos de forma separada. No decorrer do século XVIII, comerciantes foram também se transformando em senhores de engenho. FLORY, Rae; SMITH, David. *Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*. **The Hispanic American Historical Review**, Vol. 58, No. 4 (Nov., 1978), pp. 571-594; FLORY, Rae. **Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco, growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725**. Tese (Doutorado) Texas, Austin., 1978

Os comerciantes já existiam nessa sociedade e, diante das mudanças econômicas vivenciadas entre os séculos XVII e XVIII, passaram a ter uma posição de maior destaque e de controle sobre o funcionamento dessa economia. A importância dos agentes mercantis era garantida por sua posição na venda dos produtos agroexportáveis e na compra de escravos. A dependência de crédito era um traço estrutural dessa sociedade, e quem o controlava eram os comerciantes, tornando-se centrais para essa economia<sup>260</sup>. Essas diferenciações se aprofundaram no final do Seiscentos e, no caso de Pernambuco, assumiram uma situação mais evidente de conflito, pois, além de passarem a ter maior controle sobre o crédito, esses comerciantes começaram a ocupar espaços de prestígios e de poder.

Já avançamos significativamente nos últimos anos na produção historiográfica sobre os chamados “homens de negócio”. Esta denominação é bastante complicada de se identificar na documentação, pois as informações eram esparsas e o título não era usado formalmente<sup>261</sup>. Não obstante, é inegável a presença de um grupo específico no final do século XVII e início do século XVIII que acumulava riquezas a partir das atividades mercantis. As pesquisas mais recentes têm demonstrado algumas características em comum entre esses comerciantes. Em geral, percebemos que havia hierarquia e subdivisões entre eles, não formando um grupo homogêneo; em sua maioria, vinham – até o início do século XVIII – de Portugal; começavam se envolvendo em atividades de baixa respeitabilidade social (como caixeiros) e, aos poucos, conseguiam ampliar suas redes mercantis<sup>262</sup>.

Como não poderia ser diferente em uma sociedade com traços estamentais, havia uma grande hierarquia entre os diversos agentes envolvidos nas atividades mercantis, que iam desde os pequenos e os médios comerciantes até os homens de grosso trato, que eram os mais ricos e ocupavam uma posição superior. De acordo com Avanete Sousa, ao caracterizar esses grupos,

Na base da pirâmide estavam os pequenos e médios mercadores de loja aberta, ou seja, revendedores, no varejo, dos produtos importantes; os comissários volantes, que vendiam pelos termos e vilas, os vendedores

<sup>260</sup> SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). **Estudos Históricos** (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 29, p. 29-49, 2002

<sup>261</sup> Idem. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: João Fragoso; Antônio Carlos Jucá de Sampaio; Carla Maria Carvalho de Almeida. (Org.). **Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos**. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007,

<sup>262</sup> Vários são os estudos sobre as comunidades mercantis, a exemplo de Minas Gerais: CHAVES, Cláudia Maria das Graças. **Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas**. Annablume, 1999; FURTADO, Júnia Ferreira. **Homens de Negócio: a interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 2006; Rio de Janeiro: FRAGOSO, Op. cit., 1998; SAMPAIO, Op. cit, 2003; Bahia: FLORY, Op. cit, 1978; FLORY, SMITH, Op. cit, 1978, SOUSA, Op. cit, 2012; RIBEIRO, Alexandre Vieira. A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c1750-c1800). Tese (Doutorado). UFRJ/PPGH. Rio de Janeiro, 2009. Sobre Pernambuco: MELLO NETO, Op cit, 1981b; SOUZA, G.F.C de.; Op cit, 2012.

ambulantes, aos quais juntavam-se, quase sempre em melhor condição, os denominados mercadores de arribação, que sobreviviam das carregações vindas de Lisboa com mercadorias para serem trocadas por produtos da terra [...]. No nível intermediário, ficavam os comerciantes que vinha com cargas consignadas por grandes negociantes de Lisboa, dos quais eram, em geral, caixeiros e recebiam por comissão, obtendo, por conta disso, uma certa segurança nas transações [...]. No topo da escala, estavam aqueles que usavam seus próprios cabedais na exportação de produtos primários para os mercados internacionais dos quais importavam bens manufaturados, produtos de subsistência e escravos, além dos que se estabeleciam efetivamente na praça na condição de correspondentes<sup>263</sup>

Todos eles também circulavam e possuíam interesses entre as capitanias do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Itamaracá e Pernambuco, estabelecendo relações comerciais entre sertão, litoral e as Minas. Cada um assumiu uma posição específica no mercado de escravos. Como veremos com mais detalhes adiante, a conjuntura internacional, a expansão pecuária e, no mesmo período, o *boom* do ouro, permitiram o aumento da atuação de grupos pequenos e médios nesse comércio. Ao estudar os grupos mercantis no Rio de Janeiro, Antônio Carlos Jucá Sampaio identificou que, com o aumento do comércio com as Minas, muitos agentes de pequeno capital passaram a se envolver em atividades especulativas, com o intuito de ampliar sua acumulação<sup>264</sup>.

Percebemos isso também no caso das Capitanias do Norte, quando senhores e lavradores em crise, além de pequenos e médios comerciantes, se envolveram no trato negreiro – tanto em escala atlântica quanto em sua dinâmica interna – com o objetivo de expandir seus capitais. Ainda de acordo com Jucá Sampaio, haveria uma diferenciação entre o “mercador” e o “homem de negócio”: basicamente, eles possuíam interesses parecidos, porém com uma diferença na escala. Enquanto este teria vínculos maiores com o Atlântico, incluindo redes de contato com o Reino e a África, aquele voltava-se mais para o trato interno<sup>265</sup>.

Os chamados *homens de negócio* ou de *grossos cabedais*, que estavam na parte de cima da hierarquia mercantil conseguiram se envolver no tráfico de escravos com maior facilidade e concentravam esse negócio. Com o grande crescimento deste na virada do século, houve um aumento da participação de pequenos e médios comerciantes, porém, a partir da década de 1740 e 1750, tornou-se cada vez mais controlado pelos mais ricos. Apesar de as pessoas que viviam de negócios serem, em geral, mal vistas socialmente, os negociantes de “grossos cabedais” eram exceção, pois, devido às suas riquezas, conseguiram acessar espaços de poder e privilégio, seja

<sup>263</sup> SOUSA, Op. cit., 2012, p.49

<sup>264</sup> SAMPAIO, Op. cit, 2003 p. 230-233

<sup>265</sup> Ibidem, p. 233; essa diferenciação também é apresentada em FLORY, Op. cit, 1978, p.220

comprando terras e escravos e prestando serviços pecuniários à Coroa, seja conseguindo títulos, patentes militares e ocupando os cargos das Câmaras<sup>266</sup>. Como nos lembra George Souza, havia “a vantagem de que a trata de africanos não representava uma diminuição no estatuto social, tal como ocorria com o pequeno comércio”<sup>267</sup>. Ao contrário, o envolvimento com o comércio transatlântico de pessoas demonstrava riqueza, pois era extremamente arriscado, concentrado e lucrativo, sendo apenas os comerciantes de “grosso trato” responsáveis por ele. No decorrer desse trabalho iremos perceber como a atividade do comércio Atlântico de escravos permitiu a acumulação de riqueza, poder e posição social.

Em poucas palavras, temos, nesse período, uma maior influência social exercida por parte dos homens de negócio, principalmente nas Capitanias do Norte. Isso porque eles possuíam controle sobre o crédito e, principalmente, sobre o comércio de escravizados, fundamental para aquela sociedade. Os senhores e lavradores viam-se cada vez mais endividados e dependentes desse grupo mercantil. Além do mais, com o aumento do comércio, houve uma diversificação entre os comerciantes e cada grupo assumiu um papel específico no mercado.

Outro elemento importante diz respeito à influência exercida pela praça comercial de Pernambuco sobre suas vizinhas. Como estamos analisando todas essas capitanias em conjunto e já discutimos no início do capítulo, o controle sobre as rotas comerciais também foi elemento fundamental para a constituição do espaço colonial e das regiões que se constituíram no Brasil. No caso dos comerciantes de Recife, eles

controlavam o crédito disponível na praça, eram sócios ou proprietários isolados de embarcações que seguiam para a Europa, Costa da Mina e para Angola, ou que faziam a navegação de cabotagem ligando o porto de Recife ao de outras capitanias, como as da Bahia e do Rio de Janeiro ou com a hiterlândia<sup>268</sup>.

Assim, ocuparam uma posição hegemônica nas trocas comerciais da região, estabelecendo redes de alianças e relações de conflitos. A mobilidade é uma característica fundamental do capital mercantil. Desde essas redes de alianças, os homens de negócio de Pernambuco conseguiram se associar em Itamaracá, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, mas também com Rio de Janeiro, Bahia e Minas, em uma complexa dinâmica, em especial quando

---

<sup>266</sup> SOUZA, G.F.C de.; Op cit, 2012, p.72-73. Dentre esses títulos de nobreza importantes para os comerciantes na América portuguesa, destacavam-se as familiaturas do Santo Ofício, pois “a Inquisição pouco se preocupava com os antecedentes ‘mecânicos’ daqueles que requeriam a familiatura, mas esquadrinhava cuidadosamente os seus meios de fortuna”. SILVA, Op cit, 2005.

<sup>267</sup> SOUZA, G.F.C de.; Op cit, 2012, p.183

<sup>268</sup> SILVA, Op cit, 2020, p.268

tratamos do mercado de escravos, que apontaremos nos próximos capítulos. Esses comerciantes eram responsáveis pelas principais fortunas e acumulação de capital naquele período, em detrimento de seus vizinhos, que tinham menor poder econômico e uma posição hierárquica inferior.

Estudos sobre os comerciantes do Recife são mais vastos em relação às capitânicas vizinhas. Isso é compreensível pela importância e tamanho dessa praça comercial, sendo mais constantes na documentação, principalmente, pelo fato de ter ocorrido a Guerra dos Mascates, fazendo com que essa elite mercantil ficasse ainda mais em destaque. Conseguimos, apesar disso, encontrar “homens de negócio” em outras Capitânicas do Norte, muitas vezes tentando buscar brechas de ação frente à praça do Recife, outras buscando construir alianças e proveito das relações com esta<sup>269</sup>. Um fator interessante a se destacar, que será aprofundado no próximo capítulo, diz respeito ao fato de que, no caso da Paraíba e Itamaracá, senhores de engenho e lavradores se envolvem no comércio de escravos – ou seja, não são necessariamente vinculados às atividades mercantis. Por que isso pode ter ocorrido? Seria um reflexo das disputas entre senhores, lavradores e comerciantes no acesso aos escravos?

Além dos conflitos entre senhores de engenho e comerciantes, um outro grupo também compunha essas elites: os lavradores de cana. Na verdade, lavar canas poderia dar a esses indivíduos a possibilidade de ascensão social. Havia uma diferença entre o engenho e suas plantações<sup>270</sup>: estas ficavam a cargo dos lavradores. Em uma situação de inferioridade frente aos senhores nessa hierarquia social, eles

não constituíam um grupo social que ombreasse com os senhores de engenho, mas uma gama variada de colonos, de diferentes condições econômicas e sociais: desde grandes proprietários, estes sim, bastante próximos dos detentores de engenho, até roceiros e artesãos que se aventuravam nos negócios do açúcar<sup>271</sup>.

Nessa definição de Vera Lúcia Ferlini, já conseguimos perceber a heterogeneidade desse grupo e que, mais uma vez, a terra era fundamental para garantir a hierarquia. As dificuldades de capital para toda a estrutura de engenho faziam com que proprietários arrendassem suas terras, negociando as formas de pagamento, tendo os partidos de cana como unidade de

---

<sup>269</sup> Acerca desses conflitos entre a “Nobreza da Terra” e os comerciantes, pejorativamente chamados de Mascates, ver MELLO, Op cit, 1995.

<sup>270</sup> Para Schwartz, “o engenho consistia na propriedade principal, que normalmente incluía alguns canaviais em suas próprias terras, mas que também dependia da cana fornecida por lavradores ligados ao engenho, alguns moradores, parceiros ou arrendatários, e outros que eram proprietários independentes”. SCHWARTZ, Op cit, 1988, p. 178

<sup>271</sup> FERLINI, Vera Lúcia Amaral. Pobres do açúcar: estrutura produtiva e relações de poder no Nordeste Colonial. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Económica do Período Colonial** – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, Edusp, 2002, p.31

negociação<sup>272</sup>. Havia os chamados partidos de cana livre e os partidos obrigados. Nestes, “o lavrador recebia metade do açúcar produzido pela cana entregue ao engenho, mais ainda pagava pelo aluguel da terra que arroteava, certa porcentagem do açúcar”<sup>273</sup>; naqueles, por sua vez, conseguiam ter acesso à terra sem a obrigação de moer quantidades específicas para o senhor<sup>274</sup>.

Os lavradores são ainda mais difíceis de identificar na documentação. Normalmente, estavam junto com os senhores fazendo pedidos à Coroa e, às vezes, conseguimos identificar alguns deles, inclusive, solicitando facilidades para comprar escravos da África. Muitos chegaram a ter lugares nas Câmaras, o que demonstra que ocupavam um papel de elite. Reforçando sempre que não eram todos os lavradores que conseguiam chegar a essa posição social, apesar de conseguirem construir relações com os comerciantes<sup>275</sup>. A partir do século XVII, é perceptível um aumento do número de arrendamentos e a distância social entre senhores e lavradores, sobretudo após a crise da segunda metade do Seiscentos<sup>276</sup>.

Ou seja, nem todos os lavradores compunham as elites. Muitos deles eram pessoas livres pobres. Além de um possível envolvimento na plantação da cana, poderiam engajar em outras atividades produtivas como roceiros de tabaco e alimentos. A crise do século XVII e início do XVIII impactou essa dinâmica social e de terras nas Capitânicas do Norte, desenvolvendo traços de uma agricultura camponesa. Isso se deu, nas palavras de Guillermo Palacios, devido “à desativação de incontáveis estabelecimentos escravistas ao logo das primeiras décadas do século XVIII, vitimados por execuções judiciais, confiscos ou simplesmente incapacitados de produzir pela perda de escravos”<sup>277</sup>. A partir da segunda metade do referido século, esses agricultores perderam espaço<sup>278</sup>. Os lavradores pobres eram socialmente excluídos, ao contrário dos grandes lavradores de cana.

---

<sup>272</sup> De acordo com Canabrava, “A superfície cultivada com cana-de-açúcar distribuía-se em vários quinhões chamados partidos, separados ou distanciados uns dos outros, entremeados por espaços de terras de alheios, umas obtidas por compra legítima, outras porque seus ocupantes se haviam infiltrado fortuitamente e as mantinham pela posse, favorecidas pelas prescrições dos direitos dos seus proprietários” CANABRAVA, Alice P “A grande propriedade rural”, HOLLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira: a época colonial, administração, economia, sociedade**. São Paulo - Rio de Janeiro: DIFEL, 1976, t. I, v. 2, p. 206-207. Muitas dessas atividades de plantação de cana ocorriam a partir de terras arrendadas.

<sup>273</sup> Ibidem, p.209

<sup>274</sup> FERLINI, Op cit, 1988., p.217

<sup>275</sup> Apesar do isolamento dos lavradores, não havia “necessariamente o desligamento total desses segmentos subalternos da sociedade colonial dos processos de formação de estruturas e das relações complexas de produção e de comercialização” PALACIOS, Op.cit, 2004, p.26-27. Essas relações com os comerciantes eram tais que os lavradores participaram dos conflitos entre senhores e comerciantes na *Guerra dos Mascates*.

<sup>276</sup> FERLINI, Op cit, 1988., p.220

<sup>277</sup> PALACIOS, Guillermo. Agricultura camponesa e *plantations* escravistas no Nordeste Oriental durante o século XVIII. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Económica do Período Colonial** – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, Edusp, 2002, p.39

<sup>278</sup> Existe um grande debate sobre se esses produtores constituem a categoria de campesinato. Sobre esse conceito, ver LOPES, Gustavo Acioli. **Negócios da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654 – 1760)**. Tese de doutorado em História econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e

Apesar de todas essas diferenças sociais, reiteramos que o traço em comum que articulava todos esses grupos ou fazia-os entrar em conflito era obter trabalho escravo. A escravidão se construiu como importante fator econômico, mas teve implicações sociais e culturais. Como já destacamos, ter escravos significava também reproduzir relações de poder e hierarquia. Mesmo naquelas atividades que não demandavam trabalho escravo, é possível identificar um ou dois cativos participando dessas atividades. Por exemplo, Barickman demonstra que, nas pequenas lavouras familiares, homens livres pobres donos de escravos trabalhavam junto a estes<sup>279</sup>. Ou seja, o mercado de pessoas escravizadas assumia uma importância fundamental para o funcionamento dessa sociedade.

Quando partimos para os sertões, conseguimos perceber uma dinâmica social parecida, com lavradores, pequenos proprietários e alguns comerciantes, mas a posição principal na hierarquia social era exercida pelos fazendeiros proprietários de terra, gado e escravo. Alguns deles eram também senhores de engenho e, por consequência, também ocupavam o topo da hierarquia social. Além desses grandes proprietários, também podemos identificar os vaqueiros; a eles cumpria “percorrer os campos para controlar o gado e evitar que se tornasse selvagem”<sup>280</sup>. Subordinados ao vaqueiro estavam os fábricas, que auxiliavam em todos os serviços<sup>281</sup>.

A pecuária também era uma atividade que demandava trabalhadores escravos, muitos deles sendo africanos, o que permitiu uma maior articulação entre os sertões e o Mundo Atlântico. Como apresentaremos mais adiante, a historiografia mais recente tem demonstrado que havia uma quantidade significativa de escravizados nos sertões, muitos destes sendo africanos, e o comércio dessas pessoas escravizadas constituiu essas conexões. Alguns pequenos e médios comerciantes faziam essas rotas, articulados com compradores de escravos do litoral.

Outro importante grupo social no Brasil dos séculos XVII e XVIII era o dos funcionários régios. Estes tinham funções administrativas e militares, mas muitas vezes se envolviam nas atividades econômicas escravistas. Apesar de ter sido proibido, por exemplo, o envolvimento de qualquer governador ou capitão-mor com o comércio, veremos que muitos destes organizaram embarcações e estavam inseridos nos negócios negreiros. Os cargos de governador

---

Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. 2008, p.111 e STÉDILE, João Pedro. **A questão agrária no Brasil**: Interpretações sobre o camponês e o campesinato. São Paulo: Outras expressões, 2016, v.9.

<sup>279</sup> BARICKMAN, B.J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo**, 1780-1860. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003

<sup>280</sup> PUNTONI, Op cit, 2002, p.40. Para Capistrano de Abreu, “A este cabia amansar e ferrar os bezerros, curá-los das bicheiras, queimar os campos alternadamente na estação apropriada, extinguir onças, cobras e morcegos, conhecer as malhadas escolhidas pelo gado para ruminar gregariamente, abrir cacimbas e bebedouros [...]”. ABREU, Op cit, 2000, p.153

<sup>281</sup> PRADO JÚNIOR, Op cit, 2000, p.194

ou capitão-mor das capitanias normalmente eram ocupados por portugueses. O mesmo se aplicava a juízes, ouvidores e demais ofícios da Justiça, mas alguns nascidos na colônia também ocupavam esses espaços<sup>282</sup>. Eram cargos que traziam consigo uma distinção social. Eles envolviam-se na vida econômica, sendo senhores de engenho e de escravos, e com o comércio, além de terem privilégios e status devido ao cargo ocupado.

A situação da virada do século XVII para o XVIII coloca os comerciantes do Brasil colonial em uma situação de maior fortalecimento e diversidade, assumindo uma posição cada vez mais importante não apenas do ponto de vista econômico, mas também nos espaços de poder. O comércio de pessoas escravizadas se apresentava, naquela oportunidade, como um importante instrumento de ampliação de riquezas, sendo acessível para os mais ricos. O estabelecimento da pecuária no sertão e a descoberta das minas ampliaram as atividades mercantis, abrindo brechas para a participação de vários comerciantes no trato atlântico e suas ramificações internas, como veremos nos próximos capítulos.

## 2.5 A demografia das Capitanias do Norte

Diante de toda essa conjuntura, não podemos abrir mão também de tentar pensar a demografia, complementando nossa apresentação sobre a sociedade do período. Nos últimos anos, a demografia histórica tem contribuído significativamente para interpretarmos conjunturas econômicas e sociais do passado<sup>283</sup>. Não vamos aqui fazer um estudo minucioso da demografia das Capitanias do Norte entre 1654 e 1760, até pelas limitações das fontes, mas tentaremos apresentar um quadro geral dessa população, articulando com o contexto econômico vivido.

É praticamente impossível fazer um levantamento detalhado sobre a demografia do período colonial, especificamente se destacarmos os escravos. Além da falta de fontes seriais que demonstrem a quantidade aproximada de pessoas por região, as poucas informações que temos, muitas vezes, não trazem os números de escravos. Neste tópico iremos apresentar alguns dados esparsos que conseguimos identificar na documentação e nas pesquisas demográficas disponíveis para o período, de forma que possamos ter uma noção, mesmo que geral, de como

---

<sup>282</sup> Uma das principais referências sobre os cargos e administração no período colonial é de SALGADO, Graça, coord. **Fiscais e meirinhos** - a administração no Brasil colonial. Rio de Janeiro, Nova Fronteira/Pró-Memória/ Instituto Nacional do Livro, 1985. Importante reflexão sobre as relações entre magistrados e a sociedade escravista está no clássico de Schwartz, ao pensar o processo de “abrasileiramento da burocracia” SCHWARTZ, Stuart. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011

<sup>283</sup> Algumas reflexões sobre a demografia histórica podem ser encontradas em COSTA, I. D. N. Demografia histórica: algumas observações. **Saeculum – Revista de História**, n. 24, 30 jun. 2011

se apresentava a população das Capitanias do Norte e qual era sua população escravizada. As informações sobre a segunda metade do século XVIII, mesmo diante de todas as dificuldades, se apresentam de forma mais sistematizadas<sup>284</sup>.

Os dados apresentados foram organizados a partir das reflexões feitas por Ângelo Carrara, que pesquisou a partir dos cronistas do final do XVI, de Diogo Moreno, e do Bispado de Pernambuco no final do século XVII; Loreto Couto, em *Desagravos do Brasil e Glórias de Pernambuco*, também traz algumas informações populacionais; em Pereira da Costa, podemos pensar os dados referentes ao Recife de 1711; e do *Mapa Geral dos Fogos, filhos, filhas, clérigos, pardos forros, pretos forros, agregados, escravos, escravas, Capelas, Almas, Freguesias, Curatos e Vigários, de 1762*, sistematizados por José Ribeiro Júnior<sup>285</sup>.

Em estudo sobre a demografia do Brasil para os séculos XVI e XVII, Ângelo Carrara aponta três dimensões importantes para se analisar: a migração portuguesa para o Brasil; o tráfico e entrada de africanos; e as formas de inserção do trabalho indígena na economia colonial, pensando, especialmente, o elemento da produção açucareira e pecuária nesse processo.

No que diz respeito à migração portuguesa para as Capitanias do Norte, não temos dados quantitativos; entretanto, há indícios na documentação que apontam a vinda de imigrantes. Os primeiros anos do século XVIII foram marcados por guerras na península Ibérica (Guerra de Sucessão) e pelo estímulo causado com a descoberta das minas<sup>286</sup>. Além do mais, sabemos que parte significativa daqueles comerciantes que se estacaram na região vinham de Portugal em busca de uma nova condição de vida. Dessa maneira, podemos imaginar que, mesmo diante das dificuldades econômicas, as Capitanias do Norte receberam imigrantes lusitanos. Muitos deles, inclusive, se tornaram comerciantes<sup>287</sup>.

Sobre a questão indígena, já citamos anteriormente que, diante das dificuldades em manter a mão de obra africana e diante das Guerras dos Bárbaros, muitos indígenas foram

---

<sup>284</sup> Sobre a demografia histórica no período colonial, sugerimos a leitura de SCOTT, Ana Silvia Volpi; MATOS, Paulo Teodoro de. Nota editorial temática: Demografia do Brasil colonial: fontes, métodos e resultados, 1750-1822. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**. V.34, n.3, 2017

<sup>285</sup> CARRARA, Ângelo Alves. A população do Brasil, 1570-1700: uma revisão historiográfica. **Tempo**. Vol. 20, 2015. Parte dos documentos utilizados por Carrara foi transcrito NOGUEIRA, Patrícia Moreira. Considerações sobre os relatórios de visitas *ad limina apostolorum* do bispado de Pernambuco (1680-1746): aspectos históricos e historiográficos. **Revista de Fontes**. Vol.2, n2, 2015; COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brasil e Glórias de Pernambuco*. Rio de Janeiro: **ABN**, v. XXIV, 1904; PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais Pernambucanos**. 2ª edição, Recife: Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes / FUNDARPE / Diretoria de Assuntos Culturais, 1983, vol. 5; RIBEIRO JÚNIOR, José - **Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)** – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, 2004.

<sup>286</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 304

<sup>287</sup> Estudos sobre os comerciantes nesse período têm demonstrado que boa parte dos comerciantes no Brasil tinha origem portuguesa, chegando aqui em más condições econômicas. Ver SOUZA, G.F.C de. Op cit, 2012

utilizados, principalmente nas capitanias com mais dificuldades econômicas, como Ceará e Rio Grande do Norte. A entrada de africanos nessas capitanias tornou-se mais comum a partir da década de 1740, diante das mudanças na produção de carne e couro.

Por fim, não vamos adentrar ainda nos dados de importação de africanos, pois este é o tema do próximo capítulo. No entanto, não podemos deixar de destacar que as dificuldades na produção açucareira não representaram queda nos números de importações de africanos, que permaneceu constante. Apesar de parte do quantitativo que era desembarcado nas Capitanias do Norte ser revendida para as Minas, outra parte ficava naquelas e era direcionada para a produção do açúcar e criação. Além do mais, conseguimos identificar, na documentação e nas pesquisas mais recentes, a presença significativa de mão de obra africana que era importante para a manutenção das Capitanias do Norte.

A partir do levantamento feito pela documentação e bibliografia já citadas, conseguimos elaborar o quadro geral a seguir<sup>288</sup>:

**Tabela 3 – População das Capitanias do Norte – 1693-1762**

<i>Capitania/Ano</i>	<i>1693</i>	<i>1701</i>	<i>1746</i>	<i>1762</i>
<i>Ceará</i>	0	480	30.000	17.010
<i>Rio Grande do Norte</i>	3.330	3.120	10.000	23.305
<i>Paraíba</i>	12.132	11.640	20.000	39.158
<i>Itamaracá</i>	8.808	11.520	24.000	
<i>Pernambuco</i>	42.384	41.640	17.000 <sup>289</sup>	90.109
<i>Alagoas</i> <sup>290</sup>	10.641	11.430	34.122	
<i>Total</i>	73.965	76.710	135.122	169.582
<i>Fontes</i>	A	A	B	C

Fontes: A) CARRARA, Ângelo Alves. A população do Brasil, 1570-1700: uma revisão historiográfica. **Tempo**. Vol. 20, 2015; B) COUTO, Domingos Loreto. Desagravos do Brasil e Glórias de Pernambuco. Rio de Janeiro:

**Anais da Biblioteca Nacional**, v. XXIV, 1904; C) RIBEIRO JÚNIOR, José - **Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro**: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780) – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, 2004.

<sup>288</sup> Os dados referentes aos anos de 1693 e 1701, no original, trazem os números totais de fogos. Não é fácil estabelecer uma média de pessoas por fogos que representava o domicílio. Antônio Carrara multiplica cada fogo por seis para pensar o número de pessoas em 1680 CARRARA, Op cit, 2015, p.17. Esse também é o valor aproximado que encontramos a partir dos dados presentes em *Desagravos*. Para a região de Olinda e Recife, Loreto Couto apresenta o número de casas (fogos) e da população em geral, o que nos oferece uma média de seis pessoas por fogo. Dessa maneira, multiplicamos os números de fogos de 1693 e 1701 por seis.

<sup>289</sup> Esse número nos parece estranho, pois Pernambuco sempre teve uma quantidade populacional bem maior do que suas vizinhas. Talvez esses números estejam se referindo apenas à cidade do Recife.

<sup>290</sup> Alagoas, até o início do século XIX, estava sob jurisdição de Pernambuco. É comum na historiografia de Alagoas apontar sua história colonial a partir de 1712, quando foi criada a Comarca de Alagoas. CAETANO, Antônio Filipe Pereira. “Existe uma Alagoas Colonial?”: notas preliminares sobre os conceitos de uma Conquista Ultramarina. **Revista Crítica Histórica**. Ano 1, n.1, 2010, p. 12-34. Neste trabalho, analisaremos Alagoas junto a Pernambuco.

Apesar das já citadas dificuldades e cuidados que devemos ter com esses dados demográficos, eles são uma importante referência para pensarmos como estava organizada a população das Capitanias do Norte para esse período. Um primeiro ponto a ser considerado diz respeito ao fato de termos dados organizados apenas do início e meados do século XVIII. Isso significa que as possíveis variações que devem ter ocorrido, associadas às condições econômicas, não podem ser vistas.

Se analisarmos os dados brutos, veremos que houve um aumento da população no intervalo de sete décadas, representando 129% de crescimento demográfico. Pernambuco, como não poderia ser diferente, se apresenta como a maior capitania, sendo seguida por Paraíba e Itamaracá, que possuíam quase a mesma quantidade de pessoas. Se especificarmos a vila do Recife, temos um quadro de um grande agrupamento urbano para o período.

**Tabela 4 - População do Recife (1703-1750)**

<b>Ano</b>	<b>Habitantes</b>
<b>1703</b>	6.000
<b>1710</b>	10.000
<b>1724</b>	7.000
<b>1746</b>	12.536
<b>1750</b>	7.000

Fonte: SOUZA, George F. C. de. **Tratos e mofatras**: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 - c. 1759). 1. ed. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, p. 55

Ao compararmos os números das tabelas 3 e 4, percebemos o tamanho e importância da vila do Recife, pois sua população representava cerca de 7,8% de toda a população das Capitanias do Norte no início do século. Em meados do século, ela circulava em torno de 9%. Diante disso, podemos apontar o crescimento da cidade e o quanto concentrava pessoas, indicativo de sua condição econômica. No início do Setecentos, Recife sozinha representava cerca da metade da população da Paraíba ou de Itamaracá (muito parecidas demograficamente) e era maior do que o Rio Grande do Norte e Ceará juntos. Esse mesmo padrão se repetia em 1746.

Se os dados demográficos gerais para esse período são limitados, quando tratamos especificamente das pessoas africanas fica ainda mais difícil construir um quadro quantitativo. Algumas pesquisas recentes, porém, têm apontado para a existência de escravos africanos em todas as Capitânicas do Norte, incluindo nos sertões. Nas regiões canavieiras, a presença de escravos, mesmo com as dificuldades em acessar a mão de obra, era constante. Sabemos da presença de africanos nesses territórios desde o século XVI, sendo apenas no decorrer do XVII que essa população aumenta.

Em Pernambuco, pela quantidade de engenhos e açúcar produzido, além do intenso envolvimento com o tráfico, havia um número maior de africanos. Em Itamaracá e na Paraíba, como já foi apresentado anteriormente, a produção açucareira passou por maiores dificuldades, contudo, pessoas africanas escravizadas continuaram sendo desembarcadas, em uma proporção bem menor do que a de sua vizinha. A documentação que traz a especificação da mão de obra escrava é de 1762.

**Tabela 5 - Dados da população escrava e livre das Capitânicas do Norte - 1762**

Capitania	Escravos	%	População Livre	%	População Total
<b>Pernambuco</b>	23.299	25,85%	66.810	74,15%	90.109
<b>Rio Grande</b>	4.499	19,30%	18.806	80,70%	23.305
<b>Paraíba</b>	9.293	23,73%	29.865	76,27%	39.158
<b>Ceará</b>	2.128	12,51%	14.882	87,49%	17.010
<b>Total</b>	39.219	23,12%	130.363	70,98%	169.582

Fonte: RIBEIRO JÚNIOR, José - *Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780) – 2ª edição*, São Paulo: Hucitec, 2004, p.72

Em geral, para a década de 1760, temos um quadro em que cerca de um quarto da população era escrava, em sua maioria africana. Pernambuco e Paraíba se apresentam como as capitânicas com maior presença de escravizados da região, diretamente associado ao fato de serem as que plantavam açúcar em maior quantidade. Itamaracá não aparece mais na listagem, possivelmente estava sendo quantificada junto a Pernambuco.

Não temos documentação para saber os números de forma mais detalhada para essa área açucareira, como, por exemplo, quantos eram africanos e quais as flutuações dessas populações. Para o interior, alguns documentos cartoriais foram preservados e trabalhos monográficos têm

levantado números para essa região. Moraes, por exemplo, demonstrou que 40% dos escravos que viviam no sertão da Paraíba na primeira metade do século XVIII eram africanos, tema que será abordado no capítulo 4.

No Rio Grande do Norte, na virada do século e primeira metade do Setecentos, cerca de 28% da população que foi batizada na região açucareira da capitania era de africanos<sup>291</sup>. Souza aponta quantitativo de 35% de africanos entre os escravos da Vila de Arez, na mata Sul do Rio Grande<sup>292</sup>. A capitania do Ceará passou a ter uma entrada mais efetiva de africanos em meados do século XVIII. Há indícios de presença pequena de africanos na primeira metade do Setecentos<sup>293</sup>.

\*\*\*

Em síntese, a situação que temos para as Capitanias do Norte na virada do século XVII para o XVIII é de uma conjuntura adversa. Frente a várias dificuldades para reorganizar a produção do açúcar, os senhores e lavradores da região mantiveram seu prestígio social mas eram constantemente ameaçados pelos comerciantes, que assumiam uma nova posição nessa sociedade. Endividados, esses senhores e lavradores tentavam recorrer constantemente às mercês régias, lutando para que seus engenhos não fossem executados. Conseguiram, em geral, essas concessões. O açúcar permaneceu sendo a principal mercadoria da região e mantendo sua importância na economia colonial, mesmo com o *boom* das Minas e a expansão para o sertão.

Essas mudanças econômicas também tiveram impacto na organização social. Os senhores de engenho, que continuavam como referência de poder e prestígios, passavam a dividir posição com grupos antes considerados inferiores, os comerciantes. A partir da primeira metade do século XVIII, estes passam a ter uma grande força na dinâmica social e econômica. Apesar da situação de dificuldades, a sociedade se reproduzia e vemos um crescimento demográfico na região, tendo como destaque a cidade do Recife, que se apresentava como o porto central de ligação entre as Capitanias do Norte e o Atlântico.

Em uma sociedade escravista como essa, a propriedade sobre as pessoas negras escravizadas era fundamental tanto para garantir bens econômicos e produção de excedentes, como para reproduzir os padrões de hierarquia social. Portanto, a preocupação central para as

---

<sup>291</sup> DIAS, Dayane J.C; ALVEAL, Carmem Margarida Oliveira. Um estudo preliminar da demografia do Rio Grande do Norte colonial: fontes, métodos e resultados **Revista Brasileira de Estatística e População**. Belo Horizonte, v.34, n.3, p.485-507, set./dez. 2017

<sup>292</sup> SOUZA, A. de M. Liberdades possíveis: escravidão e alforria no termo da vila de Arez (séculos XVIII e XIX). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013

<sup>293</sup> OLIVEIRA, Pedro Alberto de. As origens da escravidão no Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v.99, 1979, p. 330

peças que viviam nesse período era: como garantir escravos? Essa conjuntura também abriu uma espécie de janela de oportunidades para a inserção nesse mercado, seja por parte de pessoas que ainda não eram envolvidas com o tráfico, seja por comerciantes que enriqueceram e se consolidaram nesse trato. Isso porque a expansão territorial da colonização no Brasil levou a um aumento da demanda por escravos e, diante dos conflitos vivenciados na África, novas possibilidades de comércio foram possíveis. Dessa maneira, o mercado atlântico de escravos permanecia vibrante, apesar das reclamações, e era o eixo central que dava sustentação a toda a dinâmica colonial. E como se deu a inserção dos agentes das Capitâneas do Norte no trato de escravos?

### **3 AS CAPITANIAS DO NORTE E O TRÁFICO ATLÂNTICO: números, regiões da África e comerciantes**

Em 1713, moradores de Goiana conseguiram autorização real para comercializar africanos escravizados. Esse negócio durou quase toda a primeira metade do século XVIII, quando começou a ser questionado pelo governo de Pernambuco, que reivindicava que esse trato fosse feito através do seu porto. O mesmo ocorreu na Paraíba, que possuía duas embarcações que faziam esse comércio na África e tentavam ter mais autonomia frente a sua vizinha<sup>294</sup>. Apesar das várias reclamações em relação à produção do açúcar, a importação de escravos continuou constante. Além disso, escravos africanos não desembarcavam apenas em Recife, havendo a participação de outras capitanias no tráfico negreiro. Por que isso ocorreu?

Diante das flutuações econômicas do açúcar, do tabaco e da pecuária, além dos diversos conflitos estabelecidos entre as elites das Capitanias do Norte que já discutimos no capítulo anterior, havia um elemento fundamental no funcionamento daquela sociedade: os africanos escravizados. O comércio destas pessoas se transformou, no nosso recorte estudado, na principal forma de ampliação e reprodução das riquezas e hierarquias sociais no Brasil, que passavam por mudanças.

Até o presente momento, estamos demonstrando a importância de se pensar a formação do Brasil a partir de uma perspectiva atlântica. Entretanto, concentramos mais nossa análise nas relações comerciais e sociais a partir do Brasil, em especial das circulações construídas entre as Capitanias do Norte. O objetivo deste capítulo é apresentar as conexões entre as ditas capitanias com a outra margem do Atlântico, a África, representadas, sobretudo, pelos navios negreiros que cruzaram o oceano e foram desembarcados nas Américas. O tráfico de escravos na virada do século XVII para o XVIII se transformou em uma atividade central.

O continente africano não pode ser pensado de maneira homogênea. A partir dos fluxos e intensidades do tráfico de escravos, mostraremos os diversos jogos de interesses tanto na costa da África quanto nas relações econômicas e sociais das Capitanias do Norte. Os portos, mais uma vez, nos serviram como referência, pois foram responsáveis por centralizar as diversas rotas comerciais, que movimentaram as mais variadas mercadorias, principalmente açúcar, tabaco, ouro e gente. As várias formas como as elites das Capitanias do Norte se relacionaram com as da África perpassarão as próximas páginas, destacando as alianças e conflitos estabelecidos entre essas elites. As principais fontes utilizadas para fazer essas análises foram

---

<sup>294</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 67, D. 5683; AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506

os dados presentes no *Transatlantic Slave Trade Database*, a documentação avulsa do Arquivo Histórico Ultramarino e a coleção *Documentos históricos da Biblioteca Nacional*.

### 3.1 O volume de importações de africanos para as Capitanias do Norte

Pensar o tráfico de escravos, muitas vezes, nos traz a necessidade de analisar a demografia histórica e utilizar métodos quantitativos. Isso se dá por um motivo óbvio: essa foi uma das maiores migrações forçadas da história, sendo responsável por mais de dez milhões de pessoas vindas para as Américas, com o Brasil sendo o mais ativo nesse mercado. Estudar os números dos africanos escravizados nos permite compreender alguns elementos importantes que marcaram a nossa formação histórica e traços sociais e culturais, além da dinâmica da economia colonial. Assim, antes de adentrarmos os detalhes de como funcionava o trato negreiro, é importante lançarmos luz sobre o quantitativo de africanos desembarcados nas Capitanias do Norte e as relações destas com regiões específicas da África, ou seja, a intensidade desse comércio e seus impactos.

O estudo síntese pioneiro que apresentou dados quantitativos gerais de importação de africanos para as Américas foi publicado por Phillip Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Ao partir de uma perspectiva atlântica, ou seja, percebendo as conexões estabelecidas entre as Américas, África e Europa, o autor pretendeu apresentar um quadro geral dos números de africanos comercializados, tendo como base diversos estudos sobre o tráfico de escravos e elaborando algumas projeções. Curtin fez um levantamento do número de escravos africanos negociados no tempo (do século XVI ao XIX) e no espaço (pensando as Américas e a participação dos principais impérios da Europa). Uma de suas principais referências para o caso do Brasil foi a obra de Maurício Goulart, também pioneiro nos estudos quantitativos desse comércio<sup>295</sup>.

Publicado inicialmente no final dos anos 1940, ou seja, sendo um contemporâneo dos vários estudos ensaísticos já analisados anteriormente, *Escravidão africana no Brasil* foi considerado por Sérgio Buarque de Holanda como “verdadeira raridade bibliográfica e, ao mesmo tempo, num clássico de nossa historiografia”<sup>296</sup>. Goulart dialogou com autores que tentaram estabelecer estimativas para a entrada de africanos no Brasil, como Simonsen e

---

<sup>295</sup> CURTIN, Philip D. **The Trans-Atlantic Slave Trade: a Census**. Madison: University of Wisconsin Press, 1969; GOULART, Op. cit, 1975

<sup>296</sup> HOLANDA, Sergio Buarque de. Prefácio. In.: GOULART, Op cit 1975, p. XI

Calógeras<sup>297</sup>. Ao utilizar-se de métodos quantitativos, o autor analisou as relações entre Portugal e África e associou a demografia africana à economia do Brasil entre os séculos XVI e XIX. Na oportunidade, calculou cerca de 3,5 a 3,6 milhões de africanos importados.

Retornando às estimativas gerais sistematizadas por Curtin, é preciso destacar que parte delas foi criticada e revisada por diversos historiadores e, a partir disso, iniciou-se uma importante tradição na historiografia sobre o tráfico associada às reflexões quantitativas. Paul Lovejoy, por exemplo, fez uma síntese a partir dos estudos críticos a Curtin<sup>298</sup>. Os números foram atualizados para cerca de 10,2 milhões de africanos importados, enquanto que Curtin calculava cerca de 9,5 milhões. Atualmente, pesquisadores de vários lugares do mundo têm utilizado, de maneira mais sistemática, o *Transatlantic Slaves Trade Database* (TSTD)<sup>299</sup>. Essa base de dados vem sendo construída a partir de estudos monográficos e atualizada constantemente. Apesar de esses números serem bastante confiáveis e importantes, existem também algumas divergências, pois identificamos lacunas na documentação de alguns períodos, que foram preenchidas também por estimativas e aproximações.

O que é um consenso diante desse debate é que os dados concretos sobre a quantidade de africanos que foram trazidos para as Américas nunca serão totalmente elucidados, seja pelas lacunas documentais, seja pela constante prática do contrabando que perpassou o tráfico atlântico e driblou os registros oficiais. Com isso, resta-nos apenas a possibilidade de traçar tendências e estimativas, ou seja, aproximações. Utilizaremos, neste trabalho, tanto as estimativas e os números registrados pelo TSTD2, quanto alguns estudos monográficos que apresentam números para as capitanias de Pernambuco e Paraíba.

Os próprios organizadores do projeto trazem essas questões. Em uma atualização dos números desse banco de dados, Eltis e Richardson fizeram uma síntese metodológica e das novas documentações encontradas, calculando cerca de onze milhões de pessoas embarcadas. Cada viagem traz uma série de variáveis para se analisar<sup>300</sup>. Quando alguns dados não estão

---

<sup>297</sup> Sobre os números levantados por estes autores, ver CALÓGERAS, João Padiá **A política exterior do Império**. Brasília: Editora do Senado, 1998 e SIMONSEN, R. C.. **História econômica do Brasil: 1500-1820**. 2 vols. (Brasíliana, vols. 100 e 100-A). São Paulo: Nacional, 1937p. 201-205

<sup>298</sup> LOVEJOY, Paul. The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis. **The Journal of African History**. Vol. 23, n. 4, 1982

<sup>299</sup> O TSTD é um projeto que sistematiza um banco de dados sobre o comércio atlântico de escravizados entre os séculos XVI e XIX. O projeto passa por atualizações até hoje. Em 2008 e 2010, muitas outras fontes e métodos foram inseridos, assumindo o Banco de Dados uma nova configuração e sendo diferenciado entre TSTD1 (a primeira versão) e TSTD2 (atual), sobre isso ver ELTIS, David; RICHARDSON, David. *New Assessment of the Transatlantic Slave Trade In.: Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven & London: Yale University Press, 2008. Todos os números estão disponíveis no website *slavevoyages.com*

<sup>300</sup> Ibidem

disponíveis, é possível fazer inferências e estimativas. Por exemplo, caso não haja o número exato de escravizados em cada viagem, pode-se fazer um cálculo a partir da média de mortalidade ou pelo tamanho dos navios e tempo de viagem.

O que mais chama atenção e deve ser destacado é que o comércio que envolveu o Brasil e outras embarcações com bandeira portuguesa é o que tem mais lacunas a serem preenchidas; as rotas mais importantes e movimentadas do tráfico atlântico de pessoas ainda precisam ser melhor compreendidas. Nos estudos apresentados no livro *Extending the Frontiers*, que sintetiza essa discussão e faz uma primeira atualização dos números do TSTD, os autores apresentam os dados disponíveis e suas estimativas. Para o Brasil, temos a seguinte situação:

**Tabela 6 – Registros e estimativas de africanos desembarcados no Brasil (1501-1851)**

Faixa de ano	Registro - TSTD2			Estimativas		
	Desembarques no Brasil	Desembarques na América	Participação do Brasil	Desembarques no Brasil	Desembarques na América	Participação do Brasil
1501-1525	0	1.307	0%	0	9.375	0
1526-1550	0	23.252	0	0	35.534	0
1551-1575	388	46.227	0,83	2.461	43.132	5,70
1576-1600	597	217.186	0,27	26.814	111.244	24,10
1601-1625	1.670	225.613	0,74	156.468	274.829	56,93
1626-1650	38.779	163.114	23,77	163.938	252.876	64,82
<b>1651-1675</b>	<b>8.199</b>	<b>169.267</b>	<b>4,84</b>	<b>204.575</b>	<b>400.281</b>	<b>51,10</b>
<b>1676-1700</b>	<b>82.202</b>	<b>446.903</b>	<b>18,39</b>	<b>259.475</b>	<b>594.689</b>	<b>43,63</b>
<b>1701-1725</b>	<b>237.067</b>	<b>816.370</b>	<b>29,03</b>	<b>423.161</b>	<b>924.567</b>	<b>47,76</b>
<b>1726-1750</b>	<b>420.804</b>	<b>1.265.495</b>	<b>33,25</b>	<b>468.690</b>	<b>1.244.321</b>	<b>37,66</b>
<b>1751-1775</b>	<b>351.389</b>	<b>1.623.368</b>	<b>21,64</b>	<b>476.010</b>	<b>1.644.353</b>	<b>28,94</b>
1776-1800	454.392	1.664.520	27,29	621.156	1.796.628	34,57
1801-1825	1.037.705	1.764.830	58,79	1.012.762	1.667.172	60,74
1826-1850	876.919	1.366.208	64,18	1.041.964	1.514.396	68,80
1851-1875	9.798	221.676	4,41	6.899	189.257	3,64
	3.519.909	10.015.336	35,14%	4.864.373	10.702.654	45,45%

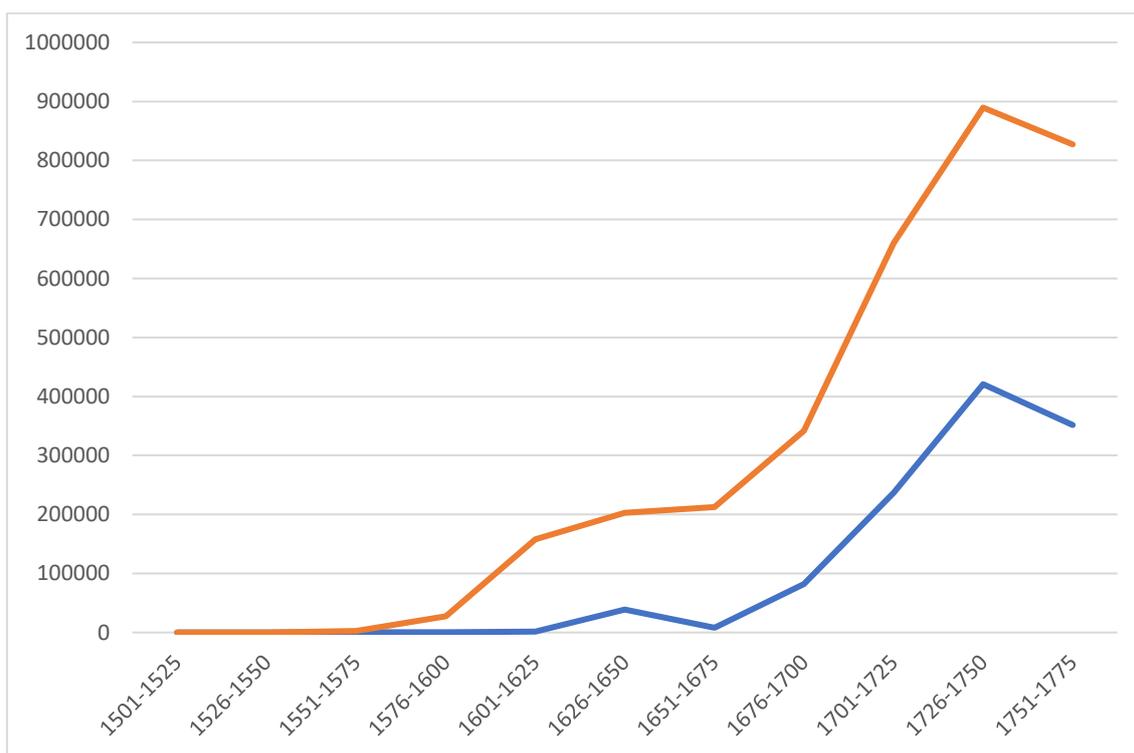
Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com<sup>301</sup>

<sup>301</sup> Como os números são especificados anualmente e nosso recorte é grande, resolvemos utilizar a divisão a cada 25 anos, que nos permite ver – em geral – a movimentação das importações para o Brasil, dando destaque para os dados referentes ao período estudado

O conjunto de números apresentado pelo TSTD2 aponta que, dos cerca de 10 milhões de africanos escravizados que foram desembarcados nas Américas durante quase quatro séculos, o Brasil representou – sozinho – cerca de 35% de todo este comércio<sup>302</sup>. A segunda metade do século XVII e parte do século XVIII está bastante subnotificada. Diante dos poucos registros, os pesquisadores apresentam estimativas que tentam preencher essas lacunas. A partir de suas interpretações, a participação do Brasil pode ter alcançado cerca de 45% do total de africanos desembarcados nas Américas. Esse dado reforça a importância de se pensar o papel do Brasil no tráfico atlântico de escravos e o seu impacto nessa sociedade.

Se formos pensar esses dados no tempo, vemos as seguintes projeções para o nosso recorte

**Gráfico 4 – Escravos africanos desembarcados no Brasil (1501-1775)**



Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com

A projeção em azul diz respeito aos dados disponíveis no TSTD2. Em laranja, temos as estimativas traçadas pelos pesquisadores do projeto. No gráfico, é perceptível o considerável crescimento dos desembarques de africanos ocorridos ao final do século XVII e início do século

<sup>302</sup> Vale lembrar aqui que essa foi a aproximação feita também por Maurício Goulart nos anos 1940

XVIII. Apesar de o açúcar ter passado por momentos de dificuldades na virada do século, os números apresentam relativos crescimentos, principalmente nas primeiras décadas. Mas a principal explicação para esse aumento consistiu na descoberta de ouro, que durante toda a primeira metade do Setecentos foi a principal demanda de cativos. Em ambas as projeções, a tendência é de crescimento, sendo as estimativas mais intensas do que se tem registrado. Dentro desse quadro, pretendemos destacar as Capitanias do Norte, que tinham no porto de Pernambuco sua referência para compra de escravos africanos.

Os números relacionados ao quarto de século posterior a 1650 estão nitidamente subregistrados. De acordo com Eltis e Richardson, os dados anteriores a 1700 são insuficientes para o caso do Brasil, em especial de Pernambuco. Ao fazer as análises desse caso particular, Eltis e Domingues Silva apontam recortes que são mais documentados do que outros<sup>303</sup>. Além do século XVI e início do século XVII, para o período entre 1655 a 1720 quase não há registros de desembarque. Contudo, a partir do movimento do tráfico em outros períodos e de tendências econômicas gerais – como a economia do açúcar e a descoberta de ouro –, os autores conseguiram estabelecer estimativas que apresentam uma quantidade muito maior de africanos que desembarcaram no Brasil e em Pernambuco<sup>304</sup>.

De acordo com o TSTD 2, temos os seguintes números para Pernambuco

---

<sup>303</sup>ELTIS; RICHARDSON. Op cit, 2008, p.13; SILVA, Daniel Barros Domingues; ELTIS, David. The Slave Trade to Pernambuco, 1561 – 1851. In.: ELTIS, David; RICHARDSON, David. **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven & London: Yale University Press, 2008. São os recortes com mais lacunas: 1561-1619; 1624-1629; 1655-1719; 1785-1800; 1807-1810. Os dados mais concretos estão nos recortes: 1620-1623; 1630-1654; 1720-1784; 1801-1806; 1811-1830; 1831-1851

<sup>304</sup>Vale destacar que os dados apresentados por Eltis e Domingues já foram atualizados. De acordo com o referido artigo, havia o registro de 397.600 africanos em Pernambuco e eles apontaram as estimativas de 786.100. Os dados atuais do TSTD2 e suas estimativas são, respectivamente, 477.651 e 853.832

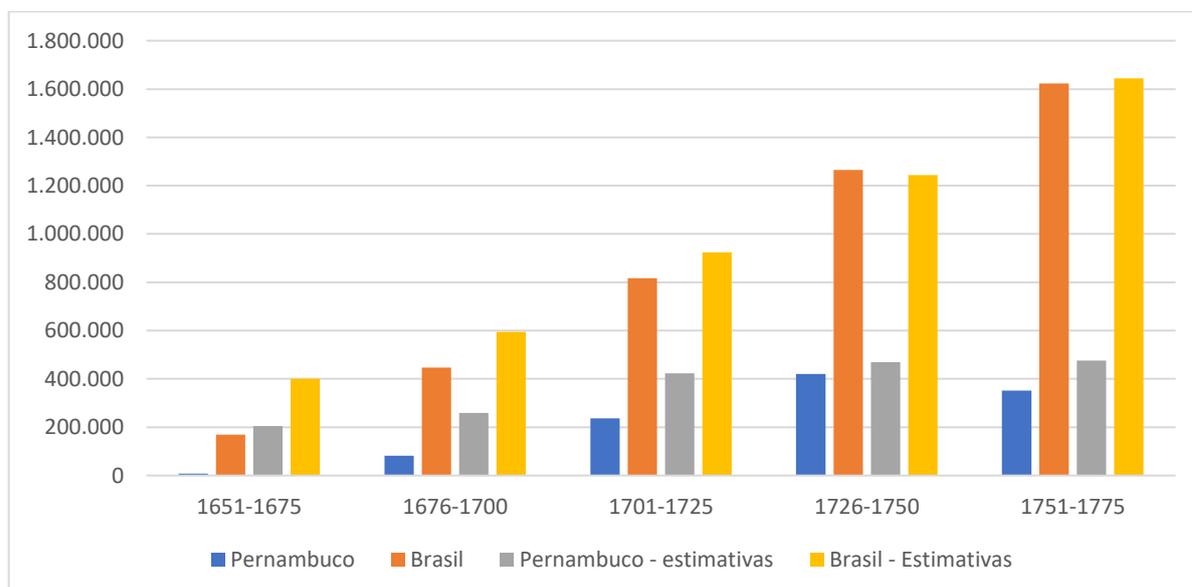
**Tabela 7 – Número de africanos desembarcados em Pernambuco e sua participação no mercado do Brasil (1551-1775)**

ANO	TSTD2			Estimativas		
	Pernambuco	Brasil	%	Pernambuco	Brasil	%
1551-1575	388	388	100	2.461	2461	100
1576-1600	97	597	16,24	16.110	26814	60,08
1601-1625	334	1.670	20,00	77.060	156468	49,27
1626-1650	33.133	38.779	85,44	44.978	163938	27,43
<b>1651-1675</b>	<b>1.795</b>	<b>8.199</b>	<b>21,89</b>	<b>41.263</b>	<b>204575</b>	<b>20,17</b>
<b>1676-1700</b>	<b>8.061</b>	<b>82.202</b>	<b>9,80</b>	<b>83.221</b>	<b>259475</b>	<b>32,07</b>
<b>1701-1725</b>	<b>26.535</b>	<b>237.067</b>	<b>11,19</b>	<b>110.748</b>	<b>423161</b>	<b>26,17</b>
<b>1726-1750</b>	<b>74.618</b>	<b>420.804</b>	<b>17,73</b>	<b>73.430</b>	<b>468690</b>	<b>15,66</b>
<b>1751-1775</b>	<b>74.994</b>	<b>351.389</b>	<b>21,34</b>	<b>70.653</b>	<b>476010</b>	<b>14,84</b>
1776-1800	41.558	454.392	9,14	74.505	621156	11,99
1801-1825	152.320	1.037.705	14,67	170.015	1012762	16,78
1826-1850	62.176	876.919	7,09	89.038	1041964	8,54
1851-1875	1.642	9.798	16,75	350	6899	5,07
Total	477651	3.519.909	13,56%	853.832	4.864.373	17,55%

Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com

As estimativas apresentadas fazem sentido, pois, como já traçamos, a segunda metade do século XVII foi de crise no açúcar, mas não significou a ausência de entrada de africanos em Pernambuco, principalmente no último quartel do século, quando a produção apontava uma pequena melhora. Nas décadas de 1720 e 1730, a crise do açúcar se aprofundou e as minas já assumiam papel central na economia colonial. A tendência foi de aumento do número de africanos importados, mas Pernambuco perdeu espaço para Bahia e Rio de Janeiro nesse mercado.

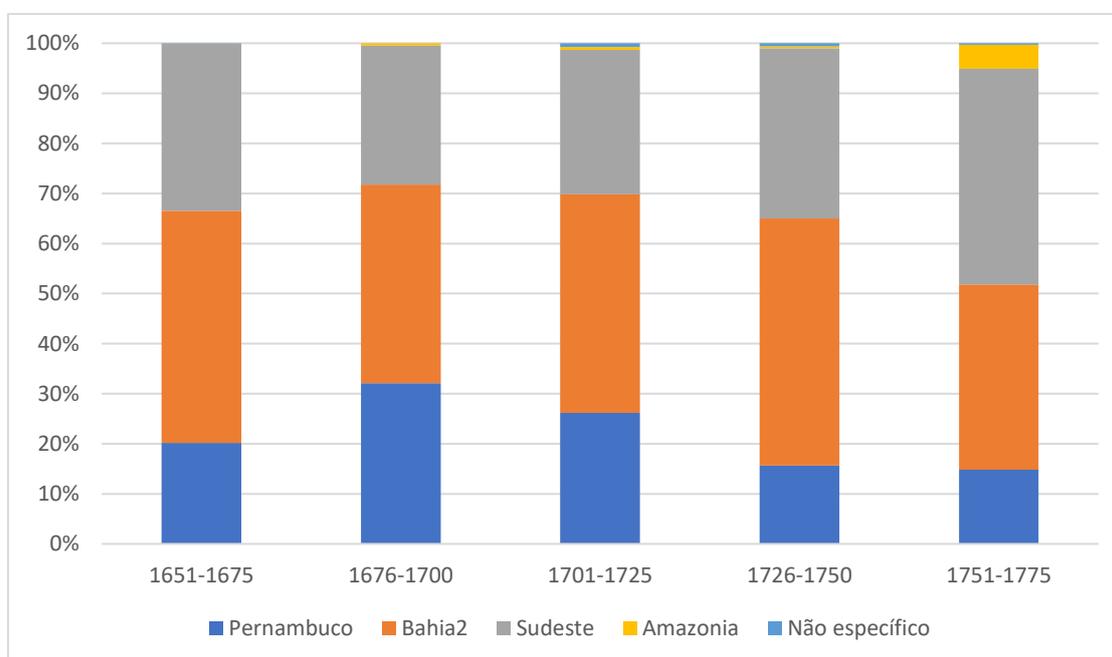
**Gráfico 5 – Participação de Pernambuco no tráfico do Brasil (1651-1775)**



Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com

Na tabela 7 e gráfico 5, notamos que a participação de Pernambuco foi constante e significativa para a dinâmica do tráfico para o Brasil. Nas palavras de Domingues Silva e Eltis, para Pernambuco, “A more or less continual slave trade began here very early in 1560, and ended very late in 1851. During three centuries, few years passed without several hundred slaves arriving”<sup>305</sup>. Até as primeiras décadas do século XVIII, esse porto representou entre um terço e um quarto do trato. Entre as décadas de 1730 e 1750, Pernambuco continuou importando uma grande quantidade de escravos, mas perdendo espaço em relação a outras praças.

**Gráfico 6 - Proporção de desembarque nas principais regiões do Brasil (1651-1775)**



Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com

O impacto da economia mineira no fluxo de africanos e na movimentação dos principais portos do Brasil fica mais evidente nesse gráfico comparativo. As dificuldades pós Restauração levaram a uma diminuição do papel de Pernambuco no comércio de africanos. Essa participação aumentou nos últimos anos do século XVII, mas foi reduzindo aos poucos no decorrer do Setecentos em relação a Bahia e Rio de Janeiro. A presença de minas na Bahia e a proximidade com as hoje chamadas Minas Gerais fizeram com que esses dois portos se tornassem mais importantes nesse período. A partir de 1730, a queda do açúcar restringiu ainda mais a presença

<sup>305</sup> SILVA; ELTIS. Op cit, 2008, p.95

de Pernambuco no tráfico, mas ele continuou sendo o terceiro porto de maior importação de africanos<sup>306</sup>.

Os registros do TSTD2 trazem outras informações mais detalhadas, como nomes dos capitães dos navios, locais onde negociaram os escravos, seus proprietários etc. De todas as viagens registradas, conseguimos identificar informações mais detalhadas referentes a 1.370 viagens para todo o período do tráfico, que nos permitem pensar alguns elementos importantes para a região. Dentre essas viagens, para o nosso recorte temporal, temos 429 viagens (31,31% do total dos que temos registros).

Essa grande massa de escravos chegados ao Brasil desembarcou em portos diversos, perceptível nos dados do TSTD2. A dinâmica de entrada de africanos, então, deve ser pensada também regionalmente, tendo em vista que havia outras praças comerciais envolvidas no mercado atlântico. Nesse sentido, é importante destacar um elemento nem sempre utilizado nas análises dos dados do TSTD2. O referido banco de dados nos traz quatro grandes áreas: Amazônia, Bahia, Pernambuco, Sudeste do Brasil e, somadas a essas, as regiões não especificadas. Contudo, ao se analisar com mais detalhes, podemos perceber outros portos. No caso da região de Pernambuco, identificamos desembarques na Ilha de Itamaracá, Alagoas e Paraíba. Para o nosso recorte, apenas a Paraíba teve comerciantes envolvidos nesse trato atlântico<sup>307</sup>. Tanto Alagoas quanto Itamaracá foram registrados em momentos distintos dos que nós trabalhamos. Esse ponto é importante, pois, a partir disso, conseguimos identificar as possíveis outras participações no tráfico de africanos para as Capitânicas do Norte.

---

<sup>306</sup> Domingues e Eltis calculam que o Recife foi o quinto ou sexto porto mais importante do tráfico. SILVA; ELTIS. *Op cit*, 2008

<sup>307</sup> Itamaracá teve desembarque de africanos, mas não é registrado no TSTD2, como veremos mais adiante

**Tabela 8 – Africanos desembarcados em Pernambuco e Paraíba (1651 – 1760)**

Anos	Pernambuco		Paraíba		Anos	Pernambuco		Paraíba	
	-TSTD 2	Lopes	TSTD2	Menezes		-TSTD 2	Lopes	TSTD2	Menezes
1651	1.522				<b>1731</b>	1.482	859		
1652	273				<b>1732</b>	1.552	1.250		94
1681	118				<b>1733</b>	3.104	2.000	196	252/200
1689	441				<b>1734</b>	3.232	1.500	520	114
1694	0		567		<b>1735</b>	3.104	2.000	196	
1697	766				<b>1736</b>	2.328	750		
1698	3.448	419	244		<b>1737</b>	1.930	1.750		214
1699	1.871				<b>1738</b>	1.071			
1700	606				<b>1739</b>	1.077	1.000		
1701	236				<b>1740</b>	2.298			
1704		460			<b>1741</b>	1.464			481
1706		382			<b>1742</b>	2.737	550		
1709	388				<b>1743</b>	1.696	550		
1714				170	<b>1744</b>	3.671	550	388	
1715	776			270	<b>1745</b>	2.518	550		204
1716	388	395			<b>1746</b>	3.079	1.080		182
1717		247			<b>1747</b>	2.935	1.080		
1718	478		388		<b>1748</b>	4.924	1.080		688
1719	1.477				<b>1749</b>	2.532	1.080		
1720	2.952		491		<b>1750</b>	4.197	1.080		
1721	2.730			50	<b>1751</b>	1.930	840		
1722	3.784	1.957			<b>1752</b>	3.361	840		
1723	2.044	3.693			<b>1753</b>	4.303	840		
1724	5.509	2.505		140	<b>1754</b>	2.580	840		562
1725	4.605	1.650	289	50	<b>1755</b>	3.374	840		
1726	5.015	2.733		249	<b>1756</b>	4.085	940		
1727	6.428	2.684	439	797/402	<b>1757</b>	2.992	940		
1728	3.020	2.803	388	161/76	<b>1758</b>	4.725	940		
1729	3.104	1.426	776	114	<b>1759</b>	2.982	940		
1730	3.217	1.910			<b>1760</b>	2.509	940		
					<b>TOTAL</b>	138.968	51.423	4882	??

Fontes: TSTD 2; LOPES, Gustavo Acioli. **A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1760)**. São Paulo: Alameda, 2018; MENEZES, Mozart Vergetti. **Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba, 1647 -1755**. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012, p. 148; AHU\_CU. 014, Cx. 7, Doc. 558

Os dados da tabela 8 não são baseados nas estimativas, mas nos registros encontrados pelo TSTD2 e nas sistematizações feitas pela historiografia. A partir dos dados gerais para o porto de Pernambuco, nós subtraímos os números que foram registrados como desembarques

na Paraíba. Percebemos que, em alguns anos, há divergências na quantidade de escravos desembarcados registrados para Pernambuco e Paraíba. No caso de Pernambuco, comparamos os dados existentes no TSTD2 com o levantamento feito por Gustavo Lopes relacionado a Pernambuco.

Em alguns anos, a exemplo de 1716 e 1739, há uma proximidade entre os dados. Em outros anos, há grandes diferenças. É comum essa discrepância, possivelmente explicada pela documentação pesquisada, tendo o banco de dados do TSTD2 se utilizado de mais fontes por ser um projeto mais longo e amplo. Importante trazer essa comparação, pois há anos em que o banco de dados não apresenta desembarques de africanos em Pernambuco, mas alguns desembarques foram encontrados por Gustavo Lopes, demonstrando a possibilidade de complementação de informações<sup>308</sup>. Ou seja, novas pesquisas monográficas, com documentação específica, têm apontado para o preenchimento de lacunas não registradas pelo TSTD.

A tabela apresentada nos traz a possibilidade de pensar a entrada de africanos anualmente no principal porto de Pernambuco. Se retornarmos aos dados demográficos do Recife na primeira metade do século XVIII, podemos pensar o impacto que era a chegada de um navio negreiro no cotidiano. Em 1703, os dados apresentam cerca de 6 mil habitantes na vila. Em 1704, chegaram 460 africanos, o que significaria o impacto de cerca de 7% da população da vila. Em 1746, o TSTD2 aponta para a entrada de 3.079 africanos, ou seja, quase um quarto de todas as pessoas que viviam no Recife<sup>309</sup>. Esses números demonstram que a chegada de um navio negreiro na primeira metade do século XVIII movimentava consideravelmente as vilas e cidades portuárias, ainda que de forma temporária, pois muitos eram revendidos para outras capitanias do Brasil. Mais adiante, veremos a proporção de africanos desembarcados e revendidos em Pernambuco.

No caso da Paraíba, essas lacunas são maiores e é possível fazer uma complementação de informações. Há documentos fiscais que apontam para números não registrados pelo referido banco de dados, mas que foram sistematizados por Mozart Menezes<sup>310</sup>. O autor se utilizou das informações sobre os impostos pagos pela entrada de africanos e dividiu pelo valor cobrado por cada escravo. Em alguns anos, os dados não são precisos, mas conseguem nos dar uma visão geral sobre a movimentação do porto da Paraíba na entrada de pessoas escravizadas da África.

---

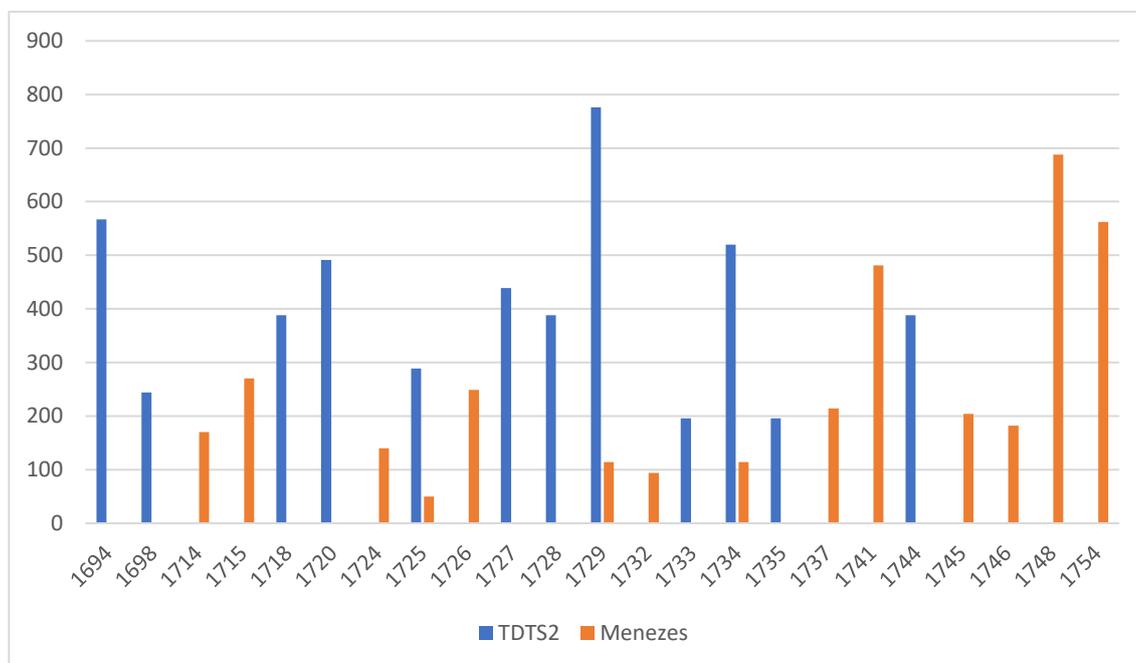
<sup>308</sup> Destaque-se que o TSTD2 também foi um banco de dados utilizado por Lopes em sua tese, contudo, o banco de dados teve nova atualização, em 2010, dois anos após a publicação de sua obra.

<sup>309</sup> Ver tabela 5

<sup>310</sup> MENEZES, Op cit, 2012

A situação é a mesma em relação aos dados de Pernambuco. Determinados anos são complementares, outros divergem. Se apresentarmos um gráfico sobre a entrada de africanos na Paraíba, conseguiremos visualizar melhor sua dinâmica no tempo.

**Gráfico 7 – Desembarque de africanos escravizados na Paraíba (1694 – 1754)**



Fontes: TSTD2 e MENEZES, Mozart Vergetti. **Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba, 1647 -1755.** João Pessoa: Editora da UFPB, 2012, p. 148

Percebemos com esses números que os últimos anos do século XVII garantiram uma quantidade relativamente significativa de escravos para a capitania, tendo em vista suas limitações econômicas já citadas anteriormente. Se na década de 1670 os senhores viviam uma grave crise, na de 1690 a entrada de africanos escravizados está relacionada com as pequenas melhorias da produção do açúcar. A década de 1710 foi de grande queda nos números do açúcar da Paraíba, e os africanos importados nesse período, como veremos mais adiante, não foram comprados pelos senhores da capitania, sendo possivelmente revendidos em outras capitanias.

Outro aspecto interessante a se destacar é a relativa frequência de desembarques entre 1725 e 1748. Nesse período, a Paraíba não passou mais de três anos sem receber escravos da África, mesmo diante das dificuldades econômicas. Não podemos esquecer que são quantidades relativamente pequenas de escravos, o que aparentemente pode ter servido para atender às necessidades de escravos do açúcar e da pecuária, com alguns vendidos para as minas.

Em comparação com Pernambuco, percebe-se que, no mesmo período em que a Paraíba aumentou sua participação (ainda que limitada) no mercado de escravos, a principal praça das

Capitanias do Norte perdia espaço para Bahia e Rio de Janeiro. Reforçamos que a quantidade de africanos importados para Pernambuco é bem maior do que para a Paraíba, mas nesse recorte é possível identificar alguns conflitos entre as duas praças, como veremos adiante. Esses conflitos se revelam, como estamos demonstrando, porque, com as novas possibilidades, o comércio tornou-se mais pulverizado no início do XVIII devido à participação de moradores de outras capitanias, uma alternativa para enfrentar a crise. Por fim, assim como todos os dados sobre esse tema, é provável que tenham entrado mais africanos na Paraíba do que esses que conseguimos registrar.

Os registros de entrada na capitania de Itamaracá não foram contabilizados no TSTD2, apesar de termos indícios dessas importações, mesmo que não sejam evidências seriais. Além do mais, não conseguimos identificar na documentação pesquisada o desembarque direto de africanos nas capitanias do Ceará e Rio Grande do Norte, sendo indireta a relação destas com o negócio negreiro. A única exceção encontrada foi a referência ao Bergantim *Nossa Senhora do Socorro, Santo Antônio e Almas*, que arribou em Fortaleza em 1742<sup>311</sup>, mas que não pareceu ser uma prática contínua.

Diante de tudo o que foi apresentado até aqui, podemos afirmar que a capitania de Pernambuco, através de seu porto principal, representou a terceira maior a importar escravos africanos no Brasil, e a quinta ou a sexta maior do mundo. Além do elemento puramente quantitativo, o que chama atenção nesta capitania foi a regularidade com que ela se manteve envolvida no tráfico. Apesar de diversas conjunturas econômicas e políticas, Pernambuco recebeu escravos desde o século XVI ao XIX de maneira contínua.

Todos esses números nos ajudam a pensar as relações das Capitanias do Norte com o Mundo Atlântico, mas não são suficientes. Como apontam Roquinaldo Ferreira e Tatiana Seijas, existem duas importantes tradições interpretativas sobre o tráfico de escravos para a América Latina<sup>312</sup>: uma voltada mais para os elementos quantitativos deste trato, outra que aborda os elementos culturais e das relações sociais construídas no decorrer dos séculos XVI ao XIX. Já apontamos os principais traços quantitativos desse comércio para as Capitanias do Norte. Nosso próximo passo será pensar as relações construídas entre os grupos sociais de senhores, lavradores e comerciantes nas referidas capitanias na virada do século XVII para o

---

<sup>311</sup>STUDART, Guilherme. **Notas para a história do Ceará**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004, p.75

<sup>312</sup> FERREIRA, Roquinaldo; SEIJAS, Tatiana. O tráfico de escravos para a América Latina: um balanço historiográfico. ANDREWS, George Reid; FUENTE, Alejandro de la (orgs). **Estudos afro-latino-americanos: uma introdução**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO 2018, p.47-74

XVIII, e como se dava o trato na África e as relações também construídas no outro lado do Atlântico. Para isso, precisamos compreender a situação da costa africana.

### 3.2 Entre Angola e Costa da Mina: os portos em contatos das Capitanias do Norte e África

A partir de todas as viagens que nos trazem informações mais detalhadas no TSTD, conseguimos identificar algumas das principais rotas e quais os portos em que os traficantes negociavam na África. A maioria das viagens começaram e terminaram em Pernambuco, ou seja, tiveram como rota principal Pernambuco-África-Pernambuco. Poucas fugiram dessa regra, como foi o caso do *Nossa Senhora do Carmo São José e Almas* que saiu do Rio de Janeiro até a África e terminou em Pernambuco. A viagem ocorreu em 1744 e foi capitaneada por Manoel Rodrigues Farto. Em 1752, identificamos uma rota que saiu da Inglaterra – Liverpool – até a África e desembarcou em Pernambuco, bem como a rota Lisboa-África-Pernambuco. Esta ficou mais comum a partir de meados do Setecentos, devido à criação da Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba. Os detalhes de como funcionavam essas rotas, apresentaremos mais adiante. As questões que se colocam nesse momento são: não podemos pensar a África de forma homogênea, então quais foram as regiões do continente africano onde os comerciantes das Capitanias do Norte negociavam escravos? Como se davam esses negócios?

Vários foram os portos da África registrados no TSTD2 que fizeram negócios com Pernambuco. Na maioria das vezes, a documentação portuguesa se refere aos escravos de Angola e Costa da Mina. Porém o que significam esses termos? Esse debate não é simples, pois normalmente está associado ao porto ou região em que os escravos eram embarcados em direção às Américas, homogeneizando uma ampla diversidade de povos, línguas e culturas sob a denominação de “Angola” ou “Mina”.<sup>313</sup>

Nas viagens em que conseguimos identificação mais específica sobre os portos, oferecidas pelo TSTD2, temos casos de navios que negociaram escravos em Benguela, Cabinda, Jaquim, Uidá, São Tomé, Cachéu. Os termos que mais aparecem são: Costa da Mina, Elmina, Costa do Ouro, todos esses relacionados à região da Costa da Mina; e Luanda, principal porto de Angola.

---

<sup>313</sup> Existe um amplo debate sobre as regiões de procedências étnicas dos africanos que vieram para as Américas. Para um exemplo da complexidade dessas discussões, cf. LAW, Robin, *Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo mina*. **Tempo**, v.20, 2005 e HALL, Gwendolyn Midlo. *Cruzando o Atlântico: etnias africanas nas Américas*. **Topoi**, v.6, n.10, Jan/Jun. 2005

As relações entre Capitânicas do Norte com a Costa da Mina e Angola variaram no tempo. Até por volta da década de 1670, as conexões eram mais próximas com Angola. Alguns dos líderes das guerras de Restauração também partiram para reconquista de Angola – João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros foram uns dos que se destacaram nesse processo. Luanda havia sido tomada pelos holandeses, assim como as Capitânicas do Norte. A reconquista deste território só seria viável também retomando as rotas da África<sup>314</sup>. Luanda se transformou, como já destacamos, na batalha estratégica para o Império português no Atlântico.

No final do Seiscentos, algumas questões levaram os comerciantes das Capitânicas do Norte a reorientarem seus negócios para a parte ocidental da África, em especial a região da Costa da Mina. Isso não significa dizer que, nesse período, não houve escravizados de Angola desembarcando nos portos da região, porém esse número se reduziu frente à massa de africanos vindos da Costa da Mina. Apenas em meados dos anos 1730 e a partir de 1740, a África Central voltou a ser a principal área de embarque dos africanos vindos para Pernambuco e suas vizinhas. Temos, então, entre o final do XVII até o primeiro terço do Setecentos, fluxos mais intensos entre Capitânicas do Norte e Costa da Mina, e, a partir da década de 1740, uma maior reaproximação com Angola<sup>315</sup>.

Staben afirma que alguns dos principais motivos para essa reorientação do comércio foram: epidemias ocorridas em Angola na década de 1680, o fato de as viagens para a Costa da Mina serem mais rápidas, e a preferência pelo uso do tabaco no mercado da África Ocidental. Outro fator importante para essa mudança foi a conjuntura política vivenciada pela África Ocidental na virada do século XVII para o XVIII, em que houve uma forte intensificação dos conflitos e guerras entre os reinos locais, gerando mais escravos<sup>316</sup>.

De acordo com Paul Lovejoy, três fatores contribuíram para essas instabilidades na região, intensificando as guerras e a escravização de pessoas: o aumento dos conflitos devido à perspectiva de lucro nas atividades do tráfico; as guerras promovidas pelo reino de Oió; e a expansão do reino do Daomé. Em poucas palavras, “as rivalidades políticas da Costa do Ouro haviam provocado várias guerras, e a turbulência resultante conseguiu o que a demanda de

---

<sup>314</sup> Mais sobre esse debate no capítulo 6 de ALENCASTRO, Op cit, 2000; esses foram os chamados “governadores militares” que deram uma dimensão ao tráfico na África Central. Sobre isso, ver também MILLER, Joseph Calder. **Way of death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade (1730-1830)**. Madison: University of Wisconsin Press, 1988, p.459, FERREIRA, Roquinaldo. **Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800**. Tese de Doutorado, University of California, Los Angeles, 2003

<sup>315</sup> Essa tendência não ocorreu apenas em relação à região por nós estudada, sendo comum em outros lugares do Brasil, em especial na Bahia. Cf. GOULART, Op cit, 1975, VERGER, Op. cit, 2002.

<sup>316</sup> STABEN. A. E. **Negócio dos escravos: comércio de cativos entre a Costa da Mina e a capitania de Pernambuco (1701-1759)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba: UFPR, 2008, p.73-74

mercado não tinha conseguido produzir: um fluxo regular de escravos prontos para a exportação”<sup>317</sup>.

Além disso, um outro elemento é sugerido por Alberto da Costa e Silva para a preferência dos escravizados vindos da Costa da Mina. Nas suas palavras, “suspeito que tenha havido, no início da exploração aurífera do Brasil, uma demanda específica por escravos afeitos a batear nos rios e à escavação de minas, como eram os acãs”<sup>318</sup>. Ou seja, na virada do século XVII e XVIII, houve uma confluência de condições que levaram a um grande aumento de escravização de pessoas na África Ocidental, em específico na região denominada de Costa da Mina.

Como demonstraremos no último capítulo, há uma relação direta entre o acesso ao ouro no Brasil e o mercado com a Costa da Mina. Legislações régias a partir de 1730 dificultaram os descaminhos das minas, o que pode ter interferido nos circuitos construídos a partir de Pernambuco. Ainda sobre a produção aurífera e o tráfico, Joseph Miller argumenta que, a partir de 1690, houve um aumento do controle lusitano sobre o mercado com Angola, e comerciantes de Lisboa na África Central priorizaram o negócio com o Rio de Janeiro, com o objetivo de ter maiores benefícios em detrimento das Capitânicas do Norte. Dessa maneira, os circuitos negreiros destas voltaram-se para a Costa da Mina, onde o mercado estava mais pulverizado, não requerendo tantos capitais e com possibilidades de uso do tabaco como moeda de troca<sup>319</sup>.

Mas o que seria, afinal, a Costa da Mina? De acordo com a definição de Pierre Verger, seria “a parte do Golfo ou Baía do Benin situada entre o rio Volta e Cotonu”<sup>320</sup>. Do ponto de vista administrativo, a Coroa portuguesa considerava essa região como

a área que ia do Cabo Palmas até a embocadura do Rio Volta, incluindo, portanto, tanto a Costa do Marfim (que correspondia ao litoral entre o Cabo Palmas e o Cabo das Três Pontas, ou suas proximidades), como a Costa do Ouro propriamente. Depois que, em 1637, os portugueses perderam o Castelo da Mina para os holandeses, a conotação do locativo em português mudou novamente, passando a abranger a área leste da Costa do Ouro<sup>321</sup>

<sup>317</sup> LOVEJOY, Paul. **A escravidão na África**: uma história de suas transformações. Tradução Regina A. R. Bhering e Luiz Guilherme B. Chaves. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p101-103 Um importante estudo sobre essa região da África foi produzido por LAW, Robin **The Slave Coast of West Africa – 1550-1750**. Clarendon Press Oxford, 2013

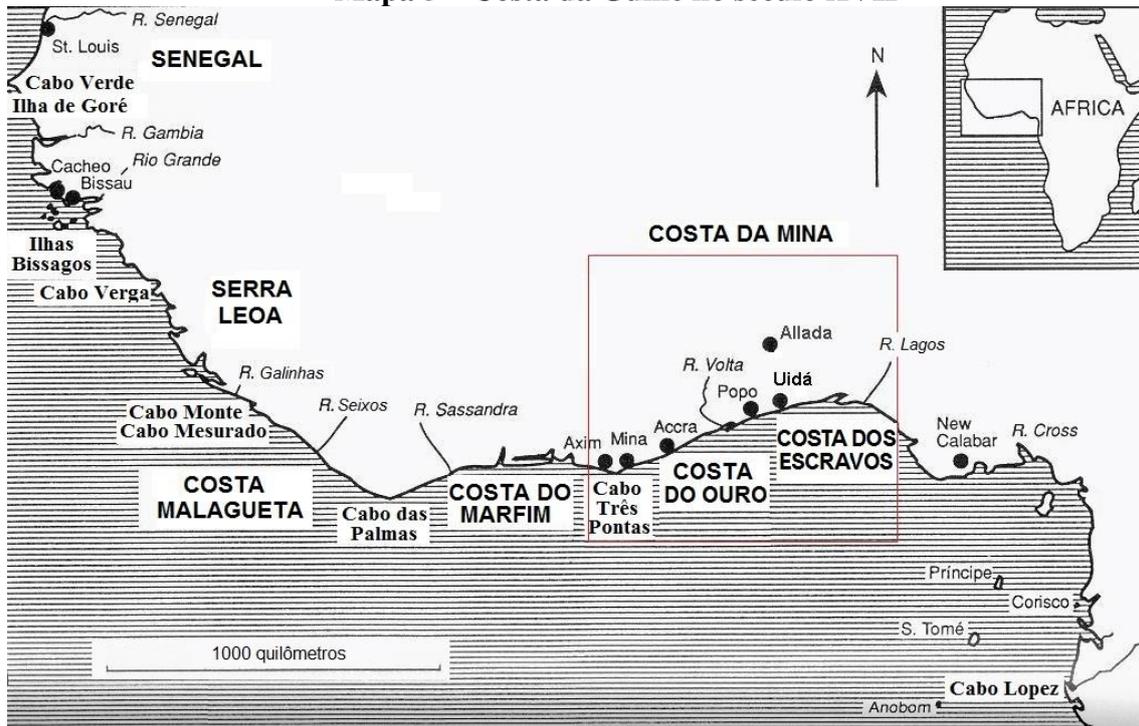
<sup>318</sup> COSTA E SILVA, Alberto da. **A manilha e o libambo**: A África e a escravidão – 1500-1700. Sao Paulo: Nova Fronteira, 2011, p. 816

<sup>319</sup> MILLER, Op. cit., 1988 , p.460-462

<sup>320</sup> VERGER, Op cit, 2002, p.37

<sup>321</sup> LAW, Op cit, 2005, p. 101. Sobre os povos considerados minas, informa Robin Law que “no seu sentido original, ou seja, na África Ocidental, o nome “mina” estava efetivamente relacionado à Costa do Ouro e a pessoas dela originárias, mesmo que assentadas em outras localidades. Neste grupo estão incluídos tanto os povos de

Mapa 5 – Costa da Guiné no século XVII



Fonte: Mapa adaptado de Barbot on Guinea. Disponível em <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?/conteudo/exibir/11>

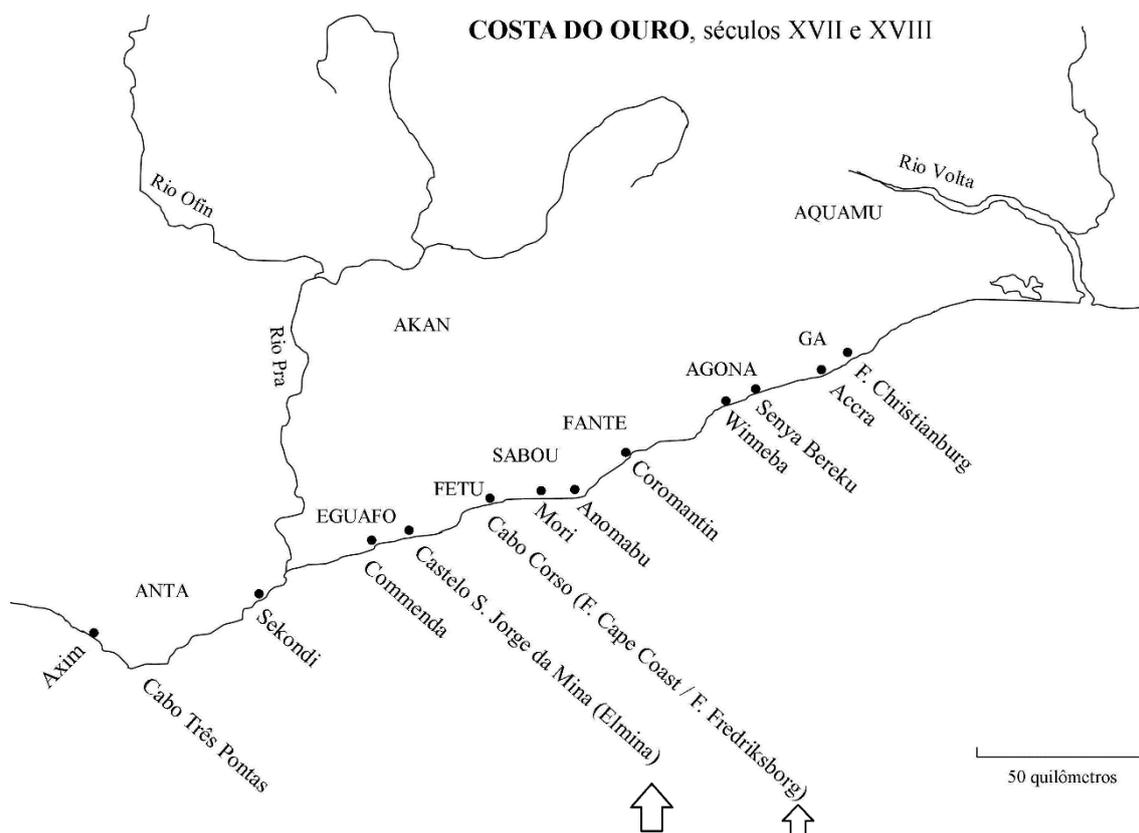
Como é perceptível na definição de Robin Law e a partir do mapa 5, os termos “Costa da Mina”, bem como “Costa do Ouro” e “Costa dos Escravos”, devem ser pensados a partir da presença portuguesa e das disputas europeias na costa da África, que se intensificaram em meados do século XVII. A denominação de Costa da Mina está associada ao Castelo de São Jorge da Mina, construído pelos portugueses na década de 1480, inserido no longo processo de expansão e contato com o litoral africano<sup>322</sup>. Durante cerca de dois séculos, até 1637, o domínio português foi quase exclusivo. As disputas de poder na Europa do século XVII também repercutiram na África, e a presença de outras potências (Holanda, França e Inglaterra) fez os lusos perderem espaço. Em 1637, o Castelo de São Jorge foi tomado pelos holandeses, empurrando a presença portuguesa mais para o leste na região conhecida como Costa dos

línguas gaadangme, situados a oeste do Rio Volta, no lado leste da Costa do Ouro, quanto os que falavam akam” Ibidem, p.100

<sup>322</sup> Sobre essa expansão e contato com a costa africana, ver SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, DIAS, Manuel Nunes. A organização da rota atlântica do ouro da mina e os mecanismos dos resgates. *Revista de História*, v. 21, n.44, 1960; CALDEIRA, Arlindo Manuel. *Escravos e traficantes no Império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A esfera dos livros, 2013, p.62-67

Escravos. Foi nesse período da presença holandesa que a região do Castelo ficou conhecida também por Elmina<sup>323</sup>.

**Mapa 6 – Costa do Ouro – Séculos XVII e XVIII**



Fonte: <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?conteudo/exibir/11>

A chamada Costa do Ouro, nas proximidades do Castelo da Mina, passou a ter forte presença holandesa, mas também britânica e francesa. Os franceses estavam presentes nessa costa, mas com menos força. Tentaram, por exemplo, estabelecer um forte em Comenda (a

<sup>323</sup> FERREIRA, Roquinaldo. A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700). *Varia história*. vol.26, n.44,2010b; Idem, “A arte de furta”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c.1690-c.1750). In: GOUVÊA, Maria de Fátima e FRAGOSO, João (orgs.). *Na trama das redes*. Política e negócios no império português. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010a; LAW, Op cit, 2005, p.101. Mais sobre as disputas coloniais na África no século XVII, ver MALOWIST, M. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In.: *História geral da África*, V: África do século XVI ao XVIII / editado por Bethwell AllanOgot. – Brasília : UNESCO, 2010. É importante destacar que, mesmo os portugueses perdendo espaço, sua influência não deixou a Costa da Mina. Por exemplo, a estrutura montada pelos portugueses permaneceu no decorrer do Seiscentos; a língua portuguesa também continuou sendo utilizada nessas negociações FERREIRA, Roquinaldo. Op. cit, 2010b, p.481. Esses conflitos também são abordados por COSTA E SILVA, Op cit, 2011 em seu capítulo 12.

oeste de Elmina), mas sem muito sucesso<sup>324</sup>. Pelo lado dos britânicos, o Cabo Corso (a leste de Elmina) foi tomado em 1664, tornando-se seu principal forte de apoio. Alguns anos depois, os ingleses criaram companhias específicas para negócio de ouro e escravos, com destaque para a Royal African Company. Essa informação é importante, pois muitos dos compradores de escravos que iam ao Brasil negociavam junto aos ingleses. Nas palavras de Verger: “As relações entre a Royal African Company e os portugueses na Costa da Mina passavam alternadamente por períodos de cordialidade ou de desacordo, sob influência não somente dos interesses locais, mas também das guerras e alianças das nações da Europa”<sup>325</sup>. Dentre esses interesses principais, estava o acesso ao ouro e ao tabaco produzidos no Brasil, elemento chave para pensarmos o tráfico de escravos no período e a inserção das Capitânicas do Norte, como veremos mais adiante.

Após as guerras de meados do século XVII, acordos internacionais garantiram a presença portuguesa na região da Costa da Mina, mais a leste, na Costa dos Escravos. Ficou definido, desde esse período, que “Em função de seis tratados, navios ‘brasileiros’ tinham que ir primeiro ao castelo de São Jorge da Mina, então sob o domínio holandês, e pagar uma taxa de dez por cento sobre suas cargas, sob pena de apresamento”<sup>326</sup>. Além das cobranças, eram comuns os ataques aos navios luso-brasileiros por piratas holandeses. Essa situação se transformou em uma das maiores reclamações dos negociantes do Brasil, a ponto de ser sugerido pelo Conselho Ultramarino o uso de “meios mais fortes e eficazes” em relação aos holandeses<sup>327</sup>. No caso de Pernambuco, os negociantes deixavam claro os prejuízos causados pela presença holandesa, chegando a ter entre oito e nove embarcações roubadas nesse negócio<sup>328</sup>.

Na década de 1720, os portugueses construíram um novo porto, em Ajudá. Na verdade, as tentativas para isso vinham ocorrendo desde a década de 1680, mas sem sucesso devido aos conflitos e relações com os reinos locais<sup>329</sup>. O local serviria como apoio para a presença portuguesa na região. Desde então, os negociantes deveriam pagar uma taxa de dez tostões por

---

<sup>324</sup> FERREIRA, Op cit, 2010b, p. 486 ss

<sup>325</sup> VERGER, Op cit, 2002, p.57. Uma síntese da concorrência europeia da costa da África, destacando as posições da França e Inglaterra, pode ser vista em M'BOKOLO, Elikia. **África Negra: história e civilizações**. Tradução de Alfredo Margarido. Salvador: EDUFBA, São Paulo: Casa das África, 2009, p.278-290, t.1.

<sup>326</sup> FERREIRA, Op cit, 2010a, p.207. Esse foi um dos vários motivos de reclamações do capitão-mor da Paraíba, João de Abreu Castelo Branco, em 1722, ver AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 392 e DHBN, Vol 99, p. 176, doc. 99.

<sup>327</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 27, D. 2466. Ver também casos como este em DHBN, Vol 98, p. 102, Doc. 64.

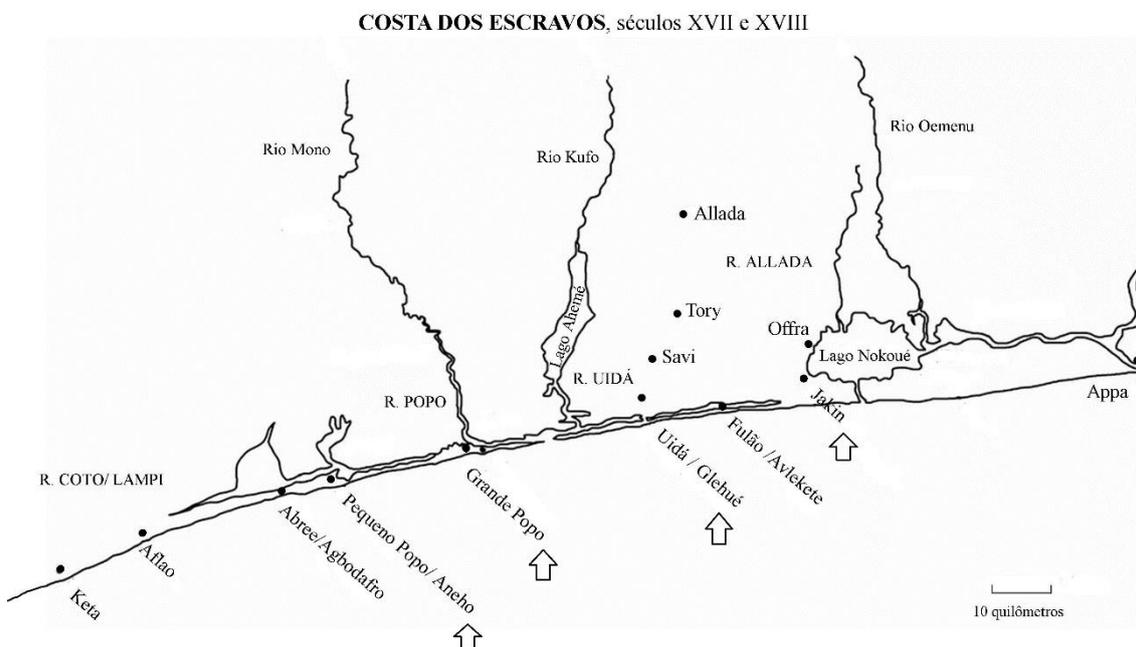
<sup>328</sup> DHBN, vol 98, p. 264, d. 139; AHU\_CU\_015, Cx., D. 2466

<sup>329</sup> VERGER, Op cit, 2002, p.149

cabeça de escravo negociado<sup>330</sup>. Esse porto foi alvo de vários conflitos e guerras, sendo tomado por Daomé em 1727<sup>331</sup>. As tomadas das fortalezas eram comuns, tendo em vista que muitas delas estavam situadas no interior e sofriam ataques constantes de reinos e poderosos locais<sup>332</sup>.

Mais a leste, como pode ser visto no mapa a seguir, havia o porto de Jaquin, construído por José de Torres, polêmico personagem que trabalharemos mais adiante e que também participou da construção do forte de Ajudá. Esse era um dos principais portos da região do reino de Allada no século XVIII. Conflitos entre este reino e o Daomé fizeram com que o forte fosse alvo de vários ataques, em especial entre as décadas de 1720 e 1730, sendo tomado em 1732<sup>333</sup>.

### Mapa 7 – Costa dos Escravos – Século XVII e XVIII



Fonte: <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?conteudo/exibir/11>

Perceba o leitor que eram diversos os portos e feitorias no decorrer da costa, e, como sugere o nome dado pelos europeus, serviam para negociar escravos e ouro. Essa grande quantidade de fortes e feitorias pode ser explicada tanto pelos conflitos entre os europeus –por exemplo, as disputas entre holandeses, ingleses e portugueses, fizeram com que estes

<sup>330</sup> DHBN, vol 85, p.132. De acordo com Verger, “Influenciado por Joseph Torres, o vice-rei pensava que a edificação do forte de Ajudá traria grandes vantagens para Portugal: em primeiro lugar, afirmava, e novo, com dignidade, a presença portuguesa nas cercanias do castelo de São Jorge da Mina, do qual haviam sido espoliados fazia oitenta anos; depois, era uma base para eventual reconquista das possessões perdidas; e, finalmente, se essa reconquista se revelasse impossível, a nova fortaleza serviria eficientemente de proteção aos navegantes do Brasil contra as exações holandesas” VERGER, Op cit, 2002, p. 154

<sup>331</sup> Cf. LOVEJOY Op cit, 2002, p.134-141, LAW, Op cit, 2013. e VERGER, Op cit, 2002, p. 166.

<sup>332</sup> VERGER, Op cit, 2002, p.147

<sup>333</sup> LAW, Op cit, 2013. e VERGER, Op cit, 2002

buscassem construir outros fortes – quanto pela maneira como os europeus se relacionavam com os reinos africanos<sup>334</sup>. Nas palavras de Verger, estabeleceu-se “uma hábil política de equilíbrio, praticada pelos soberanos locais, não permitia a nenhuma das nações europeias se impor e dominar o povo do país”<sup>335</sup>. Houve um processo de intensificação dos conflitos internos e guerras, mas também de fortalecimento de elites locais<sup>336</sup>. Havia uma superioridade militar dos africanos, que também estabeleceram controle sobre as rotas internas de comércio<sup>337</sup>. Como citamos anteriormente, esses conflitos entre os reinos locais levaram, inclusive, à tomada de algumas dessas feitorias<sup>338</sup>.

Diante desses vários portos, feitorias e fortes, deve-se destacar que o negócio de pessoas não era feito apenas em um porto, mas em vários. Ao estudar o cotidiano de compra de escravos em portos da África, Suely Cordeiro identificou que “a compra de pessoas se fazia no miudinho uma a uma; cada dia adquiria-se uma parte, da mesma forma que em cada porto”<sup>339</sup>. Talvez essa negociação “no miúdo” permitisse também a participação daqueles comerciantes com menores cabedais, tendo mais possibilidades de negociar mesmo com poucas mercadorias para trocar.

Tais dinâmicas de conflitos e equilíbrios com os locais podem ser vistas também em Angola, apesar de relações distintas terem se construído nessa região. A presença portuguesa na África Central também nos remete ao final do século XV, com a influência de religiosos católicos e autoridades régias, a partir dos contatos com o Reino do Congo. Assim, construiu-se

Desde o final do século XV, relações estáveis de alianças entre Portugal e o Congo, sem que nunca fossem postas em causa a independência e a autonomia deste último. Tratava-se de relações de Estado a Estado, com troca de embaixadores e com os respectivos soberanos a corresponderem-se regularmente, durante mais de um século, e a tratarem-se como “irmãos”<sup>340</sup>

Os lusos avançaram, no decorrer do século XVI, para o sul do Congo e se depararam com o Reino de Ndongo, hoje chamado Angola, reino este em conflito com seu vizinho ao

---

<sup>334</sup> FERREIRA Op cit, 2010, p. 485-486

<sup>335</sup> VERGER, Op cit, 2002, p.147

<sup>336</sup>FLORENTINO, Op. cit, 2014a; Lovejoy denomina essas elites de “senhores da guerra”. LOVEJOY, Op cit, 2002

<sup>337</sup> FERREIRA, Op cit., 2010, p. 490

<sup>338</sup> Sobre os conflitos nessa região e o impacto das guerras na organização dos reinos africanos da Costa da Mina, ver LAW, Op cit, 2013 e FLORENTINO, Op cit, 2014a.

<sup>339</sup> ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724-c.1752). *História* (São Paulo), v. 37, p. 1-31, 2018, p.25

<sup>340</sup> CALDEIRA, Op cit, 2013, p.81

norte. Após vários anos de disputa, os portugueses conseguiram se estabelecer de forma mais sistemática em Angola<sup>341</sup>.

Luanda se transformou no principal porto da região; ao sul, Benguela. Ao norte, Cabinda e Loango eram as referências na venda dos escravos. As já narradas disputas do século XVII também afetaram essa região, seja pela conquista dos holandeses, seja porque, na segunda metade do século, holandeses e ingleses passaram a ter uma maior influência nos portos do Norte, enquanto os portugueses continuaram mantendo influência em Luanda e Benguela. Nesses portos, vários governadores estabeleceram negócios no tráfico. De acordo com os estudos de Roquinaldo Ferreira, Luanda perdeu espaço para Benguela entre 1650 e 1730, sendo alguns dos motivos a oposição de moradores e uma reconfiguração do poder político na África Central. Com a descoberta das Minas no Brasil, Pernambuco e Bahia foram reduzindo seus contatos com Angola, que se voltava mais para o Rio de Janeiro<sup>342</sup>.

---

<sup>341</sup> ALENCASTRO, Op cit, p.73-76 CALDEIRA, Op cit, 2013, p. 91-98; MILLER, Op. cit., 1988; FERREIRA, Op cit, 2003

<sup>342</sup> MILLER, Op. cit., 1988; FERREIRA, Op cit, 2003



Vale destacar também um quadro geral de quais as principais mercadorias que eram utilizadas nas trocas por escravos. Na Costa da Mina, produtos como armas, pólvora e têxteis movimentavam significativamente o mercado com os africanos; entretanto, os dois principais produtos negociados eram o ouro e o tabaco<sup>343</sup>. Em uma das embarcações que se envolveram no tráfico em meados do Setecentos na fortaleza de Ajudá, Suely Almeida identificou os produtos negociados: tabaco, aguardente, búzios, sedas, ferro. O que nos chama atenção é o fato de não haver ouro nesse caso específico, ponto importante que será analisado mais a frente<sup>344</sup>. Na região da África Central, além de todos esses citados, houve também o importante papel da *jeribita*, bebida alcoólica apreciada pelos negociantes africanos e que passou a ser usada na segunda metade do Seiscentos<sup>345</sup>. Nessas negociações eram comuns as reclamações e casos de contrabando<sup>346</sup>.

Foi diante dessa conjuntura de conflitos e de grande complexidade do trato de pessoas escravizadas na Costa da África (Angola e Costa da Mina) que os comerciantes associados aos circuitos econômicos do Brasil se inseriram. As Capitanias do Norte, em especial os comerciantes de Pernambuco, Paraíba e Itamaracá, participaram de forma específica nessa dinâmica em um mercado muitas vezes capilarizado. Diante dessas condições, as formas que os comerciantes dessas praças desenvolveram para comprar e desembarcar na região centenas de milhares de africanos escravizados é o tema que discutiremos no próximo tópico.

### 3.3 Pernambuco e a centralização do comércio

O porto do Recife, como os números aqui já apresentados nos permitem perceber, transformou-se em um dos mais importantes do Atlântico e do mercado de escravos desde o primeiro século da colonização. Evidentemente que, diante dessa posição, o embarque e distribuição interna de africanos para as demais Capitanias do Norte e destas para as Minas tiveram neste porto sua principal referência.

<sup>343</sup> LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, M. **Resgate e mercadorias**: uma análise comparada do tráfico lusobrasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII). Afro-Ásia. n. 37, 2008, p.55-58;

<sup>344</sup> ALMEIDA, Op cit, 2018, p. 21-24

<sup>345</sup> CURTO, José C. Vinho versus Cachaça: a luta luso-brasileira pelo comércio de álcool e de escravos em Luanda, c.1648-1703. In.: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs). **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico** Sul. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999; MILLER, Joseph C. A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In.: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs). **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico** Sul. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999; FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolônial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In.: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Mária de Fátima (Org.) ; BICALHO, M. F. (Org.) . **O Antigo Regime nos Trópicos**: a dinâmica imperial portuguesa, séculos XVI-XVII. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010c

<sup>346</sup> São vários os estudos sobre o contrabando no trato negreiro. Um exemplo é o texto de FERREIRA, Op cit, 2010a.

Apesar da posição central assumida por Pernambuco no complexo açucareiro-escravista-atlântico, ainda temos muitos detalhes por descobrir sobre a dinâmica desta capitania com o mercado negreiro. Se por um lado, como estamos abordando aqui, não podemos pensar os números de africanos importados para Pernambuco de forma isolada, mas como fazendo parte de uma rede comercial que se relacionava com suas vizinhas do Ceará ao São Francisco, por outro lado precisamos avançar nos detalhes sobre as redes atlânticas, tentando analisar quem eram esses agentes mercantis e como se dava a prática de comprar e vender pessoas africanas. Afinal, antes de esses escravos serem vendidos para o interior, eles eram comercializados na África e desembarcados nos portos do Brasil.

Diante disso, alguns estudos têm apresentado importantes informações sobre o comércio de escravos para Pernambuco na primeira metade do século XVIII. Um dos trabalhos de referência nesse tema é a já citada pesquisa doutoral de Gustavo Acioli Lopes. Compreendendo as relações entre o açúcar, o tabaco, o ouro e o tráfico negreiro, o autor lança luz sobre como Pernambuco se relacionou com a Costa da Mina, apresentando a importância dessa atividade na economia da capitania<sup>347</sup>.

Outro estudo a se destacar é pesquisa de dissertação de mestrado de Ana Emília Staben, que se propõe a pensar as relações entre Pernambuco e Costa da Mina para a primeira metade do século XVIII, destacando as ações da Coroa no sentido de ter um maior controle sobre essas rotas e como essa região da África foi perdendo espaço para as relações estabelecidas com Angola, mudando a configuração dos escravos chegados em Pernambuco. Outro historiador que se dedica a pensar o tráfico para Pernambuco, com a maior parte de sua obra voltada para o século XIX, Marcus Carvalho apresenta-nos uma síntese sobre a participação de Pernambuco no tráfico de escravos entre os séculos XVI e XIX, com os números e impacto desse negócio na capitania no decorrer do tempo<sup>348</sup>.

Suely Almeida, por sua vez, também tem trabalhado o tráfico de escravos para a capitania de Pernambuco no decorrer do século XVIII. Em seu trabalho *Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e Costa da Mina*, há um foco maior na primeira metade do século, sendo a historiografia sobre esse tema em Pernambuco, em suas palavras, “tímida, não avançando muito no tema e no recorte temporal específico [1ª metade do século

---

<sup>347</sup> LOPES, Op. cit, 2018

<sup>348</sup> STABEN. Op cit, 2008; CARVALHO, Marcus J. M.. Pernambuco e Brasil nas rotas do tráfico atlântico. In: Antônio Gilberto Nogueira; Antônio Macedo e Silva. (Org.). **História e Historiografia: perspectiva e abordagens**. 1ed.Recife: Editora da UFPE, 2014

XVIII]”. Ao discutir os contratos e os principais envolvidos nesse mercado, a autora demonstra a intensidade do mercado negreiro na praça do Recife<sup>349</sup>.

Seguindo a linha de suas pesquisas sobre os comerciantes do Recife, George Cabral Souza traz informações sistematizadas sobre o envolvimento destes no mercado de africanos entre a segunda metade do século XVII e primeira metade do XVIII. O autor aponta que o envolvimento no tráfico era um importante diferencial no grupo dos “homens de negócio”. Esses comerciantes se transformaram em figuras importantes no Recife, assumindo posições de prestígio naquela sociedade<sup>350</sup>. Todas as pesquisas aqui citadas permitem-nos fazer importantes reflexões sobre o tráfico de escravizados para a capitania de Pernambuco. O objetivo deste tópico é apresentar algumas das pessoas mais importantes desta capitania, envolvidas com o trato negreiro, e como se davam suas relações com a África.

As dificuldades econômicas vivenciadas nas Capitânicas do Norte a partir da segunda metade do século XVII afetaram também Pernambuco, como já foi visto. No entanto, apesar das oscilações do tempo, o tráfico de escravos continuou constante no porto do Recife e, como os estudos citados nos apresentam e será discutido mais adiante, os comerciantes desta praça aumentaram seus cabedais praticando essa atividade.

Já foi ressaltado que as duas principais regiões da África que forneceram escravos para o Brasil foram as Ocidental e Central. No caso do envolvimento de Pernambuco nesse comércio, houve uma variação entre essas duas regiões. Se até o final do século XVII a região Central tinha rotas comerciais mais intensas com Pernambuco, durante parte da primeira metade do século XVIII os negociantes passaram a frequentar mais a África Ocidental, devido às condições já demonstradas. É apenas a partir da década de 1740 que Angola retoma sua posição no mercado negreiro com as Capitânicas do Norte.

Já na década de 1670 é possível identificar as primeiras relações entre Costa da Mina e Pernambuco, tornando-se este comércio fundamental, principalmente nas primeiras décadas do século XVIII, inclusive como uma forma de recuperar a economia em plena estagnação econômica<sup>351</sup>. Apresentamos anteriormente os números e flutuações do mercado negreiro para a referida capitania, agora cabe-nos perguntar: quem eram esses agentes mercantis e como funcionava o tráfico para este porto?

---

<sup>349</sup> ALMEIDA, Op cit, 2018

<sup>350</sup> SOUZA, G.F. C. de. Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. **CLIO (RECIFE)**, v. 37, 2019

<sup>351</sup> LOPES, Op cit, 2018

Os estudos sobre os comerciantes do Recife têm nos mostrado importantes traços desses grupos e suas formas de inserção social. A história desta vila no século XVIII, inclusive, é profundamente marcada pela presença desse grupo social no importante caso da Guerra dos Mascates. Trabalhos como os de José Antônio Gonsalves de Mello, Evaldo Cabral de Mello e George Cabral de Souza apontam que, em geral, a maioria desses negociantes vieram de Portugal ainda jovens, eram pobres e se estabeleceram no Recife sonhando com “uma melhoria de vida através do ‘fazer a América’”<sup>352</sup>, construindo ou fortalecendo laços familiares e redes de negócios. Dentro das hierarquias sociais construídas na América portuguesa, alguns desses homens de negócio conseguiram ascender e ocupar importantes posições de poder, como Câmaras, irmandades religiosas e patentes militares.

Havia um fator que gerava um corte entre esses homens de negócio: o envolvimento com o tráfico, sendo “responsável pelo surgimento de algumas das maiores fortunas ao longo do período colonial”<sup>353</sup>. Havia diferenciações sociais nesse período entre os comerciantes, sendo os chamados negociantes de “grosso trato” os mais bem sucedidos, com o negócio atlântico de escravizados central para garantir esses cabedais e diferenciação social<sup>354</sup>. A partir do levantamento feito por George Souza, temos alguns nomes dos envolvidos nesse trato.

---

<sup>352</sup> SOUZA, Op cit, 2012, p.88. Sobre os trabalhos citados, ver nota 262

<sup>353</sup> Idem, Op cit, 2019, p.118

<sup>354</sup> Essa também era uma característica presente no Rio de Janeiro, cf. FLORENTINO Op cit, 2014b

**Quadro 1 – Comerciantes de Escravos em Pernambuco – 1654-1759**

Nome	Nome
Agostinho Ferreira da Costa	Francisco Xavier de Azevedo
Antônio Dias de Almeida	João Crisóstomo
Antônio Fagundes	João de Oliveira Gouvim
Antônio Fernandes Matos	João Ribeiro de Oliveira
Antônio Ferreira de Carvalho	José Ribeiro Ribas
Antônio Gomes Ramos	João da Silva Santos
Antônio José Brandão	Joaquim Ricardo da Silva
Antônio Marques	José de Freitas Sacoto
Antônio Pinheiro Salgado	José de Sá Rosa
Antônio Rodrigues da Silva Praça	José Torres
Basílio Rodrigues Seixas	José Vaz Salgado
Brás Ferreira Maciel	Julião da Costa Aguiar
Bento Coelho	Luís Ferreira de Moura
Caetano Ferreira de Carvalho	Luís Ribeiro Lima
Custódio Ferreira de Carvalho	Manuel Álvares Moreira
Diogo de Santiago	Manuel Clemente
Domingos Ferreira Maciel	Manuel Correia de Araújo
Domingos dos Santos	Manuel Gomes dos Santos
Félix Garcia Vieira	Manuel Ribeiro de Oliveira
Francisco de Brito Neves	Patrício José de Oliveira
Francisco Gomes da Fonseca	

Fonte: SOUZA, G.F. C. de Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. **CLIO (RECIFE)**, v. 37, 2019

Não vamos aqui nos deter em todos os envolvidos nesse comércio, tendo em vista que são muitos e nem todos possuem informações abundantes para pensarmos com detalhes seu envolvimento com o tráfico. Muitos deles serão estudados no decorrer dos próximos capítulos, quando abordaremos suas relações com os sertões e as minas. Destacaremos, desta lista, alguns dos comerciantes que mais se envolveram nos negócios negreiros – aqueles que estavam no topo da hierarquia mercantil – e, a partir de suas experiências, tentaremos descobrir como se davam essas redes comerciais. O primeiro comerciante sobre quem discorreremos é Antônio Fernandes Matos. O bem documentado estudo de Gonsalves de Mello aponta a importância que ele conquistou no Recife no período estudado.

Assim como diversos outros comerciantes em Pernambuco e em outros lugares do Brasil no período colonial, Antônio Fernandes Matos nasceu na região do Minho, ao norte de Portugal. No contexto de pós-Restauração, encontrou na capitania uma possibilidade de ascensão social – e conseguiu. As informações colhidas por José Antônio Gonsalves de Mello demonstram que ele saiu da posição de mestre pedreiro para importante homem de negócio, sendo responsável

por contratar as principais obras no Recife daquele período. Importante também ressaltar que é possível identificar propriedade de fazendas e gados nos sertões que começavam a se constituir nesse período<sup>355</sup>. Não sabemos se o referido comerciante estabeleceu relações com as Minas, tendo em vista que faleceu nos primeiros anos do século XVIII, quando esse mercado ainda estava se constituindo. Sabemos, porém, que parte dos escravizados africanos que ele comercializava vinha da Costa da Mina e que ele possuía quantidade de ouro. O que é certo é que sua posição de grande comerciante se concretizou com seu envolvimento no tráfico.

Pela documentação apresentada por José Antônio Gonsalves de Mello, o referido comerciante comprava escravos na Costa da Mina e os revendia no Brasil. Em 1702, tinha como rendimento de escravos vindos da Costa da Mina o total de 5:186\$900 réis, sendo classificados 50 escravos e 23 peças. Os valores de cada escravo variavam entre 22\$000 (valor baixo devido às condições de saúde da escrava) até 120\$000. Este era um período, como já narramos anteriormente, em que os preços dos escravizados africanos estavam em plena ascensão e o mercado negreiro se tornava bastante lucrativo e atraente para os homens de negócio<sup>356</sup>.

Os contatos e as redes comerciais estabelecidas por Antônio Fernandes de Matos demonstram que ele tinha boas relações com as autoridades, sendo o tráfico de escravos um meio para tal. De todas as pessoas vindas da Costa da Mina e registradas nos rendimentos de Matos, oito peças foram vendidas ao então provedor de Pernambuco, João de Barros Rego. Outras pessoas escravizadas foram negociadas com o coronel Leonardo Bezerra e com o capitão Rocha Lima<sup>357</sup>.

Mas não era só com a Costa da Mina que Antônio Fernandes Matos estabelecia suas conexões. A partir de suas embarcações, podemos imaginar possíveis contatos também com Angola. Ele possuía embarcações de menor porte que faziam cabotagem, como a *São João e Almas*, comprada em 1698. Por sua vez, as embarcações de maior porte a exemplo de *Santo Antônio de Portugal*, uma nau, que comprou a quarta parte em 1699. No ano anterior, conseguimos identificar duas referências a uma embarcação com o mesmo nome no porto do

---

<sup>355</sup> MELLO, Op cit, 1981c, p.83; NOGUEIRA, **Às margens do Império**: a pecuária de carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América portuguesa nas dinâmicas de um império em movimento (século XVIII). Tese (doutorado). UFC/PPGH. Fortaleza, 2021, p.215

<sup>356</sup> MELLO, Op cit, 1981c.

<sup>357</sup> Não conseguimos muitos detalhes sobre ambos, porém as patentes militares de Coronel e Capitão apontam certa distinção social. No caso de Rocha Lima, nesse período, já se informava que ele servia à Coroa portuguesa fazia cerca de 24 anos, sendo provável, então, que tenha lutado nas guerras de conquista do sertão. Já sobre Leonardo Bezerra, encontramos referências de que havia participado de “sublevações” em Pernambuco – ou seja, da Guerra dos Mascates – e do assassinato de Antônio Rodrigues da Costa. Todas essas informações podem ser vistas em AHU\_CU\_015, Cx. 21, D. 1961; AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2357; AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2399

Recife, comerciando escravos de Angola<sup>358</sup>. Por fim, Matos também possuía a oitava parte da *Nossa Senhora da Penha de França*, uma charrua.

Por volta da década de 1730, período de grande crescimento do tráfico de escravos, outro comerciante se destacou: José Vaz Salgado construiu, ao que se sabe até agora, a “maior fortuna de meados do século XVIII em Pernambuco”<sup>359</sup>, formada também com o envolvimento no trato atlântico. Seguindo o padrão dos grandes negociantes da capitania, Vaz Salgado era nascido na região do Minho em Portugal. Não se tem informações exatas sobre o período em que chegou em Pernambuco, mas é possível que tenha chegado ao Brasil no início dos Setecentos<sup>360</sup>. Na década de 1730, sua riqueza e prestígio no Recife cresciam e se consolidavam, com ele chegando a assumir importantes postos militares e na Câmara.

O período em que o comerciante passou a se envolver com o tráfico também nos é desconhecido. Apesar de indícios de um Vaz Salgado como capitão de um navio negreiro vindo de Angola para o Rio de Janeiro, a data mais precisa de seu envolvimento é de 1734, quando já é possível identificar relações com José de Torres, polêmico personagem do Atlântico português e do mercado na África, ou seja, é possível que seus contatos de negócio com o Rio de Janeiro fossem anteriores à década de 1730<sup>361</sup>.

Como já foi dito, José de Torres foi um dos grandes traficantes de africanos no início do século XVIII, tendo redes comerciais com holandeses e ingleses na região da Costa da Mina e sendo um importante articulador da criação do Forte de Ajudá e do Forte de Jacquin. Essas relações com estrangeiros fizeram com que ele sofresse acusações e processos. Na década de 1730, quando estabelecia vínculos com José Vaz Salgado, Torres continuava ativo nesse mercado, circulando entre Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Costa da Mina. Em Pernambuco, ele conseguia embarcar tabacos para negociar na África e, muito provavelmente, foi nesse período em que estabeleceu suas redes com Salgado<sup>362</sup>. Por circular constantemente pelo Atlântico, o governador de Pernambuco informava, em 1731, que “este homem é tão conhecido no Brasil e as suas ideias não há pessoa que as ignore” e que, por esse ano, chegara à capitania estando “em grandes trabalhos com os credores e uma dívida à Fazenda Real”<sup>363</sup>.

<sup>358</sup> As informações sobre essas embarcações no trato negreiro estão no TSTD2.

<sup>359</sup> SOUZA, G. C. F. Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). **"Essa parte tão nobre do corpo da monarquia"**. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016

<sup>360</sup> Talvez em 1715 ou no final da década de 1720. Sobre seus dados biográficos, ver MARQUES, Teresa Cristina. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. **Textos de História**, vol. 15, nº 1/2, Brasília, 2007 e SOUZA, Op cit, 2013

<sup>361</sup> Ibidem; AHU\_CU\_015, Cx. 46, D. 4132

<sup>362</sup> VERGER, Op cit, 2002, p.89-90

<sup>363</sup> DHBN, Vol 86, p.94

José Vaz Salgado foi seu fiador em 1734, quando Torres pediu para que fosse desobrigado de pagar por embarcações de escravizados vindos da Costa da Mina. De acordo com o que consta na documentação, José de Torres esteve em Pernambuco em 1730, onde carregou três embarcações para essa Costa da Mina. Devido a suas complicadas relações e constantes dívidas, é possível que Vaz Salgado tenha vivenciado outras experiências de cobranças por ser fiador de Torres.

Ressalte-se que a presença de comerciantes do Rio de Janeiro em Pernambuco era algo comum. Em 1725, o governador de Pernambuco informava sobre a presença de três navios do Rio de Janeiro que passavam pela capitania para embarcar tabacos e se dirigirem para a Costa da Mina. O mesmo ocorria em 1722<sup>364</sup>. Ou seja, as rotas atlânticas do mercado negreiro conectavam ambas as capitanias há algum tempo antes dos laços estabelecidos entre Vaz Salgado e José de Torres. Além das relações com Torres, Vaz Salgado também estabeleceu contatos com outros negociantes do Rio de Janeiro e Minas, tema a ser trabalhado no último capítulo.

Não era só como fiador de traficantes que Vaz Salgado se envolvera com esse lucrativo comércio. Nesse mesmo período, década de 1730, José Vaz participava da Câmara do Recife e possuía uma fortuna de cerca de 500.000 cruzados (o que dava algo em torno de 200:000\$000 – duzentos contos de réis), ou seja, já se apresentava entre os homens mais ricos da região. Diante dessa grande riqueza, é provável que ele já tivesse algum tipo de envolvimento com tal atividade, e, exatamente por isso, também teve condições de arcar com os custos de suas próprias embarcações no mercado negreiro: de acordo com a documentação pesquisada, Vaz Salgado chegou a possuir várias que fizeram parte das rotas entre Costa da Mina e de Angola com o Brasil. Na lista dos navios e embarcações existentes no porto do Recife, publicada na *Informação geral da Capitania de Pernambuco*, é possível identificar três embarcações de propriedade de José Vaz Salgado, sendo elas um bergantim (*Nossa Senhor da Livramento Santo Antônio e Almas*) e duas corvetas (*Nossa Senhora do Carmo e São Francisco*; *Nossa Senhora das Mercês e São José*)<sup>365</sup>. O primeiro era responsável pelo trânsito atlântico que trazia africanos. De acordo com Gustavo Lopes, essa embarcação era de propriedade de Vaz Salgado em 1744<sup>366</sup>.

Alguns anos depois, identificamos outra embarcação de propriedade de José Vaz Salgado que também fazia o trato negreiro: era a corveta *Nossa Senhora do Pilar Santo Antônio*

---

<sup>364</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2896; DHBN, Vol 85, p. 120

<sup>365</sup> ABN, v.28, p.431

<sup>366</sup> LOPES, Op. Cit, 2018, p.161-162

e *Almas*, que, em 1749, pertencia a João Ribeiro de Oliveira, mas em 1755 identificamos como sendo propriedade de Vaz Salgado. Essa embarcação, de acordo com o TSTD2, viajou para a Costa da Mina e para Angola entre os anos de 1755 e 1759, demonstrando as alterações no mercado de escravos africanos. Neste último ano, José Vaz Salgado faleceu. De acordo com seu inventário, quando de sua morte, ele possuía as seguintes embarcações: a galera *Nossa Senhora da Conceição São José e São João Batista e São Domingos*, galera *Santa Ana e São Joaquim*, [não identificado o tipo], *Nossa Senhora da Boa Fortuna*, corveta *Santíssimo Sacramento*, corveta *Nossa Senhora do Pilar*, barco *Nossa Senhora da Apresentação*<sup>367</sup>.

Por sua riqueza e pelas informações que temos de seu envolvimento com o tráfico, as redes comerciais de Vaz Salgado não tinham como ficar restritas a Pernambuco. O alcance de suas comunicações circulava do Ceará até as Minas, demonstrando a complexidade desse trato, tema que iremos trabalhar com mais detalhes nos capítulos posteriores. À medida que Vaz Salgado ampliava suas riquezas com o envolvimento no tráfico de escravos, ele também reforçava sua posição social como um homem da nobreza de Pernambuco. Isso se deu, principalmente, por intermédio de patentes militares e outros postos ocupados. Em 1733, quando fazia parte da Câmara – algo que, por si só, já demonstrava sua importante posição social –, José Vaz fora classificado como “capitão”. Alguns anos depois, em 1739, era Coronel das Ordenanças e, em 1740, aparece como Mestre de campo dos Auxiliares. Além desses postos, ele também assumiu o ofício de Selador e Feitor da Alfândega (1746) e Patrão-mor da Barra do porto do Recife (1750)<sup>368</sup>. Outra área de investimento onde ampliava suas riquezas era nos contratos reais, transformando-se em um dos principais contratadores da capitania. Dentre os vários que arrematou, destacam-se os Dízimos e Subsídios do Tabaco e Açúcar e a do Trapiche da Alfândega em Pernambuco e o Contrato dos Dízimos Reais de Itamaracá<sup>369</sup>.

Manuel Correia de Araújo estava ao lado de José Vaz Salgado como um dos mais ricos do Recife. Tendo chegado nesta vila por volta de 1715, possuía negócios tanto na Costa da Mina quanto em Angola. Não sabemos qual é a data em que começou a se envolver no tráfico, porém era dono das embarcações que mais movimentavam o porto na década de 1740 e 1750. Uma delas, a corveta *Nossa Senhora da Boa Viagem*, poderia carregar cerca de 500 escravos. É provável que ele tivesse pelo menos mais uma embarcação envolvida no comércio de escravizados, pois, de acordo com o diário feito pelo governador Luís José Correia de Sá, todo ano pelo menos duas embarcações do referido comerciante faziam, simultaneamente, negócios

<sup>367</sup> AIAHGP. Inventário de José Vaz Salgado, 1759

<sup>368</sup> MELLO, Op cit, 1981, p. 197-198

<sup>369</sup> SOUZA; Op cit, 2012, p. 161; BARBALHO VELEZ, Op cit 2016, p.237

na África. Por exemplo, em outubro de 1751, ele enviou um navio para a Costa da Mina e, em novembro do mesmo ano, chegou um de Angola. Essa situação se repetia anualmente. Tornou-se capitão-mor e compôs a Câmara do Recife nos últimos anos da década de 1750, quando estava consolidado como grande homem de negócio. Além do mais, constituiu morgadio, com engenho e cerca de 50 escravos<sup>370</sup>. Como discutiremos mais adiante, também possuímos indícios de seu envolvimento nos interesses mercantis nos sertões das Capitanias do Norte.

Outro importante traficante de escravos de Pernambuco na primeira metade do século XVIII foi José de Freitas Sacoto. Nascido em Lisboa no final do século XVII, veio para Pernambuco, possivelmente, no início do Setecentos<sup>371</sup>. Em 1749, ele enviou um pedido de licença ao rei para poder enviar sua galera para o comércio da Costa da Mina, que chamava-se *Aleluia e Ressureição*<sup>372</sup>. Encontramos, nos dados do TSTD2, embarcação com nome muito parecido em Recife, provavelmente a mesma que chegou a pertencer a Sacoto, pois, em 1752, a *Aleluia e Ressureição* fora capitaneada por José Francisco da Rocha, o mesmo capitão que aparece na documentação do TSTD2 para o *Aleluia da Ressureição e Alma* no mesmo ano. Há registros de que ela fazia as rotas entre Pernambuco e África desde a década de 1720, frequentando os portos de Luanda, Jacuin e Ajudá.

Sacoto já era um comerciante muito rico no Recife e, embora não tão rico quanto Vaz Salgado, era um personagem com uma trajetória parecida. Além de ser português e ter chegado no mesmo período, José de Freitas Sacoto também compôs a Câmara do Recife em 1733, aparecendo como “capitão”. Sua riqueza, nessa época, circulava em torno de 30 a 50.000 cruzados (ou 12 a 20:000\$000 – doze a vinte contos de réis), o que também o transformava em um comerciante de grandes cabedais<sup>373</sup>. No seu processo para o Hábito Familiar do Santo Ofício, ele foi classificado como “um homem muito abastado de bens e de negócio muito largo”<sup>374</sup>. Não sabemos quais eram suas relações com outros comerciantes no Atlântico, mas

---

<sup>370</sup> SOUZA; Op cit, 2012, p. 519-521

<sup>371</sup> Assim como José Vaz Salgado, é difícil estabelecer qual é a data específica da chegada de Sacoto em Pernambuco. De acordo com o levantamento feito por George Souza sua chegada foi por volta de 1699. Idem; Op cit, 2012, p. 478; Gustavo Acioli traz-nos a informação de que sua chegada no Recife foi em 1718. LOPES, Op cit, 2018, p. 85. Identificamos um documento que faz referência ao fato de que José de Freitas Sacoto conseguiu licença do rei para sair de Lisboa para Recife em 1723 AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4332. Neste último caso, talvez, demonstre que, se ele estivesse no Recife anteriormente, transitava para Portugal com constância, pois, em 1735, pedia para ir ao Reino para resolver problemas de saúde.

<sup>372</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 69, D. 5871

<sup>373</sup> MELLO, Op cit, 1981b, p.189

<sup>374</sup> ANTT, PT/TT/TSO-CG/A/008-001/15257. Diligência de Habilitação de José de Freitas Sacoto. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 33, doc. 539, 1730. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=2334191>. Acesso em 28 de out de 2021

desconfiava-se de suas redes de contato no Reino, pois, em 1744, ele foi chamado a declarar se havia interferido na arrematação de contrato em Lisboa<sup>375</sup>.

Além de ter embarcações envolvidas no trato negreiro, José de Freitas Sacoto também lucrava a partir dos contratos arrematados por ele em Pernambuco, ganhando duplamente no negócio negreiro. Entre 1750 e 1752, ele foi o contratador dos direitos dos escravos que entravam na capitania e dos direitos pagos na Feitoria de Ajudá. Em 1752, ele entrou em uma contenda com o objetivo de ter os valores de 230 africanos que chegaram em Pernambuco em uma corveta inglesa arribada no Recife. De acordo com o que foi levantado, ele deveria receber os direitos dobrados, tendo em vista que a corveta era estrangeira. Até 1756, ele reivindicava esses valores<sup>376</sup>.

Todos os comerciantes citados eram de Portugal e estavam radicados na praça de Pernambuco, mas continuavam tendo seus interesses envolvidos no Reino. Isso é perceptível tanto nos casos de arrematação de contratos – muitas vezes feita no Conselho Ultramarino, o que demonstra que possuíam procuradores e redes de contato – como também nos pedidos constantes para irem para Lisboa, o que demonstra ainda possuírem laços com a terra natal<sup>377</sup>.

Outro caso interessante foi o de Francisco Pinheiro. Ele era português, grande homem de negócio, com interesses e redes mercantis em diversas praças do Brasil, comandando tudo a partir do Reino e de seus procuradores espalhados pelo Império. Isso era comum no caso de alguns contratadores, como veremos mais adiante. Já nas primeiras décadas do século XVIII, devido ao *boom* das Minas, ele começou a se envolver no comércio com a Costa da Mina e, depois, Angola. Em Pernambuco, um de seus representantes era Julião da Costa Aguiar<sup>378</sup>.

Pelas informações que temos acerca desses grandes comerciantes e suas embarcações, aliadas aos números do tráfico para Pernambuco, é perceptível a amplitude desse negócio na capitania e sua centralidade para a região, em especial se compararmos com suas vizinhas Itamaracá e Paraíba, que serão estudadas no tópico a seguir. Por serem homens de negócios muito ricos e grandes contratadores, estes possuíam diversos tipos de embarcações em Pernambuco que estavam associadas ao comércio negreiro, como naus, covetas, bergatins e galeras.

---

<sup>375</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 60, D. 5149

<sup>376</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6321, AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6811

<sup>377</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4332

<sup>378</sup> LOPES, Op cit, 2018, p.85; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o “negócio da carne humana”: 1707-1715. In: Mariza de Carvalho Soares (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro**. Niterói: Eduff, 2007

Todos esses tipos demonstram uma grande participação, pois eram barcos de médio e grande porte. Não é fácil identificar seus tamanhos exatos e tonelagens, mas, a partir do que já foi sistematizado pela historiografia, sabemos que galeras e bergantins, por exemplo, eram consideradas de grande porte. Estas últimas chegavam a pesar cerca de 250 toneladas<sup>379</sup>.

De acordo com a *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, em meados do século XVIII<sup>380</sup> havia cerca de 17 embarcações no porto do Recife, das quais cinco eram bergantins, cinco patachos, quatro galeras, duas corvetas e um navio. Ou seja, era um porto onde predominavam navios de grande porte, que também se envolviam no mercado de pessoas escravizadas. Algumas décadas antes, em 1724, outros tipos de embarcações existiam, mas a predominância desses navios já estava presente. Das 12 embarcações que se relacionavam com a Costa da Mina, a lista era composta por quatro navios, dois bergantins, duas sumacas e dois patachos, daquelas que tiveram sua tipologia identificada<sup>381</sup>.

Havia também sumacas nesse negócio, mas estas eram embarcações menores, sendo mais utilizadas por tais homens de negócio para o transporte de cabotagem, inclusive na redistribuição interna desses escravos. A sumaca tornou-se uma embarcação comum no período posterior à Restauração em 1654; era bastante parecida com um patacho, possuindo dois mastros, sendo menor e mais veloz. Em uma sumaca poderia caber entre 230 e 360 pessoas escravizadas<sup>382</sup>. Em Pernambuco, essas embarcações foram perdendo espaço para outras de maior porte, tendo em vista as disputas no Atlântico que tornavam comuns práticas de pirataria. Havia também patachos envolvidos no tráfico circulando no porto de Recife. Um deles, *Nossa Senhora da Madre de Deus e Almas*, pertencia ao homem de negócio Basílio Rodrigues Seixas<sup>383</sup>.

Pela quantidade e tipos de embarcações, também podemos reforçar como se dava a participação da praça do Recife com o negócio negreiro. Como apontamos anteriormente, Pernambuco se conectou com a África constantemente em sua história, porém foi perdendo espaço para outras praças no decorrer do século XVIII, como Salvador e Rio de Janeiro. Em documento produzido pelo Provedor de Pernambuco em 1732, podemos perceber, no decorrer de uma década, as variações da quantidade de navios e africanos escravizados que circulavam pelo porto do Recife.

---

<sup>379</sup> RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa**: Escravos, marinheiro e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2005, p.148-150

<sup>380</sup> ABN, v.28. Uma boa sistematização desses dados está presente em ALMEIDA, Op cit, 2018, p. 7

<sup>381</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 31, D. 2865

<sup>382</sup> MELLO, Op cit, 2002, p.189-201. RODRIGUES Op cit 2005

<sup>383</sup> Basílio Rodrigues Seixas possuía também relações com o sertão da Paraíba, como veremos adiante.

**Tabela 9 – Quantidade de navios e número de escravos africanos desembarcados em Recife – 1722-1731**

Ano	Pernambuco			Bahia		
	Quantidade de navios	Número de escravos	Média de escravos por embarcações	Quantidade de navios	Número de escravos	Média de escravos por embarcações
1722	10	1.957	195,7	28	4.401	157,1
1723	13	3.693	284	-	-	
1724	10	2.505	205,5	22	4.622	210
1725	6	1.650	275	0	0	
1726	11	2.733	248,4	15	3.046	203
1727	10	2.864	286,4	-		
1728	10	2.803	280,3	21	5.484	261,1
1729	6	1.426	237,6	15	3.049	203,2
1730	8	1.910	238,7	18	4.335	240,8
1731	3	859	286,3	16	4.866	304,1

Fonte: AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3786; NARDI, Jean Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração.** São Paulo: Brasiliense, 1996, p.384<sup>384</sup>

Na tabela 9, há uma relação direta entre a quantidade de navios e de escravizados que eram importados. Por motivos óbvios, quanto mais embarcações envolvidas no tráfico, maior o número de africanos importados. A Bahia importou mais escravizados do que Pernambuco, tendo uma quantidade maior de embarcações negreiras, algo que está relacionado às mudanças econômicas do Atlântico nesse período. A partir da década de 1730, há uma queda brusca no número de embarcações que faziam as rotas entre a Costa da Mina e Pernambuco.

Essa situação está inserida em um contexto mais amplo de tentativas de controle da Coroa sobre o trato negreiro da região. Na década de 1740, a situação ficou mais restrita para os comerciantes de Pernambuco e Bahia, sendo limitada, para cada capitania, uma quantidade máxima de embarcações para a Costa da Mina. Essas medidas tiveram reação dos comerciantes de Pernambuco, que reivindicavam cerca de oito embarcações para esse mercado, podendo apenas enviar três ou quatro pelas determinações régias<sup>385</sup>, o que, como veremos em capítulo posterior, afetou o acesso desses comerciantes às Minas. Nesse período, algumas foram as tentativas de criar Companhias de Comércio com o intuito de negociar com a Costa da Mina e

<sup>384</sup> Suely Almeida apresenta quadro mais detalhado sobre os desembarques em Pernambuco. Dados também sistematizados por Staben. ALMEIDA, Op cit, 2018; STABEN. Op cit, 2008

<sup>385</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 66, D. 5588

ter uma melhor inserção nesse mercado, cada vez mais restrito para os comerciantes de Pernambuco<sup>386</sup>.

O impacto dessas mudanças afetou o envolvimento de Pernambuco no comércio Atlântico de pessoas escravizadas, passando a se articular mais com as rotas de Angola, em detrimento da Costa da Mina. No decorrer do século XVIII, aos poucos, os números demonstram essas alterações.

**Tabela 10 – Embarcações e escravizados da Costa da Mina e Angola para o Recife (1722-1777)**

Período	Número de embarcações vindas da Costa da Mina	%	Números de escravos vindos da Costa da Mina	%	Números de embarcações vindas de Angola	%	Números de escravos vindos de Angola	%
1722-1731	89	100%	22.196	100%	-		-	
1742-1759	63	34,23%	16.189	29,66 %	121	65,76%	38.383	70,33%
1759-1777	25	24,27%	7.807	20,79 %	78	75,72%	29.733	79,20%

Fonte: quadro elaborado STABEN. A. E. **Negócio dos escravos**: comércio de cativos entre a Costa da Mina e a capitania de Pernambuco (1701-1759). Dissertação de Mestrado. Curitiba: UFPR, 2008, p. 80-81) a partir dos documentos AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3786; AHU\_CU\_015, Cx. 121, D. 9223

As décadas de 1740 e 1750 ainda são marcadas pelo envolvimento com a Costa da Mina, mas em proporções menores, tendência que se concretiza após 1759, ano da instauração da Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba. Ainda sobre a tabela 10, é possível identificar a média de escravos trazidos em cada embarcação. Para Pernambuco, essa média variou entre 195 e 286 escravos por embarcação, mas deve-se destacar que a quantidade de pessoas colocadas nos navios poderia ser bem maior.

A Coroa portuguesa, em diversas oportunidades, tentou regulamentar a quantidade de pessoas carregadas dentro de uma embarcação, devendo-se fazer o cálculo a partir da arqueação do navio. A situação era tal que do Reino informava-se que muitos vinham apertados e maltratados, chegando a morrer<sup>387</sup>. Entretanto, vários são os casos de desrespeito a essa questão. Evaldo Cabral de Mello informa-nos que “Os regulamentos eram sistematicamente desrespeitados, a ponto de uma sumaca que deveria conduzir 237 indivíduos transportar

<sup>386</sup> Existem algumas referências sobre essas companhias em RIBEIRO JR, Op Cit, 2004, p.74-82; Idem, Op. cit, 1971. Iremos debater sobre as propostas dessas Companhias associadas aos interesses mercantis na pecuária e ouro no capítulo seguinte.

<sup>387</sup> AIHGP. OR (1720-32), 18/03/1684

368”<sup>388</sup>. Em 1725, Marcos Gomes da Silva teve que pagar fiança por ter trazido, da Costa da Mina, mais escravos que a arqueação do navio *São Jorge das Minas* permitia<sup>389</sup>. Nessa mesma época, o capitão-mor da Paraíba informava que os comerciantes de Pernambuco negociavam tantos escravos que, mesmo com essas superlotações, não cabiam os africanos nas embarcações, tendo que fretar algumas que viam da Paraíba<sup>390</sup>.

Por tudo apresentado, Pernambuco era uma capitania – por sua importância comercial – que possuía comerciantes com ouro. Como veremos mais adiante, parte dos escravos desembarcados iam para as Minas, transformando-se em uma importante fonte de acesso a esse metal precioso. Tal mercadoria era fundamental para as compras de africanos escravizados na África. Construiu-se, nesse período, um circuito mercantil que consistia de, basicamente, comprar escravos na África para extração de ouro. Parte do ouro extraído era utilizado na África para comprar mais escravos<sup>391</sup>.

Eram constantes, da parte da Coroa, as tentativas de controlar a saída de ouro para a Costa da Mina, como uma forma de impedir que comerciantes holandeses e ingleses tivessem acesso a ele. As ordens de não negociar ouro em pó na região Ocidental da África eram desrespeitadas por comerciantes do Brasil. Em 1702, o Ouvidor-geral de Pernambuco já nos registrava uma prática que se apresentou comum no decorrer da primeira metade do século XVIII: embarcações negociando escravos com ouro em pó na Costa da Mina<sup>392</sup>.

Na década de 1720, o Vice Rei Vasco Fernandes Cesar de Menezes, diante do constante desrespeito a essa proibição, chegou a informar que “nesta parte me resolvi a lançar um Bando com pena de morte a quem transportasse ou remetesse algum gênero de ouro e prata para a Costa da Mina porque se achava esta proibição tão relaxada que principiava já a mandar patacas provinciais para o resgate dos negros”<sup>393</sup>. Dentre os vários negociantes que desrespeitavam essas regras, estavam os de Pernambuco.

Nesse sentido, já citamos o comerciante de escravos Antônio Fernandes Matos. No início do século XVIII, quando a descoberta de ouro das minas ainda era um fato recente, ele

---

<sup>388</sup> MELLO, Op cit, 2002, p.190

<sup>389</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2979

<sup>390</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 404

<sup>391</sup> Mais sobre essa dinâmica comercial, ver LOPES, Gustavo Acioli; MARQUES, Leonardo. O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). *Clio* (Recife), v. 37, 2019. Como já citamos, Carlos Kelmer Mathias defende a existência de um “Espaço econômico do ouro”.

<sup>392</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 20, D. 1892

<sup>393</sup> DHBN, Vol85, p. 113-114. Em 1713, o ouvidor-geral de Pernambuco chama atenção para o caso do comércio de escravos feito com ouro. Cf DHBN, Vol 98, p. 157, Doc. 84.

chegou a ter uma riqueza em torno de um conto e 666 mil réis (1:666\$000)<sup>394</sup>. Parte dessa fortuna em ouro era conseguida a partir do comércio de pessoas escravizadas e, possivelmente, utilizada neste. Décadas depois, governadores da Paraíba insistiam no fato do descumprimento das ordens régias e da constante comercialização de escravos com ouro em pó na Costa da Mina; de acordo com o relatado, os principais comerciantes que praticavam esse ilícito eram do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco<sup>395</sup>.

O motivo para essa prática era óbvio: os negócios com a Costa da Mina eram fundamentais para o Brasil, garantindo grandes rendimentos, e a principal forma de negociar essas pessoas escravizadas era utilizando tabaco e ouro, mercadorias que são marcadas pelos descaminhos nas Capitânicas do Norte. Outros casos de desrespeito às determinações régias e os caminhos e descaminhos do ouro serão estudados mais adiante.

Diante do que foi apresentado, fica evidente a centralidade do porto do Recife e a amplitude das redes comerciais construídas na vila, tanto pela quantidade de embarcações e africanos desembarcados, quanto pela riqueza gerada pelos homens de negócio no trato negreiro. Todos os que foram apresentados até aqui estavam no topo da hierarquia mercantil, possuindo investimentos em diversas áreas, incluindo no tráfico de escravizados. Contudo, a situação de crise açucareira e as oportunidades abertas com as Minas fizeram com que outras pessoas tentassem adentrar no trato negreiro.

Apesar da importância de Pernambuco na dinâmica atlântica e quase monopólio na inserção das Capitânicas do Norte no tráfico de escravizados e do controle por parte dos grandes negociantes, suas vizinhas tentavam – mesmo com dificuldades – construir suas próprias rotas e acessar o mercado na África. A própria conjuntura de disputas no continente africano, de dificuldades na produção do açúcar e na exploração mineira favorecia esse mercado. Nos deteremos nesse tema no próximo tópico.

### 3.4 Um comércio periférico nas Capitânicas do Norte: Itamaracá e Paraíba

É indiscutível o controle que os comerciantes de Pernambuco estabeleceram sobre o trato de escravos para as Capitânicas do Norte, porém os números e a documentação apontam que havia outras praças vizinhas que tentavam se inserir nesse mercado. Para isso, em alguns momentos, elas construía relações de alianças com comerciantes do Recife; em outros,

---

<sup>394</sup> MELLO, Op. cit., 1981c, p. 138

<sup>395</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 404. Mais sobre esse contrabando, ver FERREIRA, Op.cit., 2010a; LOPES, Op cit, 2018. Sobre estimativas da quantidade de ouro utilizadas no tráfico na primeira metade do século XVIII, LOPES; MARQUES. Op cit, 2019.

buscavam autonomia no trato. Nesse sentido, mais uma vez, as capitanias açucareiras de Itamaracá e Paraíba se apresentam tentando buscar uma parte nesse cenário. Deve-se lembrar que Pernambuco, apesar de sua importância, perdia espaço em relação a outros portos como Salvador e Rio de Janeiro, ficando periférica na economia colonial. Contudo, ao fazermos o enfoque regional, percebemos que há uma periferia no mercado de escravos, diante da centralidade do porto do Recife. Ou seja, Pernambuco perdia espaço frente a outras praças, mantendo-se, ainda assim, como centro das Capitanias do Norte. Itamaracá e Paraíba eram periféricas nessa inserção atlântica em relação a sua vizinha maior, mas, nesse período de conflitos na África e mudanças na América portuguesa, conseguiram se colocar nesse mercado de forma específica

Vamos começar pelo caso de Itamaracá. Poucos ainda são os estudos sobre esta capitania. Devido à sua extinção na década de 1760, os historiadores do século XIX e XX, que muitas vezes estavam imbuídos de pensar as histórias dos seus estados, não se dedicaram a estudar uma capitania que não existia mais. Alguns poucos estudos foram desenvolvidos, a exemplo de Maximiano Machado, Jordão Filho e Manuel Correia de Andrade<sup>396</sup>. Vale destacar que a própria organização do AHU, por exemplo, é ruim nesse sentido, pois, apesar de existir por boa parte do período colonial, a documentação de Itamaracá não possui caixas próprias, ficando dividida entre as caixas da Paraíba e Pernambuco.

Se tivermos como referência o tema do tráfico de escravos, ainda menos se tem feito. Talvez o único trabalho que insere Itamaracá vinculada a esse comércio tenha sido o de Gustavo Lopes, dando destaque à produção de tabaco e sua circulação no mercado atlântico, associado ao tráfico. Porém, se concentra na capitania de Pernambuco. Ou seja, quando Itamaracá é citada, são pensadas as relações com os comerciantes de sua vizinha, objetivo principal do referido estudo.

Diante dessa situação, identificar a praça comercial de Itamaracá, em especial o envolvimento de seus moradores com o comércio de escravos, não é algo fácil. Apesar de ser uma capitania muito articulada com o Recife, havia momentos de disputa e possibilidades de buscar alternativas à hegemonia dos seus vizinhos. De acordo com Evaldo Cabral, os conflitos entre os mazombos e mascates tiveram grande intensidade nesta capitania. Assim como em

---

<sup>396</sup> MACHADO, Maximiano Lopes. Capitania de Itamaracá. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**. V. 4, n. 29, 1883; JORDÃO FILHO, Ângelo. **Povoamento, Hegemonia e Declínio de Goiana**. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1978; ANDRADE, Manuel Correia de. **Itamaracá, uma capitania frustrada**. Recife: FIDEM/CEHM, 1999

Pernambuco, duas vilas disputavam a localidade da Câmara e a cabeça da capitania: Goiana e Nossa Senhora da Conceição<sup>397</sup>.

Desde 1692, vinham ocorrendo disputas sobre o controle da capitania. As chamadas *Alterações de Goiana* – expressão desses conflitos – não tiveram uma clareza de objetivos, porém já apontavam disputas de interesses entre os locais e as decisões régias. Nesta capitania havia uma “pequena comunidade mascatal que era em Goiana a filial da grande [Recife]”<sup>398</sup>. Nesse sentido, no início do século XVIII, explodiu a Guerra dos Mascates, que também teve fortes repercussões em Itamaracá. Não poderia ser diferente, pois existia “uma comunidade de mercadores reinóis, espécie de guarda avançada do comércio recifense à porta do sertão, a qual, inexistente das demais vilas do interior, procurava servir de contrapoder ao mandonismo dos pró-homens”<sup>399</sup>. Afinal, quem eram esses agentes mercantis? Qual o envolvimento deles no mercado de escravos? Até que ponto conseguiram construir autonomia frente ao porto do Recife?

De fato, a documentação não aponta muitos casos dos moradores de Itamaracá se envolvendo diretamente no comércio de escravos. Evaldo Cabral de Mello não nos traz detalhes sobre quem eram esses homens que faziam parte dessa comunidade mascatal. Aqueles que foram apontados como líderes do Levante de 1692, por exemplo, eram senhores de engenho, os “principais da terra”, muitos com relações familiares em Pernambuco<sup>400</sup>. Luciana Barbalho Velez discorre sobre esse levante e quem eram os principais envolvidos. Dentre os nomes citados, não conseguimos encontrar nenhum indício de envolvimento com as atividades comerciais<sup>401</sup>. Diante disso, e devido a sua posição geográfica de grande proximidade com Pernambuco, é bem provável que parte significativa dos africanos escravizados que foram trabalhar nas atividades produtivas de Itamaracá tenha entrado pelo porto do Recife. Entretanto, temos também alguns indícios de envolvimento direto entre os moradores de Itamaracá e o comércio com a África, sem passar por sua vizinha, gerando embates sobre o acesso a esse mercado.

A grave situação econômica vivenciada e a dificuldade em conseguir escravos levaram a Coroa a permitir algumas concessões para os moradores de Itamaracá, com o objetivo de estes

---

<sup>397</sup> Sobre essas disputas, ver BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá, poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685-1742)**. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal da Paraíba. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. História, 2009

<sup>398</sup> MELLO, Op. cit, 1995, p.81

<sup>399</sup> Ibidem, p.309

<sup>400</sup> Dentre eles, os que mais se destacavam eram os Cavalcanti de Albuquerque

<sup>401</sup> BARBALHO VELEZ, Op. cit, 2016.

se envolverem no tráfico. A primeira referência que conseguimos ter desse trato para a capitania sem passar por Recife é de 1713, não significando que uma relação direta com a África não possa ter ocorrido em período anterior<sup>402</sup>. A partir de uma solicitação dos oficiais da Câmara, o Rei permitia a criação de uma companhia feita pelos moradores de Goiana para comprarem escravos na costa da África. De acordo com a percepção régia, montar essa companhia não seria algo difícil, tendo em vista que a necessidade de escravos era grande<sup>403</sup>.

Não temos nenhum estudo sobre a composição da Câmara de Goiana, entretanto, ao pesquisarmos a documentação referente a essa capitania, conseguimos identificar que, entre os anos de 1712 e 1713, compunham a referida Câmara: Leonardo de Albuquerque, Manoel Dias [?], Antônio [?], Antônio Ferreira do Amaral e Manoel [?] Colaço<sup>404</sup>. Não encontramos outros documentos que nos permitissem aprofundar detalhes sobre quem eram essas pessoas, se comerciantes ou não. De acordo com os estudos de Evaldo Mello e Luciana Barbalho, a Câmara de Goiana era formada tanto por comerciantes quanto por senhores de engenho e lavradores de cana, fenômeno comum em outros lugares do Brasil. Ao alvorecer do Setecentos, a maioria da Câmara seria formada por comerciantes.

É fundamental destacar que, nesse período em que houve o pedido para comprar escravos na costa da África, a chamada Guerra dos Mascates ainda estava repercutindo na dinâmica entre senhores de engenho e comerciantes. Alguns anos antes, Goiana havia se transformado em centro político da capitania, refletindo algumas das contradições que também se apresentavam no Recife<sup>405</sup>. Seria essa uma ação de senhores ou pequenos comerciantes para saírem da influência dos homens de negócio do Recife?

Apesar de estarem autorizados a comercializar com a África, havia uma dificuldade que foi posta diante da Coroa por volta de 1719. Consistia no fato de terem que despachar os ditos escravos pelo porto de Pernambuco, não podendo navegar diretamente. Foram, após reclamações, autorizados por seis anos a navegar livremente, sem passar por Recife<sup>406</sup>. Aqui fica-nos evidente que há uma disputa entre Itamaracá e sua vizinha para ter espaço no lucrativo

---

<sup>402</sup> Vale destacar também que, nesse mesmo período, a Coroa estava fazendo concessões aos moradores da Paraíba com o mesmo intuito, como veremos adiante.

<sup>403</sup> DHBN, Vol 99, p. 83, Doc 46

<sup>404</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2335. Para o ano de 1713, encontramos, além desses nomes, outros, como: Manoel Barbosa de Lima, Manoel Bezerra, João Guedes Alcoforado, Francisco Monteiro de Sá. Esses nomes, porém, estão em documento datado de outubro do referido ano. AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2367.

<sup>405</sup> A mudança para Goiana em detrimento de Nossa Senhora da Conceição (que ficava na ilha) ocorreu ainda no final do século XVII, mas esse foi sempre um ponto de conflito entre as elites locais.

<sup>406</sup> DHBN, vol 99, p. 83, Doc. 46

trato negreiro e uma tentativa de buscar autonomia à hegemonia do Recife. Esse pedido foi renovado em 1725, 1731 e 1747<sup>407</sup>.

No final da década de 1740, em carta do governador de Pernambuco sobre o comércio de sua vizinha com a África para obter escravos, há uma síntese dessas permissões e realizações mercantis. De acordo com ele, nova concessão fora feita por volta de 1720, como já apontamos. A primeira embarcação havia saído em 1721 e esse comércio se deu até o ano de 1730. Desde então, não havia embarcação naquele porto capaz de fazer esse comércio<sup>408</sup>. Portanto, pelo que conseguimos identificar na documentação, temos o seguinte intervalo de participação mais efetiva de Itamaracá nos circuitos negreiros: em 1713, quando há o pedido à Coroa de negociação direta com a África; entre 1720 e 1745, houve a autorização e, ainda que de forma restrita – com poucos navios –, os moradores de Itamaracá tiveram uma participação no tráfico.

A partir das décadas de 1730 e 1740, a capitania passou a ter mais dificuldades em estabelecer essas rotas e, por fim, entre 1745 e 1748, período em que Pernambuco tinha cada vez mais dificuldade de negociar com a Costa da Mina, tentando rearticular suas navegações para Angola enquanto perdia ainda mais espaço para Bahia e Rio de Janeiro, o Governador de Pernambuco e os representantes de Itamaracá têm seus conflitos registrados com mais detalhes. Esse período nos faz pensar na crise de acesso ao mercado da Costa da Mina, que entra em refluxo para as Capitanias do Norte, e de maiores atritos entre tais capitanias, com os comerciantes do Recife tentando ter uma maior projeção sobre suas vizinhas<sup>409</sup>. Como veremos mais adiante, esse foi um período marcado pela diminuição das vendas de escravos para as Minas – ou seja, redução no acesso ao ouro, que era utilizado na referida região da África – e uma maior concentração do trato negreiro no Recife. Pernambuco tinha direito a negociar com a Costa da Mina a partir de quatro embarcações e, para o governador da referida capitania, não fazia sentido Itamaracá ter acesso a esse comércio fora dessa cota. Ainda acrescenta que em

---

<sup>407</sup> Para esses anos, conseguimos identificar os seguintes nomes compondo a Câmara: Agosto de 1725 – Lourenço da Silva de Melo, João Bezerra de Meneses e Jerônimo de Albuquerque [?] (AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2960; Novembro de 1731 – Antônio de Albuquerque Maranhão, Caetano de Melo de Castro e Manoel Ribeiro do Vale (AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3771); Janeiro de 1747 – Antônio Brandão de Lima, Marcos Cavalcanti Albuquerque, Francisco Freire de Andrade e João Teixeira Pacheco (AHU\_CU\_015, Cx. 65, D. 5508).

<sup>408</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 67, D. 5683.

<sup>409</sup> O governador chegava a informar que “Este comércio com a Costa da Mina tem tido várias mudanças porque tendo continuado muitos anos franco a todos os portos depois se conheceu não ser isto o mais conveniente para a conservação do mesmo comércio, e atendendo algumas circunstancias que foram presentes a vossa Majestade foi servido resolver que entre os moradores de Pernambuco e da Bahia se poderia fazer uma companhia para a continuação deste mesmo comércio” (AHU\_CU\_015, Cx. 67, D. 5683). O governador faz referência aos limites de embarcações que fora estabelecido para negociar com a Costa da Mina, diante das dificuldades encontradas por volta das décadas de 1730 e 1740, já analisadas neste capítulo. Diante dos limites e perdas dos negociantes de Pernambuco com o comércio da Costa da Mina, não seria interessante ao governador da capitania permitir ou incentivar que moradores de capitanias vizinhas pudessem negociar livremente com a mesma Costa.

nenhum momento os moradores de Itamaracá se envolveram com o comércio de Angola, que seria mais barato.

Os moradores da vila de Goiana argumentavam, por sua vez, que o negócio com Pernambuco não daria conta de atender às demandas da capitania porque os escravos iam quase de imediato para o Rio de Janeiro, voltado para as necessidades das Minas. Em contraposição ao que defendia o governador de Pernambuco, Itamaracá teria duas embarcações aptas para ir até Angola ou Costa da Mina<sup>410</sup>. Infelizmente, não conseguimos saber quem eram os donos e quantas vezes faziam essa viagem para a África. Mais adiante, quando apresentarmos a situação da Paraíba, veremos que as duas capitanias possuíam características muito parecidas, sendo possível fazer comparativos.

O que nos chama atenção é que, apesar de a historiografia apontar fortes relações entre os comerciantes de Goiana e Recife, havia esse conflito sobre a forma como se iria negociar com a África. Esses homens de negócio gostariam de, apesar da proximidade com o Recife, levar possíveis vantagens com o tráfico? Ou esse pedido havia sido articulado por senhores de engenho para se afastarem da influência dos homens de negócio da praça vizinha? Infelizmente, as dificuldades nas informações sobre a composição dessa Câmara e desses comerciantes nos impedem de dar uma resposta.

A condição jurisdicional de Itamaracá foi um problema para despachar esses escravos no período em que houve uma participação maior da capitania no mercado negreiro. Desde a década de 1670, quando foi criada, até 1760, quando perdeu sua autonomia, a Provedoria de Itamaracá teve dificuldades e conflitos com a de Pernambuco, seja sobre o local de arrematação dos contratos, seja devido ao fato de como os valores arrecadados deveriam ser gastos<sup>411</sup>. Essas contendas também repercutiram no comércio de escravos vindos da África. Em 1726, o Provedor de Itamaracá João Lopes descrevia os problemas entre sua Provedoria e o Almojarife de Pernambuco no que diz respeito à cobrança dos impostos e registros referentes aos escravos desembarcados<sup>412</sup>.

Apesar das dificuldades em traçar um perfil e identificar informações dos comerciantes de escravos de Itamaracá, encontramos um personagem que pode nos trazer algumas reflexões sobre a capitania e que, por isso, nos chamou atenção: Antônio Monteiro. Em 1723, ele recebia carta patente de Coronel do Regimento dos Homens do Cipó, substituindo o então coronel

---

<sup>410</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 67, D. 5683

<sup>411</sup> BARBALHO VELEZ, Op cit 2016.

<sup>412</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 34, D. 3148

Manoel Gonçalves Tundacumbe, personagem conhecido por sua truculência, mas que foi importante para a organização dessas tropas *do Cipó*<sup>413</sup>.

Na carta, o governador de Pernambuco nomeava Monteiro e determinava que “exerça e goze de todas as honras, graças, franquezas, privilégios, preeminências isenções e liberdades, que mereçam do dito posto lhe tocarem”<sup>414</sup>. De fato, os serviços prestados por Antônio Monteiro não estavam associados a questões militares, mas por fazer “crescer e subir os contratos e subsídios dos açúcares e tabacos, de que tem sido contratador na mesma capitania, procedendo em tudo, com muita satisfação e zelo”, ainda de acordo com o mesmo documento. Ou seja, ele era um homem envolvido com arrematação de contratos e comércio e, por isso, estava recebendo essa patente.

Alguns anos antes, Monteiro também arrematara contratos na vizinha Paraíba, capitania que, como vimos, tinha grandes limitações de comércio<sup>415</sup>. Nessa oportunidade, o capitão-mor da Paraíba informava que Antônio Monteiro possuía “muita quantidade de escravo tendo a maior parte em três embarcações que navegavam para a Costa da Mina” e que muito iria contribuir para o desenvolvimento do comércio da capitania<sup>416</sup>. Interessante notar essa relação, pois Monteiro tornou-se Coronel dos Homens do Cipó por seus serviços relacionados ao comércio e à economia local. Essa tropa surgira exatamente no período da Guerra dos Mascates e tinha como traço o conflito com os senhores de engenho, em defesa dos comerciantes. Nas palavras de Evaldo Cabral de Mello:

Como aconteceram no Recife, a mascataria preparou uma revanche. Data de então o aparecimento dos “homens do cipó”, uma quadrilha que constava inicialmente com cerca de cinquenta indivíduos, cuja missão consistia na proteção dos reinóis de Goiana, atuando como sua força de choque. [...]. Organizados em tropa, intimaram os Cavalcanti a se retirarem da vila [...]<sup>417</sup>

Os *Homens do Cipó* estavam, portanto, no centro do conflito entre mascates e mazombos, e o comerciante de quem mais temos informações em Itamaracá tornou-se coronel desse grupo. Vale ressaltar que Antônio Monteiro também foi um nome que encontramos em

---

<sup>413</sup> De acordo com Evaldo Cabral de Mello, o dito Manoel “organizara a partir desse núcleo de sobreviventes uma força que espalhou o terror na nobreza de Itamaracá, composta maciçamente de criminosos, especialmente da Paraíba, foragidos na capitania. Manuel Gonçalves chegara há muitos anos do Reino, já homem-feito, os modos truculentos, a cicatriz de uma cutilada estampada no rosto delatando seu passado de valentão de aldeia, cicatriz que procurava esconder mediante fartos bigodes de português de caricatura.” Tornou-se um dos principais nomes na revolta dos mascates em Goiana. MELLO, Op. cit, 1995, p. 364

<sup>414</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 30, D. 2764

<sup>415</sup> DHBN, 99, p.185

<sup>416</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 458

<sup>417</sup> MELLO, Op cit, 1995, p.364

Pernambuco, porém em um período bem anterior. Um homem com o mesmo nome requisitara ao Rei mercê devido aos serviços militares prestados na capitania de Pernambuco entre 1651 e 1689<sup>418</sup>. Pelas datas, a possibilidade de ser a mesma pessoa é pequena. Seria, então, esse Antônio Monteiro pai do comerciante de Itamaracá? Não sabemos. Outras perguntas se colocam. Seria Antônio Monteiro – o comerciante, coronel dos Homens do Cipó – um dos donos das duas embarcações existentes em Itamaracá citadas anteriormente? Não conseguimos identificar se as embarcações citadas pelo Capitão-mor eram da Paraíba ou de Itamaracá. O que nos ficou evidente, com esse caso, foram as relações entre os moradores das duas capitanias menores, sem necessariamente passar por Pernambuco, e o envolvimento ou de senhores de engenho ou de comerciantes de menor cabedal<sup>419</sup>.

Apesar de, aparentemente, ser um comerciante importante da capitania, um problema ocorreu com Antônio Monteiro: ele faliu e o espólio de sua herança gerou alguns conflitos que permaneceram até a década de 1750, após seu falecimento. Chegou a ser citado também em alguns processos. Sobre essas informações registradas na documentação, é interessante notar algumas questões. Em dois casos, encontramos pedidos de cobrança a Antônio Monteiro e ambos foram feitos por mulheres: Catarina Teresa da Cunha e Isabel Houblon, sendo esta uma inglesa, o que aponta para possíveis relações de Monteiro com negociantes ingleses. Em 1727, Isabel informava que ele tinha uma dívida a pagar que girava em torno da quantia de 1: 387 \$880 réis. Outro ponto diz respeito à fortuna que ele possuía e deixou sob o comando de seu filho, com o mesmo nome e morador da Paraíba. Após as cobranças feitas, os bens de Antônio Monteiro foram executados em 1751 e estavam em torno de 3:486\$393 réis<sup>420</sup>.

Tendo em vista a situação de dificuldades econômicas vivenciadas por Itamaracá e Paraíba, esse valor demonstra que Monteiro foi um homem que acumulou muitos bens, parte deles, possivelmente, com o envolvimento no tráfico de africanos escravizados. Ele fora considerado “favorecido de pessoas poderosas”. Como vimos no capítulo anterior, o valor dos escravos africanos em 1750 (mesmo período em que os bens de Monteiro foram avaliados) estava em torno de 120 mil réis. Isso significa que sua riqueza poderia ser traduzida em um quantitativo de cerca de 30 africanos, o que não era nada comum para a realidade das capitanias de Itamaracá e Paraíba.

---

<sup>418</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 14, D. 1462

<sup>419</sup> Apesar de a recomendação do capitão-mor da Paraíba apontar para ser um grande homem de negócio, se comparado aos do Recife que estavam envolvidos no tráfico ele era um comerciante de menor cabedal. Não à toa, faliu pouco tempo depois.

<sup>420</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 29, D. 2574; AHU\_CU\_015, Cx. 35, D. 3245; AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 539; AHU\_CU\_014, Cx. 16, D. 1304; AHU\_CU\_014, Cx. 17, D. 1418; DHBN, v. 99, p.185, d.105

Outra maneira em que tentamos identificar a comunidade mercantil em Itamaracá foi por intermédio das arrematações dos contratos. A partir de levantamento feito por Luciana Barbalho Velez, entre os anos de 1709 e 1759 foram identificados quinze contratadores, nenhum deles da capitania. Todos os citados na documentação ou eram moradores do Reino ou do Recife<sup>421</sup>. O único nome identificado, então, com referência de ser homem de negócio, com envolvimento no tráfico negreiro e que arrematava contrato em Itamaracá foi o de Antônio Monteiro, mas este não aparece no levantamento de Vélez.

Personagens como Antônio Monteiro circulavam pelas capitanias atrás de negócios. Como apontamos, ele possivelmente negociou escravos com moradores da Paraíba. Suas embarcações levaram o capitão-mor desta a tentar atrair o comerciante para arrematar os contratos da capitania. O envolvimento desta capitania no tráfico atlântico contou com uma participação mais documentada (ainda que de forma dispersa) em relação a Itamaracá. Como estamos apontando até aqui, a Paraíba também atravessou graves dificuldades em recompor sua mão de obra na crise vivenciada a partir da segunda metade do século XVII. A possibilidade de compra de escravos africanos era baixíssima e tornou-se ainda mais difícil com o aumento dos preços dos escravos.

Em 1675, ou seja, duas décadas após a Restauração, os senhores de engenho reclamavam das dificuldades em comprar escravos da África e reivindicavam usar os indígenas aldeados. Esse problema persistiu ainda por décadas. Em 1716, o capitão-mor João da Maia da Gama informava que, com exceção de dois engenhos, os demais estavam “quase perdidos e vindo-se abaixo e geralmente todos sem fábricas; e não será possível moer algum se não fora o cuidado com que lhe reparto os índios das aldeias para lhes fazerem lenhas”<sup>422</sup>. Ou seja, mais uma vez, em um espaço de quarenta anos, os indígenas aparecem na documentação para auxiliar como força de trabalho, diante das dificuldades de se comprar africanos.

As dificuldades não impediram os moradores da Paraíba de tentar: pelo contrário, inserir-se no mercado negreiro foi uma preocupação constante como saída para a crise. Em 1694, o homem de negócio Francisco Mendes de Barros, do Reino, pedia autorização da Coroa para embarcar açúcar na Paraíba e levar até o Cabo Verde, onde compraria escravos para retornar à capitania. Disponibilizava, assim, duas embarcações para esse trajeto. Informava ele, naquela oportunidade, que havia dificuldades de os comboios passarem pela capitania e que isso comprometia sua safra de açúcar, problema que era constante, como já demonstramos no

---

<sup>421</sup> BARBALHO VELEZ, Op cit, 2016, p.237

<sup>422</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 360

capítulo anterior. Nas palavras de Francisco Barros, os moradores já sabiam da possibilidade do envio desses navios e esperavam a liberação régia<sup>423</sup>.

A chegada de africanos na Paraíba era anterior ao pedido de Francisco Mendes de Barros, nos anos 1690. Apesar de todas as dificuldades econômicas da capitania e no acesso à mão de obra africana no período pós Guerra da Restauração, como narramos no primeiro capítulo, é provável que as pessoas escravizadas fossem levadas para essas terras. Na década de 1670, dos cerca de 18 engenhos em funcionamento, seis pertenciam a Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros, dois personagens centrais no processo de Restauração e reorganização do tráfico atlântico<sup>424</sup>. Ambos tinham engenhos em Pernambuco e, possivelmente, ao participarem do comércio de escravos africanos, faziam a distribuição destes por suas propriedades nas duas capitanias.

A documentação só nos permite falar de um envolvimento mais frequente dos moradores da Paraíba a partir do século XVIII. A própria Coroa ou órgãos de fiscalização, ao se referirem aos portos que estavam envolvidos no comércio de escravos, faziam referência ao porto de Pernambuco e Paraíba. Isso pode ser explicado a partir de alguns elementos. Em primeiro lugar, quase todas as chamadas capitanias do Norte estavam sob jurisdição de Pernambuco à exceção da Paraíba, que só se tornou subordinada em 1755<sup>425</sup>. Em segundo lugar, porque esta capitania, diferente de outras vizinhas, conseguiu armar embarcações com o objetivo de ir comprar escravos na África de forma mais organizada. Entretanto, vivenciou diversas dificuldades. Já vimos, em páginas anteriores, que essa participação teve seus altos e baixos na dinâmica atlântica da primeira metade do Setecentos.

Durante décadas, a historiografia da Paraíba não tratou a escravidão como um tema que merecesse destaque. Por consequência, o tema do tráfico foi praticamente esquecido das pesquisas sobre os períodos colonial e imperial. Poucas foram as exceções. Solange Rocha publicou um artigo com o objetivo de pensar as relações atlânticas que influenciaram a Paraíba, em especial a procedência dos escravos que desembarcaram nesta capitania. Fazendo um apanhado geral sobre os números de escravos e as relações estabelecidas entre Paraíba, Pernambuco e África, a autora traz, principalmente, dados relacionados à segunda metade do

---

<sup>423</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 3, D. 186. O caso de deterioração da condição do açúcar era comum devido ao isolamento do porto da Paraíba. Como nos informa Mozart Menezes, “Sem barcos no horizonte, lavradores e senhores de engenho se desesperavam, assistindo aos açúcares apodrecerem nos paços do Tiberi e Varadouro”. MENEZES, Op cit, 2012, p.75

<sup>424</sup> Ibidem, p.76

<sup>425</sup> Itamaracá também só seria anexada oficialmente na década de 1760, mas possuía uma relação muito próxima com o Recife, como já abordamos.

século XVIII, após a criação da Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba, não aprofundando os elementos relacionados à primeira metade do referido século<sup>426</sup>.

Realizamos, em outra oportunidade, um estudo sobre o tráfico de escravos na Paraíba. O objetivo do trabalho foi discutir a inserção desta no comércio atlântico de escravos na primeira metade do século XIX, trazendo alguns números e relações construídas no decorrer do Setecentos, também não aprofundando esse debate naquela oportunidade. Também dedicamos um artigo a trabalhar algumas evidências do envolvimento de moradores da Paraíba com o tráfico na primeira metade do século XVIII<sup>427</sup>.

Outros dois estudos sobre o comércio de escravos na primeira metade do século XVIII são os de Elza Oliveira e Mozart Vergetti de Menezes<sup>428</sup>. A primeira escreve sobre a crise da Paraíba no século XVIII, que levou à anexação desta a Pernambuco. No decorrer de suas pesquisas, Elza Oliveira foi uma das pioneiras a pesquisar com os arquivos de Portugal sobre a capitania. Com isso, desenvolveu seu trabalho trazendo algumas informações sobre o envolvimento no tráfico de escravos no século XVIII. Já Mozart Menezes também desenvolveu pesquisa sobre o mesmo recorte da segunda metade do século XVII e primeira metade do XVIII. Ao compreender o funcionamento da Provedoria Real da Paraíba, o autor apresentou importantes reflexões sobre a entrada de escravos na referida capitania. Em nenhum desses trabalhos, porém, há um aprofundamento sobre quem eram os principais agentes responsáveis pelo tráfico e como suas articulações se davam nesse negócio. É o que tentamos apresentar aqui.

Como já ressaltamos, a presença de moradores da Paraíba no tráfico se tornou mais comum a partir do século XVIII, porém em menores proporções em relação a Pernambuco. Assim, surgem algumas questões: por que o envolvimento no tráfico, mesmo diante de tantas dificuldades? Como se davam as relações entre os comerciantes e senhores da Paraíba nesse mercado? Para além dos elementos quantitativos já apresentados, é importante compreender os detalhes do funcionamento dessa atividade e da dinâmica social, destacando seus principais agentes e práticas, além de identificar algumas brechas encontradas por esses moradores, buscando sair da influência do Recife.

---

<sup>426</sup> ROCHA, Solange Pereira da. Travessias atlânticas: Rotas do tráfico e a presença africana na Paraíba colonial. *Portuguese Studies Review* Vol. 14, No. 1, 2006

<sup>427</sup> GUIMARÃES, Matheus Silveira. **Diáspora africana na Paraíba**: trabalho, tráfico e sociabilidade na primeira metade do século XIX. João Pessoa: Editora do CCTA, 2018; Idem.. O comércio atlântico na diáspora africana: Paraíba, África e Minas Gerais (1700-1759). In: ROCHA, Solange P.; GUIMARÃES, Matheus Silveira. (Org.). **Experiências históricas da gente negra na diáspora africana**: Paraíba colonial e imperial (Travessias atlânticas e a Paraíba afro - diaspórica ; 1). 1ed. João Pessoa: Editora UFPB, 2018

<sup>428</sup> OLIVEIRA, Elza Régias. Escravidão na Paraíba no século XVIII. In.: **Teoria, história e memória**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2011; MENEZES, Mozart Vergetti Negros e indígenas na economia da Paraíba (1647-1755). In.: ROCHA, Solange Pereira da; FONSECA, Ivonildes da Silva (orgs). **População negra na Paraíba**: Educação, história e política. Campina Grande: EDUFPG, 2010

Compreender o tráfico de escravos para essa capitania também não é um procedimento fácil. A documentação aponta importantes indícios desse negócio, mas são informações muitas vezes esparsas. As dificuldades econômicas também se expressam nessa dispersão das fontes, como no caso dos dados sobre a Alfândega ou informações mais seriadas acerca do tráfico. Além disso, o levantamento dos “homens de negócio” dessa praça e seu possível envolvimento nesse comércio atlântico requer, por motivos óbvios, um esforço maior do que em relação à praça do Recife, mais abundante em fontes. Contudo, foi mais fácil identificar a participação dos negociantes da Paraíba do que de sua vizinha Itamaracá. Diante disso, podemos apresentar um quadro, ainda que fragmentário, da participação da Paraíba no tráfico atlântico de escravos na primeira metade do século XVIII. Na medida do possível, faremos um comparativo com Itamaracá.

Um dos casos mais significativos envolveu o já referido João da Maia da Gama, que, em 1714, respondeu à preocupação da Coroa com a recuperação econômica da Paraíba e da necessidade de se obter escravos, entre 200 e 300 nos cálculos régios. Sem conter sua insatisfação, o capitão-mor reclamava, pois havia oito anos que ele já vinha chamando atenção dos senhores de engenho para essa alternativa. Resolveu, então, tomar uma iniciativa: armou um patacho e tentou mobilizar os senhores a participarem na empreitada, porém apenas um lavrador de tabaco resolveu se envolver (com apenas dez rolos)<sup>429</sup>. A ação também contou com a participação de “particulares” da Paraíba e Goiana, além do investimento do próprio João da Maia. Ao retornar com 170 escravos, uma surpresa: nenhum senhor de engenho comprou esses escravos<sup>430</sup>. Nesse momento, não conseguimos identificar quem eram esses “particulares” da Paraíba. Exatamente no mesmo período, os moradores de Itamaracá estavam requisitando ao Rei e conseguindo a mercê de negociar diretamente com a África, o que demonstra certa movimentação e abertura para entrada nesse comércio nas capitanias periféricas.

Apesar disso, o capitão-mor viu essa experiência como exitosa, possivelmente tendo vendido em outros lugares esses escravos. Organizou uma nova viagem para obter africanos. Mais uma vez, nenhuma participação dos senhores nesse investimento. A embarcação voltou com um número ainda maior: 270 escravos, o que demonstra que a iniciativa anterior tinha dado certo. Para Maia da Gama, o principal motivo de os senhores não terem comprado os escravos devia-se ao fato de serem “miseráveis homens”. Como já vimos, a situação era grave. Esses

---

<sup>429</sup> Parece-nos interessante esta informação, pois Nardi aponta que, na década de 1750, o preço dos escravos estava na faixa de 16 rolos, querendo os negociantes diminuir para 10. Mesmo com todas as variações do tempo, parece-nos que 10 rolos era uma quantidade pequena para comprar 170 escravos. Quais eram as demais mercadorias negociadas? João da Maia da Gama não revelou. Cf. NARDI, Op cit, 1987, p.58

<sup>430</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 360

senhores não se viram em condições de comprar escravos e, nas duas tentativas, os escravos foram direcionados para fora.

Essa não foi a única vez que o mercado de africanos enfrentou obstáculos na Paraíba. Os problemas econômicos dos senhores de engenho em conseguir comprar africanos ficaram ainda mais evidentes alguns anos depois. Em carta conjunta elaborada por senhores e lavradores da Paraíba, eles explicavam – mais uma vez – as dificuldades vivenciadas e que se achavam arruinados “pela falta e carestia de escravos”. A situação estava ainda mais grave devido à seca ocorrida por volta de 1723. Pediam ao Rei que pudessem introduzir algumas embarcações com escravos para retomarem as fábricas dos engenhos e cultivo da cana. Para isso, solicitavam comprar os escravos, mas só pagá-los após quatro ou cinco anos, que o Rei também escolhesse “algum sujeito que ou por cabedais ou por crédito pudesse transportar de Angola para este porto o número de 800 ou 1000 escravos”, ao preço de 90 até 120 mil réis<sup>431</sup>. No capítulo anterior, apontamos que o preço dos escravos africanos estava circulando em torno de 180 mil réis nessa década; ou seja, os moradores da Paraíba queriam comprar essas pessoas escravizadas pela metade do preço e ainda pagar depois, o que parecia fora da realidade. O já citado Antônio Monteiro, tempos depois, apareceu para o capitão-mor João de Abreu Castelo Branco como um desses homens com cabedais que poderiam solucionar o problema. Como vimos, porém, este comerciante faliu.

Não devemos afirmar que todas essas dificuldades representaram a exclusão da Paraíba do mercado atlântico de africanos no decorrer do século XVIII. No início deste capítulo, apresentamos os números que temos disponíveis da entrada de africanos na capitania. Mesmo que muitos deles tenham sido revendidos para as Minas, como veremos mais adiante, uma outra parte ficou na capitania. Tais negociações eram feitas por moradores da Paraíba. Então, quem seriam os “homens de cabedais” dispostos a se envolver com esse mercado?

No mesmo documento elaborado por senhores e lavradores citados a alguns parágrafos atrás, está um nome: Matias Soares Taveira, senhor dos engenhos Una e Tabocas<sup>432</sup>, importante personagem para pensarmos a inserção da Paraíba no mercado atlântico de escravos na primeira metade do século XVIII, pois teve um grande envolvimento neste trato, apesar de não conseguirmos indícios de que era um comerciante de grosso trato. Matias Taveira se envolveu no comércio atlântico de escravos por volta de 1714, com o incentivo de João da Maia da Gama.

---

<sup>431</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452. Essa mesma demanda por 1000 escravos foi reforçada no ano seguinte AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506

<sup>432</sup> Neste documento, Matias Taveira assina como senhor apenas do engenho do Una, mas, em outra oportunidade, anos depois, informa ser também senhor do engenho Tabocas e que havia herdado ambos de seu pai AHU\_CU\_014, Cx. 12, D. 982

Como este havia afirmado diante do desinteresse dos senhores de engenho, “só Mathias Soares Taveira senhor de engenho fez um patacho que brevemente se fará viagem para a Costa”<sup>433</sup>.

Um elemento nos chama atenção nesse caso: diferente da experiência do Recife, grande praça comercial no século XVIII, o envolvimento no tráfico de africanos se deu a partir da iniciativa de um capitão-mor e contou com a participação de um senhor de engenho. Como João da Maia da Gama afirmou – e não temos elementos para discordar –, havia apenas dois engenhos que não estavam “quase perdidos ou vindo abaixo”. Diante de uma capitania com baixa capacidade de comércio e sem grandes negociantes de grosso trato, o que nos parece é que uma das poucas pessoas que tinham cabedais para o investimento no tráfico era Matias Taveira, contando com o apoio do referido capitão-mor.

Possivelmente, Matias Soares Taveira era ainda um jovem senhor de engenho, mas percebeu no tráfico de africanos uma forma de acumular mais cabedais e garantir a produção de seus engenhos. Na documentação, conseguimos identificar um patacho de sua propriedade. Era o *Nossa Senhora das Neves*, uma possível homenagem à padroeira da cidade<sup>434</sup>, que passou a fazer constantes viagens pelo Atlântico. Em 1721, a embarcação foi apreendida, juntamente com o capitão João Gomes<sup>435</sup> e o negociante inglês Roland Martins. O *Nossa Senhora das Neves* arribou em janeiro no porto da Baía da Traição, litoral norte da capitania, trazendo cerca de cinquenta escravos da Costa da Mina. Ao desconfiar de possíveis descaminhos, o então capitão-mor Antônio Fernão Castello Branco abriu devassa para descobrir detalhes. O caso foi parar em Lisboa. A Câmara da cidade logo se envolveu e escreveu ao Rei, defendendo Matias Soares Taveira, que também fora preso. Os detalhes descritos na documentação nos trazem importantes elementos para pensar as relações da Paraíba com a Costa da Mina.

O capitão Roland Martins foi solto em 1722, porém ainda estava no Brasil anos depois da soltura e enviou um requerimento ao Rei dando sua versão do fato. Informava que fazia negócio na Costa da Mina em um patacho inglês, quando este pegou fogo. Conseguindo escapar com alguns escravos e não tendo como se sustentar, tentou negociar com algumas embarcações de bandeira portuguesa. Encontrou, então, João Gomes, capitão do *Nossa Senhora das Neves*, que pertencia a Matias Taveira. Ficou acordado que eles iriam até a Paraíba, Martins receberia

---

<sup>433</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 360

<sup>434</sup> A atual cidade de João Pessoa já teve vários nomes. O primeiro deles foi *Nossa Senhora das Neves*, devido ao dia 5 de agosto, considerado a data em que as forças portuguesas estabeleceram acordo com os povos tabajara e fundaram a cidade, obtendo um importante avanço no processo da conquista. Nossa Senhora das Neves também é considerada a padroeira da cidade.

<sup>435</sup> De acordo como TSTD, o capitão da embarcação era José Gomes. Mas na documentação encontrada consta João Gomes.

um valor de nove mil cruzados de Taveira referentes aos escravos e voltaria para a Europa<sup>436</sup>. Ao chegar na Baía da Traição, abriu-se uma devassa contra ele, tendo sido preso, além de ter seus bens sequestrados. Escrevia para o Rei em 1728, sete anos após a prisão, suplicando que fosse restituído, pois vivia passando dificuldades, sobrevivendo graças às esmolas de jesuítas. Apenas em 1729, a Coroa portuguesa autorizou o pagamento do valor referente aos escravos que foram presos.

Não conseguimos achar no processo os argumentos daqueles que acusavam Matias Taveira e Roland Martins, porém, como o caso chegou a ser avaliado pelo Conselho Ultramarino, foi possível identificar quais foram as acusações a partir da decisão tomada. Em conjunto com o Ouvidor-geral, o desembargador Cristóvão Soares, o provedor da Fazenda e o procurador da Coroa, ficou decidido, naquele ano de 1721, que os bens do capitão do navio e de Roland Martins seriam sequestrados, os negros apreendidos e arrematados em praça pública, e o dinheiro seria remetido à fazenda real. A acusação central era de que a compra dos africanos havia sido feita na Baía da Traição, o que seria ilegal, pois era proibido negociar com estrangeiros no Brasil<sup>437</sup>.

O capitão-mor Antônio Ferrão Castello Branco, além de mandar o caso para Lisboa, também o fez para Salvador, cobrando uma posição do governador Geral Vasco Fernandes César de Menezes. Este respondeu em maio de 1721 que não poderia se intrometer no caso, tendo em vista que a situação já estava sob jurisdição do Conselho Ultramarino. Em setembro, o mesmo César de Menezes pediu o cumprimento de um despacho do Conselho Ultramarino que determinava a soltura de Matias Soares Taveira, após a fiança<sup>438</sup>.

Matias Taveira já havia solicitado ao Conselho a sua soltura, argumentando que teriam ocorridos excessos contra ele e os demais envolvidos por parte do capitão-mor da Paraíba. Além disso, pedia a restituição de seus escravos e demais bens sequestrados. Em documento anexo à carta enviada por Roland Martins, informava que o Ouvidor-geral da Paraíba, João Nunes, era “costumado a buscar arbítrios, para vexar e perseguir os [ilegível] que não são de seu agrado”, e que o processo foi levado pelo Ouvidor “com ódio e paixão”<sup>439</sup>.

O parecer do Conselho Ultramarino foi dado em outubro de 1721. O responsável pela decisão foi Antônio Rodrigues da Costa, importante conselheiro e com bastante conhecimento

---

<sup>436</sup> Um cruzado valia 400 réis (\$400). 9 mil cruzados, assim, representaria o valor de 3:600\$. Esse valor, dividido por 50 escravos, nos leva a identificar um valor médio de 72\$ reis por cada escravo, bem abaixo do que era cobrado no período.

<sup>437</sup> AIHGP, OR (1709-1719), 05/10/1715

<sup>438</sup> DHBN, Vol 85, p. 62; 71

<sup>439</sup> AHU\_CU. 014, Cx. 7, Doc. 558

sobre os casos referentes ao Brasil. De acordo com a decisão, “não considera com culpa muito grave a Matias Soares porque é sem dúvida não fez nem simulou o dito contrato” e que “contra este réu se não dará sentença que tenha a pena da lei, nem alguma condenação”. O procurador deveria soltar os envolvidos, sentenciá-los em primeira instância e enviar o caso para o Tribunal da Relação da Bahia. O capitão-mor Antônio Ferrão Castello Branco parecia ter agido com “zelo demasiado, o qual costuma ser mui raro indica haver neste procedimento paixão e interesse próprio”. Ele teria mandado prender os envolvidos sem prova ou certeza de que os escravos foram comprados na Costa da Mina ou na Baía da Traição. O provedor da Fazenda também teria cometido esse equívoco “condescendendo com a vontade e paixão do capitão-mor” e, por isso “faltou a sua obrigação, que era sentenciar os réus pela devassa que havia tirado, dando-lhes apelação e agravo a Relação da Bahia, e não remetê-la a esta Corte”. Isso fez com que o caso se tornasse mais lento e a prisão fosse prolongada.

De fato, parece-nos estranho que um caso como este tenha levado a uma imediata prisão, pois, além de se tratar de um senhor de engenho e proprietário de escravos, envolveu um estrangeiro. Ademais, além do processo ter sido enviado para Lisboa, também foi levado a Salvador, dando indícios de certa pressa por parte do capitão-mor em ter alguma decisão favorável à acusação. Ainda de acordo com o parecer do Conselho Ultramarino, a documentação e os testemunhos informavam que a compra dos escravos havia sido feita na Costa da Mina e não na Paraíba, não havendo nenhuma irregularidade no trato.

Para além dessas disputas entre as elites locais, esse fato ocorrido em 1721 permite-nos identificar algumas formas como esse morador da Paraíba construía as relações com a Costa da África e, por consequência, como funcionava o tráfico para essa capitania. Tendo em vista que, de acordo com João da Maia da Gama, em 1714, Matias Taveira estava organizando seu patacho para começar as atividades negreiras, em 1721 ele já possuía certa experiência e redes de negócio com a África. O trato envolveu também o governador holandês da Costa da Mina, que remeteu sete escravos “por sua conta e risco” para Matias Taveira em troca de gêneros do Brasil, ou seja, tabaco e açúcar<sup>440</sup>. Ao que parece, o capitão João Gomes estava fazendo negócios nas proximidades do Forte de São Jorge da Mina, controlado pelos holandeses desde o século XVII.

Apesar de ter feito um trato com o governador holandês, ao que tudo indica a negociação estava na periferia do mercado de escravos. Apesar de não termos informações detalhadas sobre Roland Martins, o fato de estar tentando negociar com qualquer embarcação de bandeira portuguesa pode nos trazer alguns indícios. Já citamos anteriormente a forte presença inglesa

---

<sup>440</sup> DHBN, Vol 99 p. 135

na Costa da Mina. A situação desse capitão inglês aparenta ser de certo desespero. Ora, por que um comerciante se colocaria à disposição de atravessar o Atlântico em uma embarcação com a qual acabava de vender escravos? Martins tinha perdido quase tudo com o suposto incêndio e buscava uma alternativa. Os valores dos cativos também estavam abaixo do que normalmente se negociava na Costa da Mina.

Outros documentos reforçam o quanto a inserção daqueles moradores da Paraíba que se envolveram no tráfico foi periférica. Como a historiografia tem mostrado, envolver-se no trato negreiro requeria uma boa quantidade de cabedal, ausentes na Paraíba. Isso pode ser observado no pequeno envolvimento dos moradores desta capitania no tráfico, do que tanto reclamou João da Maia da Gama, e no fato de, nas suas pioneiras empreitadas, um produtor local ter enviado apenas dez rolos de tabaco.

A prisão de Matias Taveira não o intimidou ou o afastou do tráfico, pelo contrário: em 1728, o Rei era informado de que o referido senhor articulava sócios em Goiana para enviar mais embarcações para a África. De acordo com o Ouvidor da Paraíba:

Nesta capitania tem presente crescido a planta e a cultura de tabaco e maior concorrência por mar e terra dos de Goiana e Itamaracá, por que além de duas pequenas embarcações que deste porto costumam navegar para a Costa da Mina a negócio e resgate de negros entrou na mesma navegação um navio de um Matias Soares Taveira que o mandou carregado de açúcares e tabacos, e se está apresentando outro novamente fabricado de muitos sócios que tem comprado tabacos na dita vila de Goiana.<sup>441</sup>

Alguns anos antes, como vimos, os moradores da cidade solicitavam ao Rei que escolhesse alguém com cabedais que pudesse negociar escravos com os senhores e lavradores. Matias Taveira assina essa carta<sup>442</sup>. Seria ele um dos homens com cabedais para essa iniciativa, tendo interesse direto nesse pedido? Possivelmente sim. Ressalte-se também que, entre as décadas de 1720 e 1730, Matias Taveira teve um aumento de suas propriedades e de prestígio social. De acordo com levantamento que fizemos, das nove sesmarias recebidas por ele em vários lugares da Paraíba, inclusive no interior, cinco foram nas referidas décadas<sup>443</sup>. Nesse mesmo período, ele recebeu várias patentes militares, chegando a assumir o posto de Mestre de Campo em 1740<sup>444</sup>. Em 1723 e 1730, tornou-se também Provedor da Santa Casa da

<sup>441</sup> Apud LOPES, Op cit, 2018, p.154-155; AIHGP. OR (1720-1733). 27/10/1728

<sup>442</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452

<sup>443</sup> TAVARES, João de Lyra. **Apontamentos para a história territorial da Parahyba**. Mossoró: [s.n.], 1982. (Coleção Mossoroense, v. CCXLV). [Edição fac-similar de 1910].

<sup>444</sup> ANTT, PT/TT/RGM/C/0016/52873 Registo Geral de Mercês, Mercês de D. João V, liv. 16, f.183. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=1895782>> Acesso em 04 de novembro de 2021

Misericórdia<sup>445</sup>. Infelizmente, a documentação não nos permite afirmar a relação entre sua posição na Santa Casa e seu envolvimento com o tráfico, mas, em vários lugares do Brasil, essa instituição das elites também servia como importante posto de prestígio, bem como fonte de poupança e crédito<sup>446</sup>. Ou seja, na mesma época em que se envolveu no tráfico de pessoas, Matias Taveira também vivenciou um aumento de suas riquezas e influências na capitania da Paraíba, assumindo as posições típicas da *nobreza da terra*<sup>447</sup>.

Depois da década de 1730, não conseguimos encontrar mais seu nome envolvido com o tráfico. Há um pequeno detalhe que nos chamou atenção na pesquisa. Em 1725, senhores e lavradores solicitavam uma série de facilidades e concessões para comprar escravos na África. Um dos primeiros senhores de engenho a assinar foi Matias Soares Taveira<sup>448</sup>. Em solicitação de 1732, não identificamos seu nome<sup>449</sup>. Seria por que ele conseguira ter acesso a escravos de forma que o satisfizesse? Ou seu envolvimento no tráfico não era mais o mesmo e, assim, ele se afastara? Ou, ainda, outras pessoas se envolveram no tráfico, conseguindo ocupar esse espaço? Por que isso pode ter ocorrido?

Em primeiro lugar, esse é um período em que se reconfigura o mercado de africanos, que se volta mais para Angola, como já apontamos. É possível que Matias Taveira não tivesse redes de contato com Angola ou que o mercado para a Costa da Mina estivesse mais difícil para ele nesse momento. Em segundo lugar, ele já tinha seus poderes consolidados, conseguindo garantir sua posição econômica e na hierarquia social. Por fim, não podemos deixar de destacar uma questão importante: na documentação da década de 1730, torna-se mais frequente a denominação “homens de negócio”, característica esta também presente em outros lugares do Brasil<sup>450</sup>. Será que o afastamento de Matias Taveira do mercado negreiro se relaciona com a emergência desse grupo, mais articulado com atividades mercantis? Sabemos que, desde o final do século XVII, as relações entre senhores e lavradores com os comerciantes se tornaram mais

---

<sup>445</sup> SEIXAS, Wilson. **Santa Casa da Misericórdia na Paraíba**: 300 anos. João Pessoa: Santa Marta, 1987

<sup>446</sup> Sobre isso, ver SAMPAIO, op. cit., 2002, p.37 e FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. **A América portuguesa e os sistemas atlânticos na Época Moderna**: Monarquia Pluricontinental e Antigo Regime. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013, p.105-106

<sup>447</sup> Sua posição e de sua família se perpetuaram por décadas na Paraíba. Seu genro, Amaro Gomes Coutinho, que era de Goiana, tornou-se importante personagem da Paraíba, assumindo o engenho Una e chegando a conseguir o Hábito da Ordem de Cristo (ANTT, PT/TT/MCO/A-C/002-001/0036/00025. Diligência de Habilitação para ordem de Cristo de Amaro Gomes Coutinho. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A, mç. 36, n.º 25. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7673206>> Acesso em 04 de novembro de 2021). O seu neto, também Amaro Gomes Coutinho, foi um dos líderes do movimento de 1817, por ser um importante nome da elite local, sendo considerado um “herói” para a historiografia tradicional da Paraíba.

<sup>448</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452

<sup>449</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 669

<sup>450</sup> No caso do Rio de Janeiro, uma das maiores praças mercantis do Mundo Atlântico desse período, o termo fica mais frequente por volta da década de 1720, cf. SAMPAIO, Op. cit, 2007

tensas<sup>451</sup>. Infelizmente, não temos muitos detalhes sobre o perfil desses “homens de negócio” na Paraíba. Em 1732, eles já aparecem reivindicando essa denominação e pedindo concessões para comprar escravos<sup>452</sup>. Esse talvez seja um indício de que, aos poucos, um grupo específico (comerciantes) passava a ter maior incidência no trato negreiro, tendo em vista a falta de capacidade de articulação dos senhores e lavradores.

Além do mais, a Paraíba vinha se inserindo de maneira constante no tráfico, ainda que em quantidade pequena, entre os anos de 1720 e 1730. Isso aponta para o fato de que já havia uma certa dinâmica estabelecida junta a essas rotas atlânticas com a Costa da África, situação distinta do ano de 1714, quando o capitão-mor tentou articular embarcações diante do péssimo cenário econômico da capitania, apontando certa desconexão, à época, com o tráfico<sup>453</sup>. Esse período também se caracteriza pelas dificuldades econômicas do açúcar e pelo *boom* das minas. Ou seja, de um lado, senhores e lavradores com dificuldades; de outro, um grupo de comerciantes dispostos a acumular riquezas com a venda de escravos. Não é à toa que a Coroa portuguesa cria o contrato de escravos que desciam da Paraíba e Pernambuco para as Minas, tema que será melhor trabalhado no último capítulo<sup>454</sup>. Ao que parece, a inserção da referida capitania se altera na década de 1730, contando com uma participação maior dos chamados homens de negócio, com outros laços estabelecidos, sobretudo, com Pernambuco.

Dos homens de negócio identificados na Paraíba, vale destacar José Gomes da Costa. Poucas informações temos sobre ele, mas em vários dos documentos pesquisados, aparece como capitão e articulando os homens de negócio<sup>455</sup>. Na ocasião, ele solicitava comercializar o açúcar da capitania pelo porto do Recife. Teria Gomes da Costa relações com a praça comercial de Pernambuco? A partir das pesquisas identificadas, Gomes da Costa é registrado como proprietário de uma sumaca, em 1734, que desembarcou africanos na capitania<sup>456</sup>. As poucas informações não nos permitem avançar sobre a participação desses homens de negócio da Paraíba no trato negreiro. Mas o que conseguimos constatar é que o termo se torna mais comum na documentação e que outros personagens, como Matias Taveira, principalmente a partir da década de 1740, não aparecem mais nos registros de comércio de escravos. A hipótese que

---

<sup>451</sup> No caso da Paraíba, ver MENEZES, Op cit, 2012, p. 25-26

<sup>452</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 669

<sup>453</sup> Ver o quadro 8 e gráfico 7. Sem contar que, dos indícios encontrados, há um intervalo de duas décadas no envolvimento com o tráfico: os casos de 1694 e de 1714.

<sup>454</sup> O primeiro contrato de escravos que iam de Pernambuco e Paraíba para as Minas data de 1725, arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães. Cf. AHU, Códice 1805; AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 438. Estudaremos com mais detalhe no último capítulo

<sup>455</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 16, D. 1337

<sup>456</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 743

apresentamos é que esse grupo, formado por negociantes, passa a ter mais influência no trato negreiro vinculado à Paraíba com possíveis redes em Pernambuco.

Em 1728, mesmo ano em que Taveira estabelecia sociedade em Goiana, o capitão-mor da Paraíba informava ao Rei a súplica dos senhores e lavradores de cana sobre a “grande falta de escravos”, que, como estamos vendo, era um lamento feito havia décadas. Dentre vários detalhes trazidos nessa documentação, o mesmo capitão-mor reforçava que havia duas sumacas que “navegavam para a Costa da Mina armadas pelos moradores da mesma terra”. Mas, logo em seguida, ele traz uma informação importante: “me dizem que os escravos que trazem os vão levar para Bahia e ao Rio de Janeiro, a levar maior lucro”<sup>457</sup>. Pelo relato do Capitão-mor João de Abreu Castelo Branco, as duas sumacas que eram da Paraíba se inseriam no mercado atlântico para revender escravos nas Minas, pois davam mais vantagens econômicas, apontando redes comerciais mais amplas. Seria o envolvimento de Matias Taveira uma forma de apenas garantir seu “auto sustento” de africanos ou ele também se envolveu no mercado com as Minas? Para essa questão ainda não conseguimos resposta na documentação.

Ainda na década de 1730, encontramos um caso de outro capitão-mor envolvido no comércio com a Costa da Mina: Pedro Monteiro de Macedo havia assumido o governo em 1734 e vivenciou diversos conflitos com a elite local, sendo acusado de diversas ilegalidades e violações do bom serviço público. Em uma das denúncias feitas, os integrantes da Câmara da Paraíba diziam que ele embarcava tabacos para negociar escravos na Costa, a ponto de que o “palácio parecia não de Governador das Armas reais só sim de capitães de navio e os mais escravos que ficaram deles se serve”. Isso significa que ele negociava abertamente, utilizando o Palácio do Governo e ficando com uma parte dos escravizados para si.

O trato de tabaco com a Costa da Mina parecia ser uma constante. Ainda de acordo com a acusação, Pedro Monteiro estava com tabacos já beneficiados para serem levados para o outro lado do Atlântico. Ele possuía sociedade e propriedade de dois patachos, sendo um deles para o comércio interno. Um desses patachos – que ia para a África – era também de propriedade de Manoel Ferreira da Graça, que morrera na Costa da Mina, e o capitão-mor passou a utilizá-lo vendendo farinha para o Rio de Janeiro, causando ainda mais indignação dos poderosos locais. Dessa maneira, queixavam-se de que Pedro Monteiro estava mais preocupado com seus lucros do que com um bom serviço ao Rei<sup>458</sup>. Como veremos adiante, o próprio capitão-mor solicitava à Coroa a possibilidade de utilizar tabacos nas negociações com a Costa da Mina.

---

<sup>457</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506

<sup>458</sup> Todas as citações deste caso foram de AHU\_CU\_014, Cx. 12, D. 1009

Nos anos 1740 e 1750, os números apontam para uma permanência do envolvimento da Paraíba no tráfico, mas as informações detalhadas de como se davam esses negócios são mais difíceis de identificar, pois, infelizmente, a documentação é muito esparsa ao tratar desses agentes envolvidos no tráfico. Como já informamos, talvez essas relações estivessem sendo mediadas por negociantes vinculados ao Recife.

Contudo, para esse período, identificamos um caso que ocorreu um ano antes de a Paraíba ser oficialmente anexada a Pernambuco. Envolveu dois homens conhecidos da cidade: Antônio José de Foios e Francisco Muniz Melo. Era o ano de 1754. Manoel Carneiro de Albuquerque fez uma denúncia contra Antônio José de Foios, à época, escrivão da ouvidoria da Paraíba<sup>459</sup>. Ele também é referido nos documentos como “capitão”, mas não conseguimos mais informações sobre essa patente. De fato, ele parece ser um personagem poderoso na cidade da Paraíba. Desde 1752, por exemplo, era o Provedor da Santa Casa da Misericórdia, ficando marcado por articular a reedificação do Hospital da irmandade<sup>460</sup>.

A denúncia circulava em torno de duas questões: Foios havia utilizado uma faca de pontas, algo que era proibido, e tinha uma sumaca que negociava publicamente com a Costa da Mina. Argumentava-se que seria proibido ao seu ofício envolver-se em tal negócio. O então Ouvidor Geral Domingos Monteiro Rocha não aceitou a denúncia, pois dizia que os denunciantes eram inimigos capitais de Antônio José de Foios. Isso, no mínimo, aponta uma certa importância do escrivão ou que ele tinha boas relações com o Ouvidor.

Manoel Carneiro de Albuquerque, em seguida, busca o Capitão-mor para fazer nova denúncia. A resposta dada por este Capitão, Luís Antônio de Lemos Brito, foi de que os crimes eram notórios e Foios deveria perder seu ofício<sup>461</sup>. Em seguida, remete essa questão ao Rei e reforça: Foios comercializa publicamente, trazendo escravos da Costa da Mina. Quando houve a denúncia, inclusive, ele estava em Goiana negociando tabaco para sua embarcação. Insistia que, por ser uma pessoa arbitrária, os oficiais da Alfândega se sentiriam ameaçados em denunciá-lo. Essa informação foi confirmada por várias testemunhas que, por “saber pelo ver e ser notório”, Antônio José de Foios era sócio e senhorio de uma embarcação que comercializava com a Costa da Mina. A embarcação era metade dele e metade de Antônio Souto Correia. Inclusive, foi em um dos desembarques desses escravos que Antônio José Foios teria puxado sua faca e ameaçado as pessoas presentes<sup>462</sup>.

---

<sup>459</sup> A serventia do ofício de Escrivão da Ouvidoria foi dada em 1751 e tinha o período de três anos.

AHU\_CU\_014, Cx. 16, D. 1314

<sup>460</sup> SEIXAS, Op cit, 1987, p.133-134

<sup>461</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 17, D. 1401

<sup>462</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 17, D. 1408

Em sua defesa, Foios dizia que eram acusações falsas, por ter muitos inimigos – e, ao que parece, ele tinha mesmo. Na denúncia, era chamado de “soberbo, presumido e valente” e os oficiais não o teriam denunciado antes por medo. O Ouvidor Geral, responsável por dar continuidade à denúncia, não o fez, utilizando o mesmo argumento de Foios, de que os denunciadores eram seus inimigos. No decorrer do processo, inclusive, tem-se a ideia da proximidade e possível amizade entre o Ouvidor e o Escrivão. Uma nova denúncia foi aberta, diretamente para o governador. O denunciante, dessa vez, foi Francisco de Melo Muniz. Vindo de família de “oficiais de guerra”, Francisco começou a servir nas tropas pagas em 1704 e teve uma carreira ascendente, ocupando os postos de Soldado, Alferes, Sargento do número, Ajudante Supra e Capitão Comandante da Infantaria paga<sup>463</sup>. Em 1744, portanto, com quatro décadas de serviço, assumiu provisoriamente o governo da capitania da Paraíba, após a morte do então capitão-mor Pedro Monteiro. Alguns meses depois de isso acontecer, Francisco de Melo Muniz escrevia para o Rei solicitando licença para negociar escravos na Costa da Mina<sup>464</sup>.

Duas coisas nos chamaram atenção nessa contenda. Em primeiro lugar, o fato de não terem sido investigadas as acusações sobre o envolvimento de Antônio José de Foios no mercado da Costa da Mina. Em carta, o Ouvidor Geral informa que não fez averiguação sobre a questão do comércio de escravos, mas apenas sobre o uso da faca<sup>465</sup>. Esse tema não aparece mais na documentação sobre o caso. Em segundo lugar, é possível que esses conflitos tenham perpassado o interesse no trato negreiro, pois, em documento escrito em 1744, Muniz Melo aparecia solicitando licença para negociar escravos na África. Dizia ele que sem escravos não existia a América. Seria Melo um dos proprietários das poucas embarcações que existiam na Paraíba para comprar escravos? Seria Muniz Melo inimigo de Antônio José de Foios também por essa questão, sendo ambos concorrentes? Nesse período, como já ressaltamos, o comércio com a Costa da Mina possuía limitações para o envio de navios do Brasil, o que nos aponta essa possibilidade de uma maior disputa para acessar o mercado e nos deixa a questão de como esses moradores da Paraíba conseguiram se envolver nesse trato. A documentação até o presente momento não nos permite responder a essas questões, mas esses casos nos possibilitam algumas reflexões sobre o mercado atlântico de escravos para a Paraíba. Por fim, nas denúncias sobre o envolvimento de Antônio José de Foios, foi informado que os africanos por ele negociados vinham de “diversos portos”, dando a ideia de que ele possuía redes mercantis em outros lugares do Brasil.

---

<sup>463</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 19, D. 1506

<sup>464</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 12, D. 1027

<sup>465</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 18, D. 1444

Não sabemos qual foi o fim desse processo, mas as informações que temos é de que Foios continuou na Paraíba exercendo cargos como de advogado, Procurador da Coroa e da Fazenda <sup>466</sup>. Além disso, ele voltou ao posto de Provedor da Santa Casa entre 1780-1782. Isso aponta uma possível absolvição no caso e que permaneceu tendo influência na capitania.

Diante dos poucos comerciantes que conseguimos identificar na documentação, podemos apresentar algumas características interessantes. Tais informações não podem ser vistas como um quadro completo, mas parcial dos agentes negreiros na Paraíba. Identificamos, como já apontado, João da Maia da Gama, Matias Soares Taveira, Francisco Melo Muniz e Antônio José de Foios. Todos eles assumiram alguns ofícios ou postos importantes na sociedade colonial da Paraíba, mas não apareciam como comerciantes de ofício. O único que identificamos que assinava como “homem de negócio” foi José Gomes da Costa, e temos poucas informações a seu respeito.

De certa forma, impressiona o envolvimento da Paraíba nesse mercado. Diante de tantos riscos, só a certeza de que algo poderia gerar retorno faria com que esses senhores se articularassem nessa difícil rede mercantil. As dificuldades eram inúmeras para os moradores desta capitania. Além dos casos já citados, em 1724, vinte e sete escravos vieram a Paraíba e foram confiscados, pertencendo a vários donos. O comissário era de Pernambuco e se utilizara de embarcação que veio para sua vizinha, o que nos aponta relações no tráfico entre Pernambuco e Paraíba, tema que será abordado mais adiante <sup>467</sup>. Esses escravos foram confiscados por terem sido comprados com ouro em pó, o que tornou a compra ilegal.

O acesso dos moradores da Paraíba ao ouro era muito difícil, ao menos assim diziam as autoridades da capitania, e isso dificultava a inserção no tráfico. A situação econômica tornava o ouro muito escasso. Em 1726, o Rei solicitava que fossem enviadas quantias para o Reino em moedas de ouro <sup>468</sup>. O então provedor Salvador Quaresma Dourado informava não ser possível porque não havia na Paraíba moedas de ouro e apenas algumas pessoas as possuíam, que eram os homens de negócio. Mais tarde, em 1736, situação parecida se repetia, e Pedro Monteiro dizia faltar moeda de ouro por “não ser essa cidade terra de negócio”. Essas informações nos fazem pensar que, diante do pouco comércio na cidade da Paraíba, mesmo que os negociantes tivessem ouro, seria em pouca quantidade <sup>469</sup>.

---

<sup>466</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 18, D. 1459; AHU\_CU\_014, Cx. 20, D. 1587; AHU\_CU\_014, Cx. 21, D. 1630; AHU\_CU\_014, Cx. 24, D. 1844; AHU\_CU\_014, Cx. 26, D. 2032

<sup>467</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 410

<sup>468</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 533

<sup>469</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 10, D. 796

Em outra oportunidade, de acordo com o capitão-mor Francisco Pedro de Mendonça Gorjão,

Ainda que desta capitania quisessem para as partes da Mina Ouro ou moeda o não podiam fazer, porque nela não um outro negócio senão o de açúcar e por este respeito não vem a esta embarcações da Bahia ou Rio de Janeiro, nem da mesma costa vem escravos que os mineiros venha comprar, que é por este caminho que se pode entrar ouro ou moeda, e assim posso afirmar a V Majestade que não levam ouro nem moedas as sumacas que deste porto navegam para a Costa da Mina<sup>470</sup>.

Piorava o fato de haver extração de moedas pra Pernambuco, pois muitos moradores iam para lá comprar alguns gêneros<sup>471</sup>. Com dificuldades de acessar o ouro, era necessário buscar alternativas. Diante disso, solicitava ao Rei a possibilidade de enviar rolos de tabaco para comercializar com a Costa da Mina, algo que tinha sido permitido aos seus antecessores. É comum também a referência a “gêneros da terra” como as principais moedas de troca dos moradores da Paraíba para conseguirem africanos.

Ora, se era difícil conseguir ouro, o negócio na Costa da África também se tornava complicado. Em 1726, João de Abreu Castelo Branco relatava ao Rei que uma sumaca saída da Paraíba tentou negociar escravos na Costa da Mina. Ao chegar lá, não conseguiu realizar seu objetivo por completo. Com arqueação que permitia o embarque de 240 escravos, só foram comprados 60. Os comerciantes de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro conseguiam ter sucesso pois se utilizavam de ouro em pó ou em moedas, o que era proibido. Eram tantos os africanos comprados que chegavam a embarcar mais do que o permitido. Os da Paraíba levavam apenas gêneros da terra. Como conseguiram, com isso, poucos escravos, carregaram alguns dos que foram comprados pelos pernambucanos, ou seja, fretaram a sumaca<sup>472</sup>.

O fretamento de navios era uma prática comum no comércio de africanos escravizados. De acordo com Gustavo Lopes, fretar navio era uma “Outra fonte de ganho, a qual não aparece descrita com detalhes na documentação, mas pode ser deduzida pelo que se conhece acerca do tráfico. [...]. Estas eram frações de carga que cabiam à tripulação e aos outros investidores na armação”<sup>473</sup>. Isso aponta que parte significativa dos escravos desembarcados na Paraíba tinham destino para outras capitânicas e também reforça que a participação desses moradores era periférica na Costa da África.

Em poucas palavras, a situação periférica no Brasil representava situação periférica na África: muitas vezes, os comerciantes da Paraíba chegavam na Costa da África e não

<sup>470</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 661

<sup>471</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 392

<sup>472</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 404

<sup>473</sup> LOPES, Op cit, 2018, p.182

conseguiam comprar escravos em grande quantidade, principalmente devido à falta de ouro, ou vinham com embarcações fretadas, ou negociavam pouco escravos. Ao que tudo indica, também essa negociação se dava com personagens periféricos do comércio africano. O caso da venda de africanos para Matias Taveira por parte do inglês Roland Martin é representativo nesse sentido: um comerciante inglês, em situação de desespero, estava disposto a negociar de maneira rápida e fácil. Em outras condições, talvez não fizesse tal transação. Isso era viável também, pois, como vimos anteriormente, as compras na Costa da África se davam “no miúdo”, sendo possível barganhar e conseguir adquirir escravos a preços mais baixos.

Havia também as dificuldades com os holandeses. João de Abreu Castelo Branco, assim como inúmeras autoridades régias, reclamavam da “opressão” dos holandeses, dizendo que “o negócio da Costa da Mina infestado pelos piratas e insultado pelos holandeses”. Isso levava a um aumento dos preços, na sua concepção<sup>474</sup>. A ameaça de ataques por parte dos holandeses era um constante para os comerciantes do Brasil, mas com o tempo pode ter se tornado ainda mais difícil para os moradores da Paraíba. Isso não significa dizer que não houvesse tal negócio, como o exemplo de Matias Soares Taveira demonstra.

Basicamente dois tipos de embarcações foram frequentes no mercado negreiro a partir destas capitânicas menores: patachos e sumacas. Os primeiros foram usados, por exemplo, por João da Maia da Gama e Matias Soares Taveira. Os segundos, porém, nos parecem ainda mais comuns. Existiam, nessa praça, duas sumacas armadas por moradores locais<sup>475</sup> – quantidade igual à que havia em Itamaracá, o que reforça as semelhanças entre ambas capitânicas. Por serem embarcações pequenas, as sumacas e patachos eram facilmente atacadas por piratas<sup>476</sup>. Como a Paraíba possuía apenas sumacas, era bem provável que suas viagens fossem ainda mais preocupantes para seus negociantes. Vale destacar também que, no decorrer do século XVIII, Pernambuco e Bahia investiram em navios com cargas maiores, o que não ocorreu na Paraíba, tendo em vista que, como vimos no caso de Antônio José de Foios, na década de 1750, ela continuava negociando em sumaca.

A frequência de viagem dessas embarcações variava e isso tornava incerto o rendimento da entrada dos escravos, pois “uns anos vai uma embarcação a Costa da Mina, outros duas, outros nenhuma”<sup>477</sup>. O capitão-mor Francisco Pedro de Mendonça Gurjão dizia, em 1732, que, se uma dessas embarcações fosse duas vezes por ano à Costa da Mina, já seria bom porque

---

<sup>474</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 392

<sup>475</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506, AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 669, AHU\_CU\_014, Cx. 14, D. 1161 AHU\_CU\_014, Cx. 15, D. 1258

<sup>476</sup> LOPES, Op cit, 2018, p.55

<sup>477</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 14, D. 1161 AHU\_CU\_014, Cx. 15, D. 1258

garantiria pelo menos 200 escravos para a produção, algo que não ocorreu<sup>478</sup>. Como vimos os números do tráfico em tópico anterior, em alguns anos não houve entrada de africanos na Paraíba.

Inclusive, nem sempre as necessidades apresentadas pelos senhores por escravos se realizaram. De acordo com o que era pedido à Coroa, as demandas variavam entre 200, 300, 800 ou até 1000 africanos<sup>479</sup>. Tendo em vista que nem sempre chegava essa quantidade de escravos e que estes, quando eram desembarcados, iam para outras capitanias, podemos imaginar que a quantidade de africanos na capitania era bem abaixo do que ocorria em outras regiões do Brasil.

Outra dificuldade vivenciada em relação ao mercado de escravos na Paraíba era o preço negociado. Diante da devassa e confisco dos já citados 27 escravos que foram comprados a ouro em pó em 1723, nove foram vendidos. Os 18 que sobraram foram arrematados em praça pública e o valor estipulado em média foi de 75 mil réis, abaixo dos valores do mercado<sup>480</sup>. Em 1725, os senhores e lavradores tentavam negociar o preço antecipadamente e sugeriam o valor entre 90 e 120 mil réis, que, como já apontamos, era menor do que o preço do mercado. Uma década depois, o capitão-mor Pedro Monteiro dizia que o escravo mais barato custava 120 mil réis<sup>481</sup>.

Diante disso, duas coisas podem explicar esse envolvimento da Paraíba com o mercado de escravos, mesmo frente a essas dificuldades: a necessidade constante de mão de obra (que se não chegava a ser atendida em sua plenitude, ao menos os principais senhores de engenho eram contemplados, alguns deles, inclusive os que se envolveram no tráfico) e a possibilidade de conseguir mais cabedais, vendendo os escravos para as Minas. Veremos adiante a possibilidade de venda de escravos para o sertão. Além do mais, podemos pensar que ter um escravo africano nessas condições era também sinônimo de prestígio social, reforçando as hierarquias na capitania. Como vimos na experiência de Matias Soares Taveira, o tráfico, mesmo diante de todas as dificuldades em que se encontravam os senhores, poderia ser uma tábua de salvação ou uma ampliação de seus espaços de poder. Podemos imaginar, diante disso, que alguns comerciantes – muitos deles vinculados ao Recife – desembarcavam escravos na Paraíba para serem revendidos em outros lugares, ou que esses senhores se organizavam para

---

<sup>478</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 669

<sup>479</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452; AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506; AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 669

<sup>480</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 410

<sup>481</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452; AHU\_CU\_014, Cx. 10, D. 796

tentar comprar alguns poucos escravizados africanos. Esses eram os principais interesses envolvidos nas embarcações enviadas para a África e desembarcadas na capitania.

Todas essas situações nos demonstram que, mesmo diante de dificuldades, houve participação e disputa de produtores e comerciantes da Paraíba e Itamaracá no mercado de escravos, pois este se organizava de tal forma e era lucrativo, abrindo possibilidades para a participação e inserção dessas capitanias que viviam em estado constante de dificuldades econômicas. A situação de disputas e diversidade de portos e comerciantes na Costa da Mina também pode ter permitido essa “brecha” no mercado atlântico.

Obviamente, não podemos colocar essas capitanias no mesmo patamar de outros centros comerciais como Recife, Salvador e Rio de Janeiro. O que cabe pensar, nesse momento, eram as diferentes maneiras de tentar acessar o tráfico e o significado que este mercado teve para essa economia. Parece-nos que, em uma condição em que a economia açucareira estava em dificuldades, capitanias como a Paraíba e Itamaracá, com pequenas praças comerciais e sem grandes comerciantes, principalmente se compararmos com sua vizinha Pernambuco, envolveram-se no comércio de escravos de forma muito específica.

Em primeiro lugar, as condições econômicas difíceis não significaram falta da necessidade de pessoas africanas escravizadas nem interferiram na compra destas pelos moradores locais. Tais capitanias importaram, durante o período estudado, uma quantidade significativa desses escravos. Entre as décadas de 1720 e 1740, a entrada desses africanos foi constante, envolvendo poucas e pequenas embarcações.

Em segundo lugar, identificamos que não é tão fácil fazer um perfil das pessoas envolvidas no tráfico nas capitanias de Itamaracá e Paraíba. Pelo que conseguimos alcançar na documentação, eram moradores locais – alguns, “homens de negócio”, outros, senhores de engenho –, que viram nesse mercado uma possibilidade de manter suas propriedades e posição social, bem como ampliar suas riquezas negociando escravos para outras regiões.

Por fim, o pouco capital que possuíam era demonstrado por não terem muito ouro, o que também piorava a situação no comércio com a Costa da Mina. Dessa maneira, os chamados gêneros da terra apresentavam uma maior importância para esses comerciantes, principalmente o tabaco, o que colocava tais capitanias em uma situação periférica no tráfico.

Diante de todos esses pontos, até o presente momento, estamos apresentando as tentativas de inserção isoladas de Pernambuco, Paraíba e Itamaracá no tráfico de escravos. Em alguns momentos, percebemos que houve diversos conflitos, com o intuito de sair da influência do porto do Recife. Porém, o quadro das relações entre Capitanias do Norte e o tráfico de africanos escravizados só pode ficar completo se analisarmos as relações de alianças

construídas entre os moradores dessas capitânicas, tema sobre o qual iremos nos deter com mais detalhes.

### 3.5 Negociações e contrabando no trato atlântico de africanos: possíveis redes entre Pernambuco, Itamaracá e Paraíba

Como temos abordado até aqui, três capitânicas do Norte se envolveram mais diretamente com as rotas atlânticas do trato de pessoas: Pernambuco, Paraíba e Itamaracá. Também é sabido que a economia colonial dessa região tinha no porto do Recife sua principal referência para o Mundo Atlântico como um todo, em especial para o tráfico de escravos. Isso não significa dizer que aqueles que estavam vinculados às capitânicas de Paraíba e Itamaracá, ainda que em condições de menor capacidade de negociação, estivessem impedidos de contatos diretos com a África – pelo contrário, conseguiram, na medida do possível, buscar maneiras que viabilizassem esse lucrativo negócio. Para além dos embates e das tentativas de ter autonomia nesse comércio, como vimos até agora entre os moradores das referidas capitânicas, buscamos neste tópico demonstrar as articulações e alianças construídas entre essas praças nas inserções no tráfico. Afinal, apesar de ser lucrativo, o comércio de africanos era uma atividade de alto risco, sendo necessário construir uma ampla rede de negociação.

Itamaracá, mesmo não importando grandes quantidades de africanos, tinha um papel interessante de se pensar nesse comércio, pois, podemos dizer, se apresenta como um eixo que articulava relações com Pernambuco e Paraíba. Duas razões são importantes para essa posição no referido mercado: a produção do tabaco e as suas condições jurisdicionais. Sendo criada ainda em 1535, na primeira divisão das donatarias no Brasil, e doada a Pero Lopes de Sousa, Itamaracá teve dificuldades iniciais de ocupação portuguesa. Os conflitos jurisdicionais se aprofundaram após a Restauração. Sob a sustentação de que houve falhas na defesa do território, a capitania passou a ser propriedade régia até 1692, quando voltou à Casa dos Cascais. Isso ocorreu

Talvez por conta do litígio que havia entre a Casa dos Cascais e a Coroa. Mas, na prática, estava sujeita no político ao Governo Geral da Bahia, no militar a Pernambuco e na justiça ao Ouvidor da Paraíba. Com a posse do donatário, este passou a prover os cargos de Capitão-mor e Ouvidor da capitania, embora Pernambuco continuasse com a jurisdição militar e a Paraíba com as correições feitas por seus ouvidores, pois [...] uma das resoluções régias após o levante de Goiana foi manter o Ouvidor da Paraíba nas correições em Itamaracá<sup>482</sup>

---

<sup>482</sup> BARBALHO VELEZ, Op cit, 2016, p.112

Ou seja, após 1692, Itamaracá ficava entre a influência de Pernambuco e Paraíba, a depender de qual era a questão. Isso gerou uma série de conflitos e pedidos de anexação de Itamaracá. Na década de 1710, foram frequentes as correspondências dos governadores tanto de Pernambuco quanto da Paraíba, com o intuito de sobreporem suas jurisdições a Itamaracá por completo<sup>483</sup>.

Deve-se destacar que suas vizinhas também estavam interessadas nas rendas geradas na capitania, com o objetivo de melhorar a situação de suas Provedorias; ou seja, as disputas para anexação de Itamaracá perpassavam também um momento de dificuldades econômicas das Capitânicas do Norte, que transcorreram por toda a primeira metade do século XVIII. Mas qual a implicação desses conflitos jurisdicionais no comércio de escravos?

Essa “confusão” jurisdicional dificultava a possibilidade de compreender quem seria o responsável por fazer a fiscalização fosse do desembarque de africanos, fosse do embarque do tabaco para esse negócio. Ainda no final do século XVII, há indícios de que navios desembarcavam em Itamaracá e os africanos eram transferidos, por terra, para Pernambuco, como uma forma de driblar o fisco<sup>484</sup>. Em 1722, a situação se repete. Desta vez, uma sumaca de moradores do Recife desembarcara em Itamaracá. De acordo com o provedor de Pernambuco, essa era uma estratégia de descaminho, pois não pagavam os valores da Alfândega do porto do Recife e, pela proximidade, desciam por terra para seus proprietários. A proximidade geográfica e as condições jurisdicionais abriam, assim, brechas para negociantes de Pernambuco terem, em Itamaracá, uma possibilidade de pagar menos impostos ou de praticar descaminhos. É bem provável que essa situação só tenha sido possível com articulações entre as duas praças que, como vimos, possuíam forte interligações<sup>485</sup>.

Assim, as relações entre a Provedoria de Itamaracá e Pernambuco também causavam confusões sobre a quem deveria pertencer os tributos sobre os escravos. Em 1726, por exemplo, o provedor de Itamaracá apontava essas dificuldades<sup>486</sup>. Apesar de essa situação demonstrar a possibilidade de conflitos entre as duas capitânicas, também poderia ser mais uma estratégia encontrada pelos comerciantes de ambas as praças para driblar a Fazenda Real.

As repercussões dessa situação jurisdicional podem ser identificadas no que diz respeito também às rotas do mercado do tabaco. Já citamos o documento da Câmara de Goiana, pendido licença ao Rei para negociar africanos com Costa da Mina ou Angola, sem passar pelo porto do

---

<sup>483</sup> DHBN 98, p. 115, d. 76; AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 330; AHU\_CU\_015, Cx. 47, D. 4243

<sup>484</sup> SANTOS, Op. cit., 2013, p.87.

<sup>485</sup> DHBN, vol. 85, p.118-119

<sup>486</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 34, D. 3148

Recife. Uma das condições colocadas pela Coroa era de que os tabacos utilizados para as negociações passassem por averiguação, estabelecendo-se um controle sobre esse negócio. Como não passariam por Recife, deveriam se dirigir à Ouvidoria da Paraíba. Os navios saíam do porto de Goiana, seguiram para o porto da Paraíba para serem avaliados e, em seguida, partiriam para a África<sup>487</sup>. Constituiu-se, com o tempo, uma forte relação entre as duas capitanias.

Além dessas disputas jurisdicionais, se alinhar aos mercadores da Paraíba facilitava o comércio do tabaco, que sofria bastantes entraves de preços e tributos<sup>488</sup>. Entre Paraíba e Itamaracá, identificamos articulações no comércio de tabaco para negociar na Costa da Mina. Nas viagens organizadas pelo capitão-mor João da Maia da Gama, ele informava que contou com a participação de produtores de Goiana na empreitada. Já citamos também o caso de Matias Soares Taveira, que ia, constantemente, a Goiana negociar tabacos<sup>489</sup>. As circulações de personagens como o já citado Antônio Monteiro, comerciante de escravos de Itamaracá, com vinculações com a Paraíba, nos fazem visualizar essas redes de negócio entre ambas as capitanias.

As relações entre as duas capitanias eram tão fortes no que diz respeito à produção e comércio do tabaco que a Câmara da Paraíba chegou a pedir para que também fosse possível produzir tabaco na Paraíba, como uma forma de não depender apenas de sua vizinha<sup>490</sup>. Não sabemos qual era a produção de tabaco da Paraíba, mas essa medida não parece ter surtido muito efeito. Como vimos, em meados da década de 1750, Antônio José de Foios estava em Goiana negociando tabaco para suas embarcações quando foi intimado.

Essa posição, aliás, deve ser ressaltada, pois as dificuldades de a Paraíba acessar o ouro e depender, basicamente, dos “gêneros da terra” faziam com que o tabaco assumisse uma posição central para os negócios com os africanos construídos pela capitania. A dependência do tabaco de Itamaracá permite-nos dizer, portanto, que os moradores da Paraíba não conseguiriam se envolver nesse mercado sem sua vizinha. Nessas redes estabelecidas, é possível imaginar que parte dos africanos desembarcados na Paraíba pertencia aos produtores

---

<sup>487</sup> DHBN, v.99, dc46

<sup>488</sup> NARDI, Op. cit; Idem. Op Cit, 1996

<sup>489</sup> AIHGP. OR (1720-1733). 27/10/1728. Nas palavras de Mozart Menezes, “Em 1722, a Câmara da Paraíba propunha que o tabaco de Goiana passasse a ser escoado pelo porto da Capitania da Paraíba; em 1725 o governador da Paraíba, João de Abreu Castelo Branco, demonstrava sua satisfação em poder levar para a Paraíba um tal Antônio Monteiro, morador de Goiana, pois era homem de posses, com três embarcações, e que podia levar escravos e investir na cultura do tabaco na capitania, para traficar com a Costa da Mina”. MENEZES, Op cit, 2010, p.147

<sup>490</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 661

de tabaco de Itamaracá, como o caso das viagens realizadas por João da Maia da Gama, que contou com o investimento de produtores de Goiana.

Além do mais, as relações entre as duas capitanias eram frequentemente reportadas à Coroa como uma maneira de potencializar as condições econômicas de ambas, incluindo o comércio com a Costa da Mina. O capitão-mor da Paraíba, em 1722, sugeria que os tabacos e açúcares de Itamaracá fossem transportados a partir de sua capitania. Argumentava que, como o exame da qualidade do tabaco deveria ser feito pelo ouvidor desta e diante das dificuldades em fazer as correições na vizinha, isso poderia gerar prejuízos ao Rei. Tendo em vista que as embarcações que saíssem com tabacos para a Costa da Mina deveriam voltar para o mesmo porto com os escravos adquiridos, seria melhor – por condições de ventos e mar – embarcar pela Paraíba. Fica evidente no pedido a intenção de atrair a produção de tabaco e a importação de africanos<sup>491</sup>. Nesse mesmo período, como já foi apontado, os moradores de Goiana pediam para não passarem pelo porto do Recife, restando a conclusão de que alguns deles preferiam negociar e estabelecer contatos com sua vizinha ao norte. Todos esses elementos só reforçam as articulações entre Paraíba e Itamaracá no trato negroiro.

Diante disso, a Superintendência do Tabaco de Pernambuco também acabou por ficar esvaziada, principalmente em relação à da Bahia, tendo em vista que as produções de fumo das Alagoas e Itamaracá saíam, em parte, para Bahia e Paraíba. Esta Superintendência fazia parte de um conjunto de medidas da Coroa com o objetivo de ter um maior controle sobre o comércio de tabaco<sup>492</sup>.

Era entre uma capitania e outra que os descaminhos se tornavam possíveis. Aliás, estes tornaram-se comuns, preocupando a Coroa. Como nos lembra Nardi, as rotas de tabaco do Brasil poderiam se vincular a Portugal/nações estrangeiras ou África. Ao que estamos analisando, o comércio com a África era fundamental, pois permitia alianças entre negociantes da Paraíba e produtores de tabaco de Itamaracá, no lucrativo trato negroiro<sup>493</sup>. Assim, o Rei determinava que o tabaco que deveria ser negociado na costa da África deveria ser o de terceira (ou ínfima) qualidade. São constantes na documentação as tentativas da Coroa de evitar os descaminhos desses tabacos<sup>494</sup>.

Às vezes, porém, a fiscalização não era o suficiente e denúncias apontavam que não apenas o de terceira qualidade ia para a África, ou que não se fazia o exame, ou que os

---

<sup>491</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 389

<sup>492</sup> LOPES, Op cit, 2018; NARDI, Op cit, 1987; Idem, Op cit, 1996

<sup>493</sup> Na verdade, era importante para todo o comércio com a Costa da Mina, repercutindo também nas capitanias do Norte.

<sup>494</sup> DHBN, vol.84, p.23; DHBN, vol. 98, p. 157, d. 84

descaminhos eram escandalosos<sup>495</sup>. A grande preocupação da Coroa era que o tabaco fosse negociado com os estrangeiros da Holanda e Inglaterra na Costa da Mina, pois acabava sendo uma concorrência indireta sobre o tabaco produzido no Brasil e poderia quebrar o monopólio estabelecido por Portugal<sup>496</sup>.

O tabaco produzido em Pernambuco, em especial na região de Alagoas, também era um tabaco do “mais seletto”, porém também estava marcado pelo descaminho<sup>497</sup>. Apesar de a produção ser generalizada em Pernambuco, a quantidade de navios que saíam do porto do Recife e iam negociar com a Costa da Mina cheios de tabaco aponta que a produção da capitania não era o suficiente, sendo provável a relação desses negociantes com os produtores de Itamaracá, e que parte do que era produzido em Goiana também tinha como destino Recife<sup>498</sup>. Os produtores desta capitania, diante dessas condições, se articulavam com ambas suas vizinhas para se beneficiarem no mercado negreiro.

Não só de tabaco se faziam as relações entre essas capitanias. Em 1747, comerciantes da Paraíba reclamavam junto ao Conselho Ultramarino a proibição de venda e transporte de tecidos vindos do Recife. Eles possuíam relações comerciais com esta praça e, diante das dificuldades em virem navios de Portugal com tal mercadoria, era por intermédio das redes com este porto que a capitania tinha acesso aos tecidos. Argumentavam que o tecido era importante para atender aos engenhos e lavradores. Apesar de não citada na documentação, fica-nos uma questão: será que esse comércio de tecido também poderia estar associado ao tráfico de pessoas escravizadas? Isso porque, além de essa ser uma das mercadorias utilizadas na compra de escravos, como vimos, a capitania não tinha muito acesso a ouro, tendo uma quantidade menor de produtos para comprar escravos<sup>499</sup>. Além do mais, essas informações reforçam que as redes de comércio entre essas capitanias circulavam em torno de diversos produtos.

Tendo em vista a proximidade entre elas, assim como no caso de Itamaracá, seria possível que muitos negociantes de Pernambuco tivessem relações com seus congêneres na Paraíba e desembarcassem nesses portos de menor proporção. Há casos aleatórios, ocorridos por dificuldades naturais: em 1723, o capitão-mor da Paraíba informava que, por “descuido ou castigo”, alguns navios de Pernambuco desembarcaram na capital ou na Baía da Traição<sup>500</sup>. Não temos como dizer se este foi o caso, mas havia uma grande diversidade de portos por onde

---

<sup>495</sup> DHBN, vol.85, p. 68; p. 117

<sup>496</sup> DHBN, vol.85, p. 69; DHBN, vol.86, p. 103-104

<sup>497</sup> DHBN, vol.98, p. 46

<sup>498</sup> DHBN, vol.98, p. 51 d. 34; p.56, d. 40; LOPES, Op cit, 2018, p.129

<sup>499</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 66, D. 5578

<sup>500</sup> DHBN, vol.85, p.145-146

embarcavam tabacos e desembarcavam pessoas africanas escravizadas. Como nos traz Gustavo Lopes, “o embarque do tabaco das regiões anexas a Pernambuco rumo à África era realizado não só pelos portos do Recife, Paraíba e de Salvador. Estes detinham o embarque oficial, reconhecido pela coroa posteriormente, no caso destes dois últimos, para a produção ao sul e ao norte da capitania”<sup>501</sup>. Esses portos “alternativos” estavam cheios de comissários volantes para fazer essas negociações e articular todas essas capitanias.

Esse foi o caso de Diogo Gonçalves, onde as articulações parecem ser pontuais, tendo em vista que, por insucesso na compra de escravos na Costa da Mina, os comerciantes da Paraíba fretavam suas embarcações. Ao comprar escravos com ouro em pó e trazê-los, Diogo Gonçalves foi preso, mas logo depois conseguiu fugir<sup>502</sup>. Ele fora classificado como “comissário de Pernambuco”. 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 [...]”<sup>503</sup>.

Ou seja, eram personagens que circulavam por diversos locais, negociando em nome de outras praças comerciais. Nesse caso, Gonçalves estava associado a Pernambuco. Não sabemos se ele conseguiu ascender socialmente, mas era um representante dos negócios negreiros do Recife e desembarcou escravos na Paraíba. Além do mais, em situações como essa, era possível que o descaminho do que era arrecadado ocorresse. O Vice-Rei Vasco Fernandes Cesar de Menezes ficou impaciente com essa possibilidade. Primeiro, informava ao provedor de Pernambuco que a Paraíba não remetia o confisco dos escravos aprisionados no caso de Diogo Gonçalves. Em seguida, remetia-se ao provedor da Paraíba e dizia que possivelmente estava sendo omisso no caso, devendo encaminhar o arrecadado para o Reino, e jogava a dúvida: “não posso persuadir que sejam só duzentos e sessenta e um escravos os que têm vindo da Costa da Mina a essa capitania”<sup>504</sup>. Ou seja, era possível, na cabeça do Vice-Rei, que outros muitos tivessem desembarcado na Paraíba, mas sem ter sido notificados. Para onde foram esses

---

<sup>501</sup> LOPES, Op cit, 2018, p.135

<sup>502</sup> DHBN, vol. 85, p. 173; 174; 195; 211

<sup>503</sup> LOPES, Op cit, 2018, p.159. Sobre como funcionava a lógica da comissão e como agiam os comissários, ver MELO, Op. cit, 2013 e Idem. Hierarquias mercantis no Atlântico português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807. **Revista de História** (São Paulo). N.180, 2021, p.1-43

<sup>504</sup> DHBN, vol.85, p.194-195

escravizados? A resposta não conseguimos ter, mas provavelmente para as Minas. Como aponta Leonor Freire Costa, o período do ouro no Brasil foi o “tempo dos comissários volantes”, e a presença de ouro em pó nas negociações reforçam essa hipótese. Encontramos outros comissários volantes no trato negreiro interno, que demonstraremos nos capítulos seguintes.

Outros tantos foram os casos de desembarque de navios de Pernambuco na Paraíba. Em 1721, arribaram na Paraíba duas embarcações de Pernambuco que traziam negros da África e geraram a necessidade de confirmar se os direitos foram pagos. Uma, que tinha como capitão Antônio Martins das Chagas, vinha do forte de Ajudá. Outra, vinda de Angola, tendo como mestre Miguel da Silva, desembarcou 476 escravos<sup>505</sup>.

Em dois casos, ocorridos em 1735, também há confusões na cobrança de direitos, desta vez em prejuízo aos capitães dos navios. Simão dos Santos Lisboa e Tomé de Sousa da Ponte desembarcaram na Paraíba e haviam pago na feitoria de Ajudá mais tostões do que deveriam, sendo restituídos por isso. O primeiro trouxe 259 africanos no patacho *Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santa Teresa*. O segundo desembarcou 179 escravizados no bergantim *Nossa Senhor do Carmo e São Patrício*. Chama atenção esta última embarcação, pois não era comum ter bergantim na Paraíba. Além do mais, este tipo de navio tinha uma capacidade maior de carga. Estariam ambos desembarcando esses escravizados a partir de vínculos com outras praças comerciais?<sup>506</sup>

Apesar de não termos muitos detalhes, identificamos referências a comerciantes da Paraíba que desembarcavam navios negreiros no porto do Recife. Em julho de 1755, o governador de Pernambuco registrou a chegada de um barco vindo da Costa com escravos que pertenciam à Paraíba<sup>507</sup>. Todos esses casos citados demonstram que a proximidade entre as capitânicas permitia uma circulação e estabelecimento de relações entre comerciantes de ambas.

\*\*\*

Como estamos vendo no decorrer deste capítulo, o tráfico atlântico de pessoas escravizadas foi uma atividade comercial fundamental para a sociedade no Brasil colonial, seja por permitir um processo de reprodução econômica, seja por reforçar as hierarquias sociais do período. Na virada do século XVII para o XVIII, o trato negreiro assumiu uma posição ainda

<sup>505</sup> AIHGP. OR (1720-32), 05/09/1721

<sup>506</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 783; AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 784

<sup>507</sup> O Diário do governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, Recife, v. 56, 1983, p.282

mais importante, mas esse é um período de mudanças ocorridas nas Capitânicas do Norte, bem como nas relações construídas com a Costa da Mina e Angola. Em um contexto de aumento das demandas por escravos, dificuldades na atividade açucareira e fortalecimento do grupo mercantil, o comércio de pessoas representou uma grande janela de oportunidades para as elites dessas capitânicas, sendo perceptível a participação de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba.

É importante pensar as diferenças existentes no amplo e complexo mercado atlântico de escravos. A capitania de Pernambuco concentrava quase todo o fluxo para as Capitânicas do Norte, fazendo também a intermediação com outros lugares, possuindo um porto com intensa movimentação. O tráfico de escravos teve um papel fundamental nesse processo, chegando a envolver entre 6 e 12 embarcações anualmente, variando de acordo com a situação da capitania. Dentre estas, tínhamos uma variedade de tipos, entre sumacas, patachos, bergantins, galera e corvetas. Essa diversidade de embarcações demonstra também maior intensidade nesse negócio. Por ser uma importante praça comercial das Américas, no Recife se constituiu uma classe específica de comerciantes de grosso trato, que tinham características próprias e fizeram fortuna a partir dos “negócios”. Apresentou-se como uma atividade que envolveu, basicamente, os homens de “grosso trato”, de grandes cabedais, e que tiveram nesse comércio uma forma de ampliar suas riquezas e fortalecer uma posição de prestígio nessa sociedade.

Já no caso das capitânicas vizinhas, houve uma situação diferente. Nas praças comerciais de pequeno porte, em Itamaracá e Paraíba, o fluxo de escravos foi bem menor, envolvendo uma quantidade pequena de embarcações: em geral, apenas duas, que nem sempre iam para a África. Por não ter comerciantes de “grosso trato”, esse negócio envolveu os próprios senhores de engenho, alguns lavradores ou comerciantes vinculados a Pernambuco. Contou com a participação, algumas vezes, das próprias autoridades régias ou de pessoas que tinham uma posição de prestígio nessa sociedade não pelo envolvimento com o comércio, mas por já serem senhores de engenho ou ocuparem cargos militares e outros ofícios na capitania.

Em ambos os casos, porém, o tráfico foi fundamental para a reprodução da sociedade escravista, seja do ponto de vista da manutenção da mão de obra para o sistema produtivo, seja por garantir o acúmulo de cabedais, que permitiram a esses traficantes fortalecer ou ascender em suas posições de prestígio social. O envolvimento no comércio de escravos, diante das dificuldades, deu-se de maneiras diferentes, mas acabou por ter alguns significados parecidos para os moradores das capitânicas de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba. Além do mais, permitiu uma articulação e circulação entre as três capitânicas. A compreensão da complexidade desse comércio só pode ficar mais completa quando passarmos a analisar sua extensão para os sertões, tema a ser trabalhado no próximo capítulo.

#### **4 DO OCEANO PARA OS SERTÕES: o tráfico de africanos escravizados para o interior das Capitânicas do Norte**

Nos últimos anos da década de 1740, o juiz João de Freitas Guimarães e vereadores da vila do Aracati informavam sobre a falta de escravos vivenciada por eles devido à seca, gerando também perdas na criação de gados. Alguns tinham morrido, outros fugido. Aracati era um porto de destaque no comércio de carnes secas e no escoamento da produção pecuária. A correspondência demonstra um pouco da preocupação e importância de se obter mão de obra escravizada nessas atividades<sup>508</sup>. Décadas antes, é possível identificar diversas evidências da presença de africanos trabalhando como escravos nas fazendas do sertão não apenas do Ceará, mas também da Paraíba e Rio Grande do Norte. Existe um longo debate sobre a existência de escravos na pecuária na historiografia. Nos últimos anos, estudos têm demonstrado que, mesmo em menores quantidades em relação às vilas e cidades litorâneas, a mão de obra escravizada negra era uma realidade nos sertões desde o início do século XVIII.

Os contatos entre os sertões e o Atlântico são perceptíveis pela presença da população africana nas atividades mineradoras, de subsistência e pecuária que se desenvolveram no interior. Afinal, se havia presença negra no sertão, isso ocorreu porque demandava-se mão de obra africana e, com isso, estabeleceram-se circuitos mercantis com o Atlântico. Não era suficiente ter acesso ao trabalho dos povos indígenas aldeados e, sobretudo a partir da segunda metade do século XVII, o trato negreiro consolidou-se, tornando-se também importante para o sertão. Quais eram esses circuitos? Quem eram as pessoas que participavam desses negócios? Enfim, como o trato negreiro se estendia até o interior das Capitânicas do Norte?

Anteriormente, estudamos como os escravizados chegavam nos portos litorâneos. O objetivo deste capítulo é demonstrar como se organizavam essas redes de comércio, articulando os sertões das Capitânicas do Norte ao Atlântico. Com isso, poderemos saber como os escravizados africanos chegavam até essas povoações e vilas do sertão e quem eram os principais envolvidos que se beneficiavam desse mercado, como importantes traficantes que viviam no litoral e que tinham interesses no sertão, grandes proprietários de fazendas que se dedicavam à pecuária, e agentes mercantis intermediários nesse negócio.

Em um primeiro momento, abordaremos os conflitos e processo de colonização do interior das Capitânicas do Norte; em seguida, demonstraremos como a historiografia e a documentação pesquisada nos permite identificar a presença da população africana nas

---

<sup>508</sup> AHU\_CU\_006, Cx. 5, D. 324

atividades da pecuária e mineração (no Ceará). Dessa maneira, partimos para a questão: como esses escravizados foram vendidos para o interior? Para responder a isso, descrevemos as principais rotas que interligavam as vilas por mar e por terra, destacando como se davam as viagens. Nos dois últimos tópicos, apresentamos informações que nos permitem pensar quem eram os principais agentes que se envolveram nesse negócio e levantamos algumas hipóteses de como se organizava o comércio negreiro para os sertões. Utilizamos diversas fontes, como os avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino, documentos cartoriais (Livros de Notas e Inventários) das freguesias do sertão das Capitânicas do Norte.

#### 4.1 A integração com o Atlântico

O debate sobre os sertões do Brasil não é novo na historiografia e no pensamento social brasileiro. Importantes interpretações, como as de Capistrano de Abreu, Djacir Menezes e José Alípio Goulart, além de clássicos da literatura como Euclides da Cunha, Raquel de Queiróz e Graciliano Ramos – para citar apenas alguns exemplos – trazem reflexões sobre o passado e o presente dos sertões do Brasil e do Nordeste – antigas Capitânicas do Norte.<sup>509</sup> Entretanto, as diversas visões sobre o sertão não surgiram apenas no final do século XIX e início do século XX.

Quando nos voltamos especificamente para a experiência colonial, que interessa nesta pesquisa, é possível perceber uma noção específica acerca do que era o sertão, que mudou no decorrer do tempo mas preservou alguns elementos gerais por séculos. Uma das características mais marcantes consistia no fato de que os sertões eram vistos como algo “indefinido”<sup>510</sup>. Havia uma forte oposição estabelecida entre civilizado *versus* selvagem ou de litoral açucareiro *versus* sertão na maneira de interpretar a realidade na época colonial. Dessa maneira, o sertão era visto como uma área ainda a ser ocupada ou pouco habitada pelos colonizadores, ou como “país dos tapuias”<sup>511</sup>. Em síntese, como bem define Russel-Wood:

Para os habitantes da colônia, o sertão era menos definido. Um aspecto determinante dos sertões era a ausência de limites. Por muito que se

<sup>509</sup> ABREU, Op. cit., 2000; CUNHA, Euclides da. **Os Sertões**. São Paulo: Nova cultural, 2002; GOULART, José Alípio. **O ciclo do couro no Nordeste**. Rio de Janeiro: Edições SAI, 1966; MENEZES, Djacir. **O outro Nordeste**. 3ª edição. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2008. QUEIROZ, Raquel. **O quinze**. 116ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 2021; RAMOS, Graciliano. **Vidas secas**. 86ª Edição. Rio-São Paulo: Record, 2002

<sup>510</sup> Paulo Henrique Guedes, por exemplo, nos traz essas percepções do sertão como uma “miragem da ausência” ou por sua “indefinição”, que se perpetuaram até o início do século XIX, como demonstra os relatos do viajante britânico Henry Koster. GUEDES, Paulo Henrique Marques de Queiroz. **No íntimo do sertão: poder político, cultura e transgressão na capitania da Paraíba (1750 -1800)**. Tese (doutorado) – UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2013.

<sup>511</sup> SILVA, Op. cit, 2003; ver também CRUZ, Carlos Henrique Alves da. **Tapuias e mestiços nas aldeias e sertões do Norte: conflitos, contatos e práticas ‘religiosas’ nas fronteiras coloniais (168-1761)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós Graduação em História. Niterói, 2018.

entrasse no sertão, este mais ainda se prolongava, assumindo a vaga designação de interior do sertão. O sertão não era contínuo nem podia ser domado, tampouco tinha um princípio ou um fim exato. Não era uma fronteira no sentido político ou geográfico, mas, antes, um estado de espírito<sup>512</sup>

Essa imagem foi sendo criada ainda no século XVI e permaneceu no decorrer do período colonial, sofrendo algumas alterações à medida que a colonização avançava. Isso é perceptível, por exemplo, na comparação feita pela autora em relação à descrição do sertão nos textos de Gabriel Soares de Sousa, no final do Quinhentos, e de Antonil, quase dois séculos depois. Ao comparar os dois relatos, Kalina Vanderlei Silva percebeu que as imagens de deserto e vazio continuavam, porém, aos poucos, assumia-se a perspectiva de ser um espaço com atividades econômicas. Nas palavras da autora,

Notamos aqui a transformação da imagem do sertão, no século XVIII: de região inóspita, o sertão passa a ser estrada, caminho nada similar às agrestias encontradas nos discursos do século XVI e XVII. Essas novas interpretações surgem com as próprias transformações na região a partir da conquista empreendida com o fim da *guerra dos bárbaros*. [...] O século XVIII, longe de definir o sertão como espaço estrangeiro, reconhece-o como área ocupada e habitada por grupos sociais de diferentes procedências, e como área produtiva e próspera<sup>513</sup>

Ou seja, no início e decorrer do século XVIII, é perceptível uma mudança na maneira como se observava o sertão. Agora, os colonos começavam a percebê-lo como parte integrada, estando associado à dinâmica econômica do Atlântico. Todavia, essa associação não ocorreria de forma completa, sendo vista, muitas vezes, apenas como potencialidade. Ainda na década de 1750, havia representações de partes do sertão vistas como território controlado pelos “bárbaros”<sup>514</sup>. Precisamos aprofundar mais os motivos que levaram a essas mudanças, pois são importantes para compreendermos as conexões mercantis que se construíram nesse período.

Já destacamos anteriormente alguns pontos da conjuntura que levaram a uma alteração da política da Coroa portuguesa no Brasil. Na segunda metade do século XVII e início do século XVIII, uma das respostas dadas diante do difícil cenário econômico e geopolítico – de conflitos e perdas territoriais, de dificuldades na produção do açúcar e na obtenção de escravizados, para destacar alguns exemplos – foi o avanço para os sertões, áreas ainda não ocupadas pelos portugueses. Estes já haviam levado a cabo algumas tentativas, porém, apenas nessa nova conjuntura, a interiorização tornou-se mais sistemática. Esse avanço se deu em várias frentes. Uma delas foi nas Capitânicas do Sul, a partir de São Paulo, onde já vinham ocorrendo

<sup>512</sup> RUSSEL-WOOD, Op. cit., 2014, p.279-280

<sup>513</sup> SILVA, Op. cit., 2003, p. 209-210

<sup>514</sup> CRUZ, Op. cit, 2018, p. 42

aprisionamentos e buscas por minas no interior com várias bandeiras e entradas desde o século XVI. Este, porém, será um tema discutido no próximo capítulo<sup>515</sup>.

Outras frentes de avanço para o interior ocorreram nos sertões das Capitânicas do Norte, o que nos interessa neste capítulo. Como já apontou Capistrano de Abreu, apesar de a ocupação do interior ter começado ainda no século XVI, tanto no Sul quanto no Norte, a presença holandesa interrompeu este avanço da parte dos luso-brasileiros, que só retomaram a interiorização após 1654. Esse processo esteve associado a outras questões específicas e foi marcado, sobretudo, pela produção pecuária, que representou uma “solução” para os problemas colocados naquele período, formando, com isso, a primeira zona pecuária do Brasil<sup>516</sup>.

Em primeiro lugar, devemos destacar os diversos conflitos vivenciados em torno do gado e das lavouras canavieiras. Desde as primeiras atividades do açúcar no Brasil, já se apontava para as dificuldades de convivência entre o gado, o açúcar e lavouras de mandioca. Apesar de tais atividades serem importantes e estarem interligadas, a presença do gado destruía as lavouras<sup>517</sup>. Essa questão começou a ser tratada pela Coroa ainda no final do século XVII, chegando a ser regulamentada, em carta régia de 1701, a proibição de criação de gado em menos de 10 léguas de distância do canavial<sup>518</sup>. Além do mais, o desenvolvimento da pecuária poderia representar uma alternativa no sentido de ampliar a produção econômica na colônia.

Nesse sentido, como também já narramos, as décadas posteriores às guerras de Restauração nas Capitânicas do Norte expressaram um momento de duras dificuldades econômicas no setor açucareiro, incluindo os limites em se conseguir escravizados negros. Dessa maneira, as populações indígenas que habitavam os sertões foram alvos de intensos ataques que levaram ou à escravização ou ao aldeamento, mas sempre sendo vistas pelos interesses dos senhores com potenciais para mão de obra. Tais conflitos foram conhecidos como Guerras dos Bárbaros, que ocorreu na segunda metade do século XVII até a década de 1730, e foram decisivos para a presença luso-brasileira no interior. Esses conflitos armados se concentraram em duas regiões: o Recôncavo Baiano e as ribeiras do rio Assú, no Rio Grande do Norte.

A Guerra do Assu logo se expandiu para outras regiões, envolvendo ribeiras como dos rios Jaguaribe (no Ceará) e Piranhas (na Paraíba), tornando-se “palco das mais sangrentas

---

<sup>515</sup> ABREU, Op. cit., 1975; ABREU, Op. cit., 2000; MONTEIRO, John Manuel. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994

<sup>516</sup> ABREU, Op. cit., 2000, p. 150; GOULART, Op. cit., 1966

<sup>517</sup> É comum a historiografia apontar os prejuízos que a criação de gado solto causava nas lavouras. Na década de 1740, é possível identificar ainda reclamações nesse sentido. Cf. AHU\_CU\_015, Cx. 59, D. 5031

<sup>518</sup> ABREU, Op. cit., 2000, p.151. GOULART, Op. cit., 1966, p. 15.

batalhas e atrocidades cometidas ao longo das guerras dos bárbaros”<sup>519</sup>. Tais batalhas foram decisivas para a ocupação dos sertões das Capitânicas do Norte, pois a partir delas ampliaram-se a quantidade de missões e aldeias com o objetivo de converter e controlar a mão de obra dos povos indígenas, além de levar à sua escravização e ao domínio do seu território<sup>520</sup>.

Foi nessa região que ocorreram os embates mais tensos e duradouros, e, por consequência, os que mais preocuparam a coroa. A tensão já vinha ocorrendo desde a década de 1650, mas se intensificou a partir de 1670 e 1680. Esse complexo de rios era importante para a pecuária, assumindo uma posição estratégica para a guerra, pois “a água, recurso precioso numa região marcada pela falta de chuvas, era condição necessária para o estabelecimento do criatório e de alguma lavoura de alimentos para sustento do reduzido número de vaqueiros, tangeiros e aboiadores” [...] <sup>521</sup>. Os conflitos entre indígenas e colonos permaneceram por todo o século XVIII, entretanto, na primeira metade deste, já conseguimos identificar o aumento da presença de atividades econômicas vinculadas ao Atlântico e de instituições da autoridade régia, que garantiram maior força para os colonos.

Além desses conflitos com os indígenas, as guerras por terra e mão de obra se expressaram no caso de Palmares, que tomava a atenção das autoridades régias no Brasil e dos proprietários de terras e escravos, afinal, “Para a Coroa, Palmares e os *tapuias* fazem parte de um mesmo problema que deve ser combatido com as mesmas armas”<sup>522</sup>. Na verdade, os diversos *mocambos* espalhados pela colônia sempre foram motivos de preocupação<sup>523</sup>. Entretanto, a organização de Palmares e a mobilização de forças que foram necessárias para destruí-lo tornou este quilombo uma referência para se pensar a resistência organizada militarmente contra a escravidão. A partir da segunda metade do século XVII, diversas expedições foram organizadas com o intuito de destruir esse agrupamento.

<sup>519</sup> PUNTONI, Op. cit., 2002, p. 124

<sup>520</sup> Em alguns momentos, essa violência chegava a preocupar as autoridades. Em parecer dado pelo Conselho Ultramarino em 1699, estranhavam a severidade e falta de piedade de Teodósio de Oliveira Ledo AHU\_CU\_014, Cx. 3, D. 226. Sobre os aldeamentos, ver CRUZ, Op. cit, 2018.

<sup>521</sup> GOMES, José Eudes. **As milícias d’El Rey**: tropas militares e poder no Ceará Setecentista. Editora FGV, 2010, p. 124

<sup>522</sup> SILVA, Op. cit., 2003, p.286

<sup>523</sup> De acordo com Flávio Gomes, “A palavra *mocambo* significava acampamento militar e também moradias para a maioria dos falantes das línguas bantu da África Central e Centro-ocidental. No século XVII, a palavra quilombo referia-se a um ritual de iniciação de uma sociedade militar dos guerreiros dos povos imbangalas (chamados também jagas). [...]. A mesma palavra significava, para algumas sociedades africanas, uma espécie de estaca em formato de forquilha utilizada para construir moradias em acampamentos provisórios. Mesmo se observarmos que na África as palavras quilombos e mocambos tinham diversos significados e no Brasil estes termos aparecem sempre associados à formação de comunidades de fugitivos, podemos ressaltar a ligação entre os significados nos dois lados do Atlântico”. GOMES, Flávio dos Santos. **Palmares**: Escravidão e liberdade no Atlântico Sul. São Paulo: Contexto, 2011, p. 10

Os ataques a Palmares e outros quilombos se associam à conjuntura que estamos analisando. Em primeiro lugar, a necessidade de mão de obra fazia com que, ao atacar tais comunidades, os comandantes das expedições obtivessem escravos. Em segundo lugar, ao derrotá-los, as autoridades régias poderiam distribuir terras, controlando novas áreas, desenvolvendo atividades econômicas sob seu controle e distribuindo patentes, reforçando as relações de poder<sup>524</sup>. Por fim, a existência de mocambos não deixava de ser uma ameaça para a sociedade escravista, tornando esse um objetivo constante das forças repressivas da escravidão, sobretudo no caso de Palmares, pelo seu tamanho e dificuldade em ser destruído. Dessa maneira, para os colonizadores, Palmares era visto como um obstáculo e deve ser pensado a partir dessa reorganização da política colonial no Brasil da segunda metade do século XVII e início do XVIII<sup>525</sup>.

Os conflitos da Guerra dos Bárbaros e de Palmares, além de levarem ao extermínio dos povos negros e indígenas e à ocupação da terra por parte dos luso-brasileiros, também permitiram a ascensão social de alguns grupos e foram uma alternativa econômica para outros. Desde meados do século XVII, em São Paulo, cresciam as dificuldades em se conseguir mão de obra escravizada indígena, que era o principal meio de construir riquezas na capitania. Os chamados *paulistas*, assim, viam nas incursões pelos sertões das Capitanias do Norte uma forma de se manter economicamente. Nas palavras de John Monteiro, “acenando com sedutoras promessas de títulos honoríficos, terras e até dinheiro, os paulistas eram mobilizados para servir, por determinados períodos, de mercenários”<sup>526</sup>.

---

<sup>524</sup> Esta era, inclusive, uma das condições que mobilizaram os chamados paulistas nas guerras contra Palmares e que gerou conflitos com outros grupos. “A questão principal era as terras dos palmaristas. Eram muito valiosas. Com a destruição dos mocambos, estas ficariam nas mãos dos paulistas, mais propriamente com Domingos Jorge Velho, seu principal chefe. O historiador Alencastro sugere que os interesses e a disposição dos bandeirantes paulistas comandados por Domingos Jorge Velho para combater Palmares estavam mais relacionados ao acesso às terras férteis, no caso próximas das praças marítimas”. GOMES, Op. cit, 2011, p.146. Sobre os conflitos com Palmares e os interesses econômicos envolvidos, fundamentais para a formação de Alagoas, ver MACHADO, Alex Rolim. “**Para se administrar a justiça, conter os crimes e melhorar a arrecadação...**”: desenvolvimento social e motivações econômicas na institucionalização da Comarca das Alagoas. Capitania de Pernambuco, 1654-1712. Tese (Doutorado). UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2020.

<sup>525</sup> Muitos são os elementos para serem discutidos sobre Palmares que não nos cabem neste momento, por não ser esse nosso objetivo. Vários foram os estudos acerca desse tema, desde clássicos como CARNEIRO, Edison. **O quilombo dos Palmares**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958 e FREITAS, Op. cit, 1984 até estudos mais recentes que apresentam novas fontes e abordagens REIS João José, GOMES Flávio dos Santos (orgs). **Liberdade por um fio**. História dos quilombos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras 1996. Uma síntese sobre Palmares pode ser vista em GOMES, Op. cit., 2011. Essas interpretações em torno de Palmares foram sintetizadas por VIOTTI, Ana Carolina. Revisitar Palmares: histórias de um mocambo do Brasil Colonial. **TRASHUMANTE** Revista Americana de História Social, 10, 2017, p.78-99

<sup>526</sup> MONTEIRO, Op. cit., 1994, p. 92. Sobre outras oportunidades de conseguirem terra e poder, “Grandes latifundiários como Garcia D’ Ávila, da Casa da Torre, vaqueiros nomeados pelos proprietários e mesmo pequenos produtores, são os empreendedores da conquista do sertão à medida que vão instalando os currais de gado. Também o são soldados e oficiais de diferentes forças militares que ganham sesmarias por serviços prestados em guerras de conquista” SILVA, Op. cit., 2003, p. 227

Ademais, como já demonstrado por Kalina Vanderlei, esse era um período em que as vilas açucareiras do litoral, em especial Olinda e Recife, possuíam uma população significativa de *vadios*, pessoas pobres livres que foram recrutadas para compor parte das tropas que lutaram nos sertões. As guerras no interior serviram, então, como uma forma de manter a ordem nas vilas litorâneas e ser “escape” para esse excesso de vadios, que viam nisso uma oportunidade de ascensão social<sup>527</sup>.

A projeção da influência de Pernambuco sobre as capitanias vizinhas também deve ser levada em conta. Desde a Restauração, a chamada *açucarocracia* da capitania tentava ampliar sua força sobre as vizinhas, como é perceptível, por exemplo, nas diversas reclamações e conflitos de jurisdição entre Pernambuco e o Governo Geral da Bahia, na construção de um complexo de defesa que compreenderia desde o Ceará até o rio São Francisco ou na busca por terras nas capitanias do Ceará e Rio Grande do Norte. Porém apenas no século XVIII esta influência se torna efetiva, sobretudo devido aos negócios de gados e escravos que ligavam os sertões à vila do Recife, ou seja, essa associação entre o interior e o litoral se dava por causa de interesses comerciais. Esta praça tornava-se cada vez mais central para as atividades mercantis da região. Frente à concorrência e influência de Salvador e São Luís, que se fortaleceram no Setecentos, “Recife compensou-se estendendo-se pelos ‘portos dos sertões’, isto é, pelas ribeiras a oeste da baía de Touros no Rio Grande do Norte”<sup>528</sup>. Muitos são os exemplos de comerciantes do Recife que possuíam fazendas no sertão de outras capitanias e que, por consequência, tinham interesses na atividade pecuária desde o século XVII, como os casos de Antônio Fernandes de Matos e João da Costa Monteiro.

Por fim, reforçando a mudança de atenção da Coroa portuguesa sobre a América, não podemos deixar de lembrar que havia o objetivo de integrar territorialmente o Estado do Maranhão. As rotas marítimas geravam dificuldades de transporte e comunicação entre o Estado do Brasil e o Maranhão, sendo mais fácil este se comunicar com o reino do que com

<sup>527</sup> Gabriel Nogueira traz alguns exemplos de pessoas que ascenderam socialmente pelas guerras no Ceará. NOGUEIRA, Op. cit., 2021, p. 204-205.

<sup>528</sup> MELLO, Op. cit., 2001, p. 83-84. Estudos recentes como os de Rafael Ricarte da Silva e Gabriel Parente Nogueira trazem, com detalhes, os nomes e famílias que avançaram sobre os rios da capitania do Ceará, em especial o Jaguaribe, estando muito associados aos interesses mercantis de Recife. SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016; NOGUEIRA, , Op. cit., 2021. Para o caso do Rio grande do Norte, ver DIAS, Patrícia de Oliveira. **Onde fica o sertão rompem-se as águas: processo de territorialização da ribeira do Apodi-Mossoró (1676-1725)**. Dissertação (mestrado). UFRN/CCHLA/PPGH. Natal, 2015. Esse debate também é levantado por SOUZA, Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). **"Essa parte tão nobre do corpo da monarquia"**. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016, v. 1, p. 211-229.

outras capitanias. A partir da segunda metade do Seiscentos, o processo de conquista e ocupação dos sertões permitiu melhorar os caminhos e estradas que conectavam o Maranhão a Pernambuco, dando-se destaque à *Estrada Velha*, sobre a qual discorreremos mais adiante<sup>529</sup>.

Portanto, a partir da violência, houve o avanço colonial sobre o interior, tendo como referência os rios, onde terras iam sendo distribuídas e a Coroa portuguesa tentava implementar sua autoridade a partir da religião e de seu aparato jurisdicional-administrativo, constituindo-se novas redes comerciais. Assim, a presença colonial foi se institucionalizando e se estabilizando no decorrer do século XVIII. O sertão, aos poucos, ia sendo incorporado ao espaço atlântico. A partir disso, muitos dos líderes dessas guerras se transformaram em poderosos locais e referências nas articulações entre o sertão, o litoral e o ultramar. Alguns desses nomes foram responsáveis pela compra de africanos escravizados para essa área.

Havia, de acordo com Boxer, três tipos de proprietários no sertão. Um primeiro tipo era formado por aqueles que moravam no litoral mas tinham propriedades no interior, a exemplo de Matias Soares Taveira, que recebeu cerca de nove sesmarias, dentre elas algumas no interior da Paraíba, e José Vaz Salgado, importante traficante de escravos do Recife que possuía terras e escravos no Rio Grande do Norte, Paraíba e Ceará. Havia também aqueles que dividiam seu tempo entre o sertão e o litoral. Estes são mais difíceis de identificar na documentação. Por fim, um terceiro tipo de proprietário de terras no interior era constituído pelos que dedicavam quase todo o seu tempo nessas propriedades, quase sem visitar o litoral<sup>530</sup>.

Esses moradores estabeleceram entre si várias redes de contato e alianças. Além dessas relações sociais de trabalho e produção, não podemos deixar de destacar os diversos laços familiares construídos no processo de interiorização da colonização. Algumas famílias chegaram a controlar enormes extensões de terra. Um exemplo disso é o famoso caso da família Garcia d'Ávila Lins, que formavam a chamada Casa da Torre<sup>531</sup>. Essa família, com suas redes de parentesco e clientela, chegou a ter uma quantidade de terra “maior que muitos reinos”. Como destaca Ângelo Pessoa, “Grosso modo, as terras que possivelmente eram integrantes do patrimônio da Casa da Torre eram sesmarias que se estendiam por vários dos atuais Estados do Nordeste, compreendendo áreas na Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Ceará e

<sup>529</sup> Sobre esse caminho, também chamado de Caminho do Brasil, ver MORAES, Ana Paula da Cruz Pereira. **Entre mobilidades e disputas: o sertão do rio Piranhas, capitania da Paraíba, 1670-1750**. Tese (doutorado). UFC/CH/PPGH. Fortaleza, 2015, p.83; NOGUEIRA, Op. cit., 2021

<sup>530</sup> BOXER, Charles R. **Idade de Ouro do Brasil: dores crescimento de uma sociedade colonial**. 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969a, p.243

<sup>531</sup> Sobre os arrendamentos da Casa da Torre, ver ABREU, Op. cit, 2000, p.152. Sobre as relações entre a Casa da Torre e outras famílias, ver ALVEL, C. M; BARBOSA, K. B. C. A legitimidade da graça: os impactos da tentativa de reforço da política sesmarial sobre as terras da Casa da Torre na capitania da Paraíba (século XVIII). **Topoi** (Online): revista de história, v. 16, 2015, p. 78-100

Piauí”<sup>532</sup>. Essas relações criaram quase que um monopólio de terra, permitindo reforçar os laços de dependência por intermédio da prática do arrendamento. Muitos que eram submetidos a isso “teriam chegado após o período de lutas e conquistas – forçados a um regime de dependência em relação aos sesmeiros, caso almejassem estabelecer-se como produtores rurais”<sup>533</sup>.

Encontramos um desses exemplos no Livro de Notas da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso, quando, em 1734, o capitão-mor Francisco de Oliveira Ledo arrendava sítios para o tenente José de Caldas Costa, já tendo arrendado outro para o sargento-mor Nicolau Barbosa Barros<sup>534</sup>. O referido tenente deveria pagar, por toda a vida, dezesseis mil réis anuais e cuidar dos gados e bestas que pertenciam ao capitão-mor como se fossem seus. A família Oliveira Ledo, inclusive, era a mais influente e antiga na ocupação dessa região dos rios Piranhas e Piancó e possuía diversos escravizados, sendo um exemplo do terceiro tipo de proprietário citado por Boxer, que dedicava todo o seu tempo morando no interior.

Com o tempo, houve uma mudança de postura da Coroa: a partir do final do século XVII, ela passou a controlar e limitar mais a distribuição de terras nos sertões, tendo em vista que “umas das razões principais do exíguo povoamento do sertão brasileiro era a atitude de cão que nem come nem larga o osso, assumida pelos grandes proprietários de terra, os poderosos do sertão”<sup>535</sup>. Boa parte das sesmarias distribuídas para os sertões das Capitâneas do Norte ocorreram nas primeiras décadas do Setecentos e firmaram algumas das principais famílias que se constituíram como poderosas nessas localidades, dificultando a distribuição de outras.

Além disso, a administração portuguesa despertou para a necessidade de criar outros instrumentos de controle sobre esse novo território ocupado. Era necessário criar novas jurisdições ou expandir as que já existiam. Foi nesse sentido que surgiu a Ouvidoria da Paraíba na década de 1680, tendo “como circunscrição territorial a própria Paraíba (cabeça da comarca)

<sup>532</sup> PESSOA, Op. cit, 2017, p.123;128-129

<sup>533</sup> SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Pecuária, agricultura de alimentos e recursos naturais no Brasil-colônia. In.:SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**. São Paulo: HUCITEC/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da USP/Imprensa Oficial, 2002, p.123. Excelente estudo sobre redes familiares que iam para além das fronteiras fluidas das capitâneas, ver DIAS, Patrícia de Oliveira; ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. De cliente em cliente se forma uma rede: tática para a apropriação de espaços de ação na Capitania do Rio Grande. In.: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva (rog). **Capitania do Rio Grande: histórias e colonização na América portuguesa**. João Pessoa: Ideia; Natal: Edufrn, 2013, p.289-302. Nas palavras de Ana Paula Moraes, “ter agregados e arrendatários nas terras, possibilitava aos sesmeiros a condução senhorial da mesma, gerando laços de fidelidade ou de ligação mais forte, entre estes e o dono ou dona da terra”. MORAES, Op. cit., 2015, p. 166. Essas relações acabaram por levantar a hipótese – muito forte no pensamento social brasileiro da primeira metade do século XX – de que o Brasil teria passado por uma fase feudal.

<sup>534</sup> CCJQ. LN 1730, 20/06/1734

<sup>535</sup> BOXER, Op. cit., 1969a, p. 244. Muitos foram os conflitos entre os proprietários de terra com o ouvidor da Paraíba diante dessa marcação. SILVA, Op. cit., 2016; e DIAS, Op. cit, 2015

e as capitanias do Rio Grande do Norte e Itamaracá”<sup>536</sup>. No início do século XVIII, o Ceará foi anexado a essa jurisdição, separando-se em 1723, quando passou a ter uma Ouvidoria própria. Contudo, as dificuldades em manter a influência da justiça real sobre esses territórios continuou por um tempo<sup>537</sup>. Eram muito comuns as reclamações de crimes ocorridos no sertão, como o caso de depredações entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte feitas a casa, parentes e escravos de uma dita Maria<sup>538</sup>.

Diante dessas dificuldades, os proprietários de terra – que, normalmente, também tinham patentes militares – se tornaram as figuras mais poderosas do sertão. João da Maia da Gama, ao reclamar, no início do século XVIII, da violência persistente no interior da Paraíba, sugeria que uma ação possível era autorizar o capitão-mor do sertão – muitas vezes, a única autoridade régia existente – a fazer prisões e outras punições. A Câmara de Natal, em 1729, para conter os casos de roubos de gado, apontava para que “um homem de sã consciência” assumisse o posto com objetivo de registrar as cabeças de gados que deveriam sair ou entrar nas comarcas, transitando pelos sertões<sup>539</sup>. Esses “homens de sã consciência” eram os proprietários de terra, com postos militares e de poder na região.

Portanto, a guerra e a distribuição de terras e patentes foram formando uma elite nessa nova área ocupada que se utilizava de trabalho indígena e que, aos poucos, começou a demandar escravizados africanos. Ou seja, além de terem poder de mando sobre a terra e sobre pessoas, esses homens exerciam poder a partir da distribuição de mercês régias e, apesar da tentativa de ampliar a presença da autoridade real, na maior parte das vezes eles eram tão poderosos ao ponto de possuírem influência na vida daquela sociedade, agindo, inclusive, em nome do Rei.

Estudos recentes têm demonstrado como se deu a distribuição de sesmarias nas capitanias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, acompanhando os caminhos dos rios. É perceptível pelo mapa as conexões entre os sertões, levando a serem analisadas como parte da

---

<sup>536</sup> PAIVA, Yamê Galdino de **Vivendo à sombra das leis**: Antônio Soares Brederode entre a justiça e a criminalidade: Capitania da Paraíba (1787-1802). João Pessoa: Editora do CCTA, 2018, p.140.

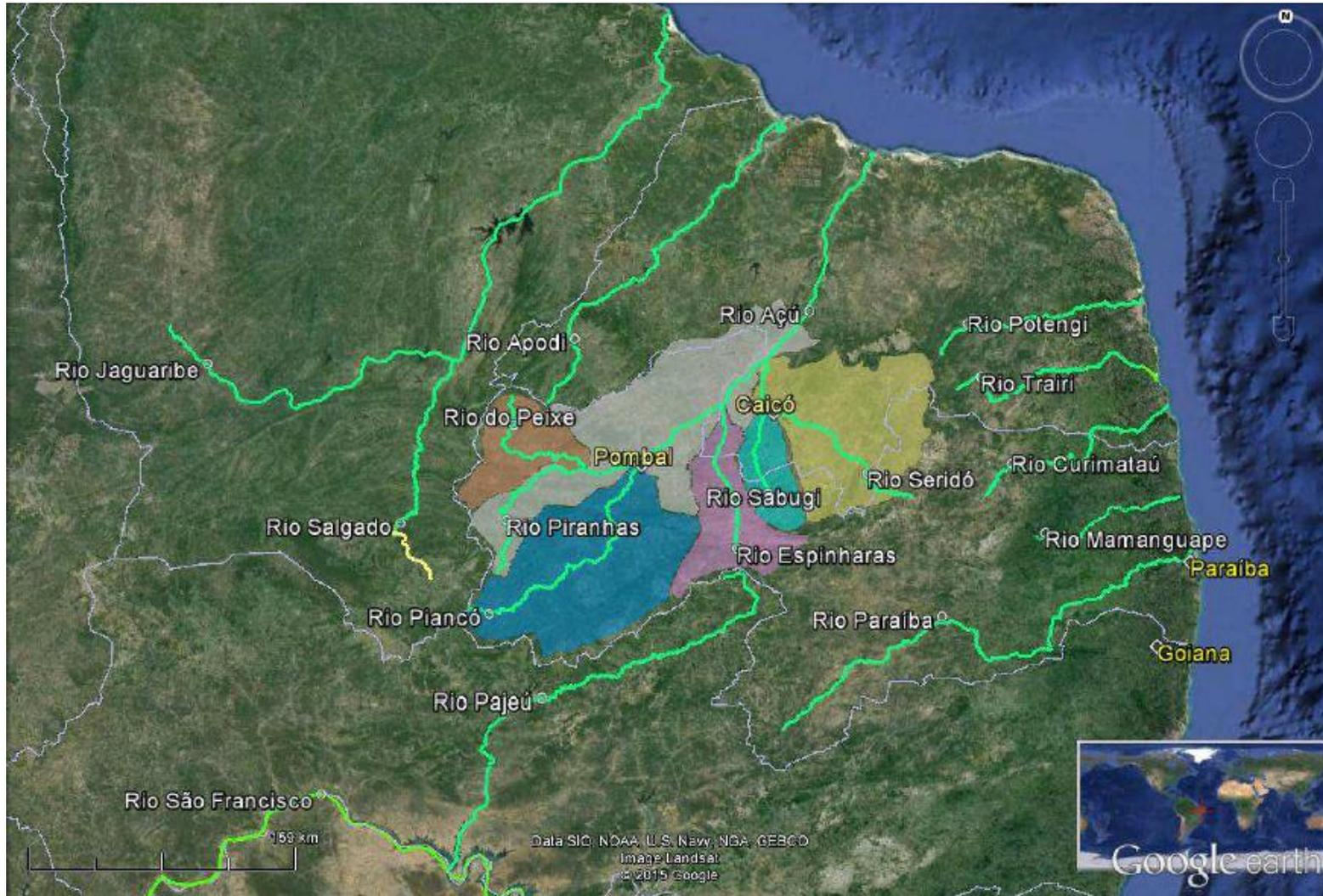
<sup>537</sup> Anos depois, em 1728, ainda reclamava sobre a presença de “muitos criminosos de grandes crimes, e por falta de castigo crescem os insultos em termos que todos os que pacificamente vivem não estão seguros em casa, e se tem experimentado haver muitos licenciosos e temporários que chegam violentamente a tirar as filhas de casa de seus pais, o que é um temor geral nestas capitanias do Ceará, Rio Grande e naquele Jaguaribe que é um covil de velhacos, vadios, ladrões e matadores” (MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido**: João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944. p. 105). Sobre a administração da justiça – PAIVA, Op. cit., 2018. Sobre as jurisdições das capitanias do Norte, ler MENEZES, Op. cit., 2012 e CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. As capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições da América portuguesa (século XVIII). Tese (Doutorado). UFF/Centro de Estudo Gerais/Instituto de História/PPGH, Niterói, 2017

<sup>538</sup>PINTO, Irineu. **Datas e notas para a história da Paraíba**. João Pessoa: Universitária/UFPB, 1977, Vol.1, p. 117. Outros casos de roubos podem ser vistos, por exemplo, em AHU\_CU\_006, Cx. 4, D. 264; AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 99, AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 161, AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 162

<sup>539</sup> AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 141

mesma dinâmica e tendo a Paraíba uma posição importante na passagem para as capitanias vizinhas. Os rios Piancó, Espinharas, Piranhas e do Peixe, na Paraíba, unem-se em direção aos rios Assu e Apodi, no Rio Grande do Norte. Tais rios estão muito próximos dos Salgado e Jaguaribe, fundamentais para a ocupação do Ceará e do rio Pajeú, em Pernambuco, como podemos observar no mapa a seguir.

**Mapa 9 - Concessão de sesmarias por ano no Sertão do Rio Piranhas (1670-1750)**



Fonte MORAES, Ana Paula da Cruz Pereira. **Entre mobilidades e disputas: o sertão do rio Piranhas, capitania da Paraíba, 1670-1750.** Tese (doutorado). UFC/CH/PPGH. Fortaleza, 2015, p. 22

Até 1671, a Paraíba tinha como limite do avanço colonial a região de Campina Grande, onde havia presença de missões religiosas que tinham controle sobre os índios Airus. Nessa mesma época, Francisco Dias d'Ávila, vindo da Bahia, começou a fundar algumas fazendas na região do Piancó<sup>540</sup>. Junto a Dias d'Ávila, também avançavam Domingos Afonso Sertão e Domingos Jorge Velho, que, passando pela Paraíba, avançaram pela região dos Cariris no Ceará até o Piauí, ou seja, fizeram parte do avanço sobre o sertão<sup>541</sup>.

Como já destacamos, os principais motivos para esse avanço consistiam na caça aos indígenas, no combate a Palmares e outros mocambos e na tentativa de se conseguir terras e patentes. Em 1710, o capitão-mor da Paraíba descreveu este sertão como “povoados de gente, fazendas e gados” com diversos sítios e capelas<sup>542</sup>. De acordo com o levantamento feito por Ana Paula Morais sobre as sesmarias distribuídas no sertão das ribeiras de Piancó e Piranhas, houve três grandes momentos: o início do século XVIII, período inicial; outro por volta de 1717, quando há uma diminuição dos conflitos com os indígenas e maior ocupação das terras; e, por fim, por volta da década de 1740, com aumento das aldeias indígenas, quando houve uma maior solicitação de “sobras de terras”<sup>543</sup>.

Uma das famílias que estiveram envolvidas com os conflitos para o avanço colonial no sertão da Paraíba e que se beneficiaram destes, tornando-se uma das mais poderosas da região, foi a dos já citados Oliveira Ledo. Esta família foi responsável por fundar o Arraial do Piancó (Piranhas), estabelecendo currais para a criação de gado, associando-se aos García d'Ávila e tornando-se importantes proprietários de escravizados africanos, com vínculos comerciais com diversas vilas das Capitanias do Norte<sup>544</sup>.

Esse Arraial apenas se tornou vila no século XVIII, porém foi um ponto fundamental para a expansão da conquista portuguesa nessa região, avançando para o rio Assú no Rio Grande. Mesmo ainda não sendo vila, fundou-se a Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso em 1721<sup>545</sup>. A Freguesia incorporava, além de o sertão do Piancó e Piranhas, também parte do

---

<sup>540</sup> MACHADO, Maximiano Lopes. **História da Província da Paraíba**. João Pessoa: Universitária/. UFPB, 1977, p. 334-336.

<sup>541</sup> Ibidem

<sup>542</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 310

<sup>543</sup> MORAES, Op. cit., 2015, p. 173-175

<sup>544</sup> “Livres os moradores do sertão das ameaças e prejuízos em suas propriedades e gados, e estabelecido o arraial a margem direita do rio Piancó, há pouca distância da sua embocadura no Piranhas, aumentou a população com a emigração de outras partes, principalmente da Bahia, enviados de pessoas abastadas, que fundaram por conta delas muitas fazendas de gado”. MACHADO, Op. cit., 1977, p. 334

<sup>545</sup> SEIXAS, Wilson. **O velho arraial de Piranhas** (Pombal) no centenário de sua elevação a cidade. João Pessoa: A Imprensa, 1961, p.70; sobre a formação da freguesia e de sua capela, ver também FORMIGA, Mayara Millena Moreira. **Nas veredas do sertão colonial: o processo de conquista e formação de elites locais no sertão de Piranhas e Piancó** (Capitania da Parahyba do Norte, c. 1690-c. 1772). Dissertação (mestrado). UFPB/CCHLA/PPGH. João Pessoa, 2013

Seridó, no Rio Grande do Norte<sup>546</sup>. Esta última só foi separada, tornando-se uma freguesia própria, em 1748 (Freguesia da Gloriosa Senhora Santa Anna do Seridó)<sup>547</sup>. Tal proximidade e unidade de jurisdição fizeram com que se desenvolvessem várias redes de contatos e forte circulação de pessoas nessa área. Ter essa freguesia como referência das circulações do sertão é importante, pois, como podemos observar no mapa 9, ela assumiu uma posição central e isso é possível de ser detectado na documentação cartorial.

Nos Livros de Notas do termo de Nossa Senhora do Bom Sucesso, conseguimos identificar a presença de pessoas que moravam nas ribeiras das capitanias do Ceará e Rio Grande do Norte e que se dirigiam à ribeira do Piancó para registrar procurações e outras escrituras, o que demonstra a proximidade e circulação pela área. Um exemplo disso foi o caso de Antônio Ferreira Leite, morador do Apodi no Rio Grande do Norte, que procurou o tabelião do Piancó para registrar uma procuração no ano de 1741. Anos antes, Francisco Teixeira de Seixas, Pedro Teixeira de Seixas e sua mulher Vitória das Neves, também moradores do Apodi, fizeram o mesmo<sup>548</sup>.

Patrícias Dias e Tyago Silva nos demonstram como algumas famílias começaram a ocupar as margens do rio Assú, e suas origens remetiam a outras capitanias, como Pernambuco e Paraíba<sup>549</sup>. Alguns dos exemplos trazidos por eles foram as famílias Berenger de Andrada, Teodósio da Rocha e Teodósio Grassiman. Estes, inclusive, se consolidaram na região diante das Guerras do Assu e, como estamos discutindo, estavam associados aos diversos interesses que direcionaram o avanço colonial para o sertão na segunda metade do século XVII. É exatamente nessa área que se conectam as correntes de ocupação dos sertões “de fora” e “de dentro”.

---

<sup>546</sup> De acordo com Wilson Seixas: “Foi o Piancó a primeira localidade do sertão da Paraíba batizada oficialmente com a categoria de povoação. A jurisdição do povoado do Piancó abrangia toda a bacia das Piranhas, cujos limites se estendiam desde o sertão do Cariri-Velho até a vila de Icó e sertão do Jaguaribe, desde o sertão do Pajeú, até a fazenda de Jucurutu, no Rio Grande do Norte” SEIXAS, Wilson. Pesquisas para a história do sertão da Paraíba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**. João Pessoa, n.21, 1975, p. 58. Ver também o mapa da página 83 deste artigo. As partes destacadas no Mapa 9 referem-se às ribeiras que eram termo da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso.

<sup>547</sup> MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de. “Fregueses da Freguezia da Vila Nova do Príncipe, d’onde sempre foram: identidades territoriais no Seridó” In.: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva (rog). **Capitania do Rio Grande: histórias e colonização na América portuguesa**. João Pessoa: Ideia; Natal: Edufrn, 2013, p. 265-287

<sup>548</sup> CCJQ. LN (1740-1742), 6/07/1741; CCJQ. LN 1730, 05/11/1736. Outros diversos exemplos podem ser vistos nos livros de notas.

<sup>549</sup> DIAS, Patrícia de Oliveira; SILVA, Tyego Franklim da. Nomes da Conquista: Famílias e redes de parentesco no processo de territorialização do Rio Grande Colonial (1676-1726). **Revista Ultramares**. V.5, n.10, 2016, p. 11-50; ver também ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira; DIAS, Patrícia de Oliveira. De cliente em cliente se forma uma rede: tática para a apropriação de espaços de ação na Capitania do Norte. In.:MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva (orgs). **Capitania do Rio Grande: histórias e colonização na América portuguesa**. João Pessoa: Ideia; Natal: EDUFRN. 2013, p.289-302; DIAS, Op. cit, 2015.

No Rio Grande do Norte, temos três bacias hidrográficas importantes para a ocupação do território. No litoral próximo a Natal foram estabelecidas atividades voltadas para a cana de açúcar. Até o início do século XVII, essa região do litoral já estava com terras distribuídas. Já o complexo dos rios Seridó-Piranhas-Assú, por ter sido palco principal das guerras dos bárbaros, diante da interiorização na capitania transformou-se em um importante centro de ocupação<sup>550</sup>. Em seguida, os colonizadores avançaram sobre o Apodi-Mossoró, nas proximidades com a capitania do Ceará. Assim como na Paraíba, as povoações do interior do Rio Grande do Norte começaram a ser transformadas em vilas apenas na segunda metade do século XVIII<sup>551</sup>.

Uma vez estabelecidas nas margens dos rios das referidas capitanias, muitas dessas famílias avançaram para o oeste, gerando, mais tarde, alguns pontos de conflitos de jurisdição entre Rio Grande do Norte e Ceará<sup>552</sup>. Nesta última, temos um processo também lento de construção de vilas. Associado à já citada conjuntura de conflitos e de fortalecimento da produção pecuária, até meados do século XVIII, encontramos na capitania quatro vilas: Aquiraz, Fortaleza, Icó e Aracati. O processo de criação das vilas no Ceará atendeu a importantes motivações:

a institucionalização e controle dos poderes no processo de efetivação da conquista e de implementação do poder régio na capitania (que envolve a criação das três primeiras vilas: Aquiraz, Fortaleza e Icó); uma vila fundada em decorrência do desenvolvimento econômica da localidade onde foi instituída (Aracati); as vilas de índios, criadas a partir da elevação de alguns aldeamentos indígenas à categoria de vilas; e aquelas vilas que foram criadas visando o controle da população volante, por meio da busca em concentrar parte dessa população em núcleos<sup>553</sup>

A criação dessas primeiras vilas, como lembra o mesmo autor, estava associada ao momento pós-guerra com os indígenas, ou seja, a ter que distribuir terras, patentes e postos nas câmaras. Houve, nesse período, um processo de formação dessa elite local. Aquiraz e Fortaleza se formaram na ribeira do Ceará. Icó e, mais tarde, Aracati estavam na ribeira do Jaguaribe, sendo a primeira instalada no interior da capitania<sup>554</sup>. Tanto Icó quanto Aracati foram Câmaras

<sup>550</sup> Essa região do rio Seridó tinha grande proximidade com o Arraial das Piranhas, na Paraíba. Ver DIAS, Thiago Alves. **Dinâmicas mercantis coloniais: Capitania do Rio Grande do Norte (1760-1821)**. UFRN/CCHLA/PPGH, Natal, 2011, p.67.

<sup>551</sup> MONTEIRO, Op. cit, 2015, p. 71

<sup>552</sup> DIAS, Op. cit., 2015

<sup>553</sup> NOGUEIRA, Op.cit, 2017, p. 47

<sup>554</sup> As ribeiras tinham a função de ser uma divisão administrativa para fins de arrematação dos contratos a capitania do Ceará apreze dívida em “ribeiras”, divisão que estava ligada a cobrança dos dízimos na Capitania; FERREIRA, Josetalmo, Josetalmo Virgínio. **Conflitos jurisdicionais no sertão do Ceará (1650- 1750)**. Dissertação (Mestrado). UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2013, p. 79. De acordo com Leonardo Rolim, “O território da capitania

criadas muito por consequência do avanço econômico. É preciso lembrar da proximidade entre a ribeira do Jaguaribe com as ribeiras da Paraíba e Rio Grande do Norte. Registrar procurações na ribeira do Piancó era uma alternativa para moradores da ribeira do Jaguaribe no Ceará, como foram os casos do capitão João Machado de Oliveira, que lançou nota de procuração em 1726, e de Antônio Pacheco de Pinho em 1729, dentre outros<sup>555</sup>.

Em meados do século, Icó se transformou em uma região mineradora. Aracati, por sua vez, tornou-se o porto mais importante da região, sendo um entreposto comercial da pecuária que circulava pelos sertões das capitanias do Norte, até chegar nas vilas do açúcar, como Recife, Olinda e Goiana. Dessa forma, todas elas tiveram uma posição importante para compreender o comércio de pessoas escravizadas.

Mais ao norte, na ribeira do Acaraú, formou-se a vila de Sobral. Esta ribeira, muito próxima do Piauí, era disputada comercialmente tanto por Recife quanto pela influência de São Luís<sup>556</sup>, devido a sua proximidade com o Maranhão, como pode ser visto no mapa a seguir.

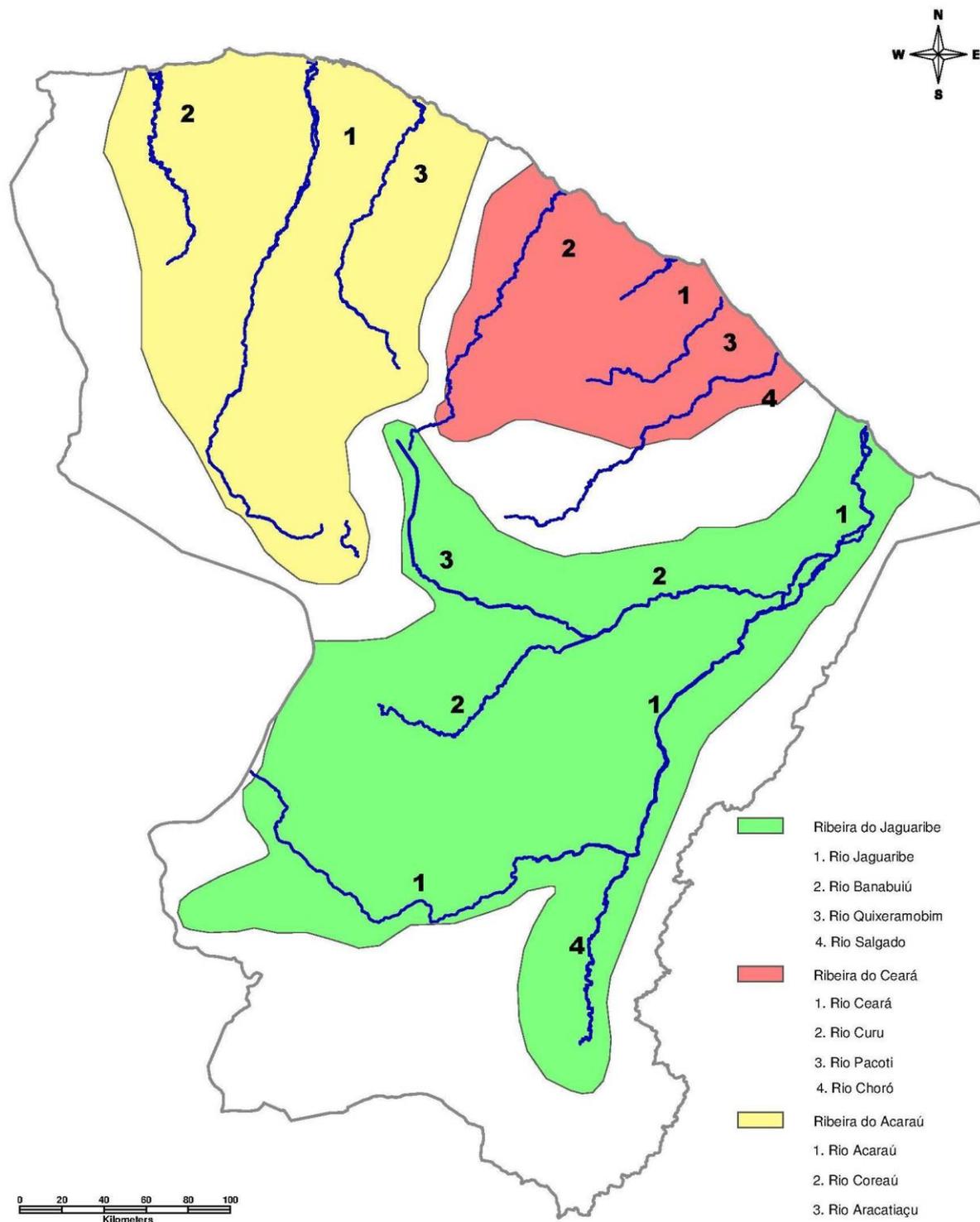
---

do Siará Grande era dividido em três grandes regiões que compreendiam as três principais *ribeiras* daquele sertão, isto é, compreendiam as áreas de maior concentração de agentes colonizadores, portanto não era uma divisão oficial. Como podemos observar no mapa a seguir, a *ribeira do rio Ceará*, que era a menor em extensão, localizava-se ao norte da capitania e no centro do litoral. Nesta ribeira foram fundadas as duas primeiras vilas da capitania do Siará Grande (São José de Ribamar do Aquiraz, em 1700, e Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, em 1726), e três importantes “vilas de índios” no período pombalino (Messejana, Soure e Arronches). A segunda maior ribeira da capitania era a do Acaracu (ou Acaraú). Nela os rios mais importantes eram o Acaracu, Coreaú e Aracatiaçu, que tinham como característica econômica a criação de gado e a relação próxima com a vizinha capitania do Piauí, sendo noticiadas vagamente na documentação a existência e oficinas de carnes secas no porto do Camocim”. ROLIM, Op. cit., 2012, p.42

<sup>555</sup> CCJQ. LN (1725-1730), 13/05/1725; CCJQ. LN (1725-1730), 21/06/1729. Ver também o Mapa 9.

<sup>556</sup> Miridan Falci defende que havia três eixos de chegada de africanos escravizados no Piauí: um que partia de Pernambuco e Bahia para o sul do Maranhã; outro que saía de São Luís e cruzava o Piauí; e um terceiro que se dava pelo litoral, no delta do Paraíba. FALCI, Miridan Britto Knox, A escravidão nas áreas pecuaristas do Brasil. In.: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org). **Brasil: Colonização e escravidão**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000 p.260. Destacamos tal característica, pois estas podem ter sido também as possibilidades de entrada de escravos para a ribeira do Acaraú, mais próximo ao Piauí e que sofria influência de São Luís. Apesar de não apresentar como os escravizados africanos chegavam nessa ribeira, Raimundo Nonato Rodrigues de Souza apresenta alguns dados demográficos sobre o Acaraú e como estava organizada a propriedade escrava. SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. “**Minha riqueza é fruto do meu trabalho**”: negros de cabedais no Sertão do Acaraú (1709-1822). Tese (Doutorado). UFC/CH/PPGH. Fortaleza, 2015

Mapa 10 - Ribeiras da Capitania do Siará Grande e seus principais rios

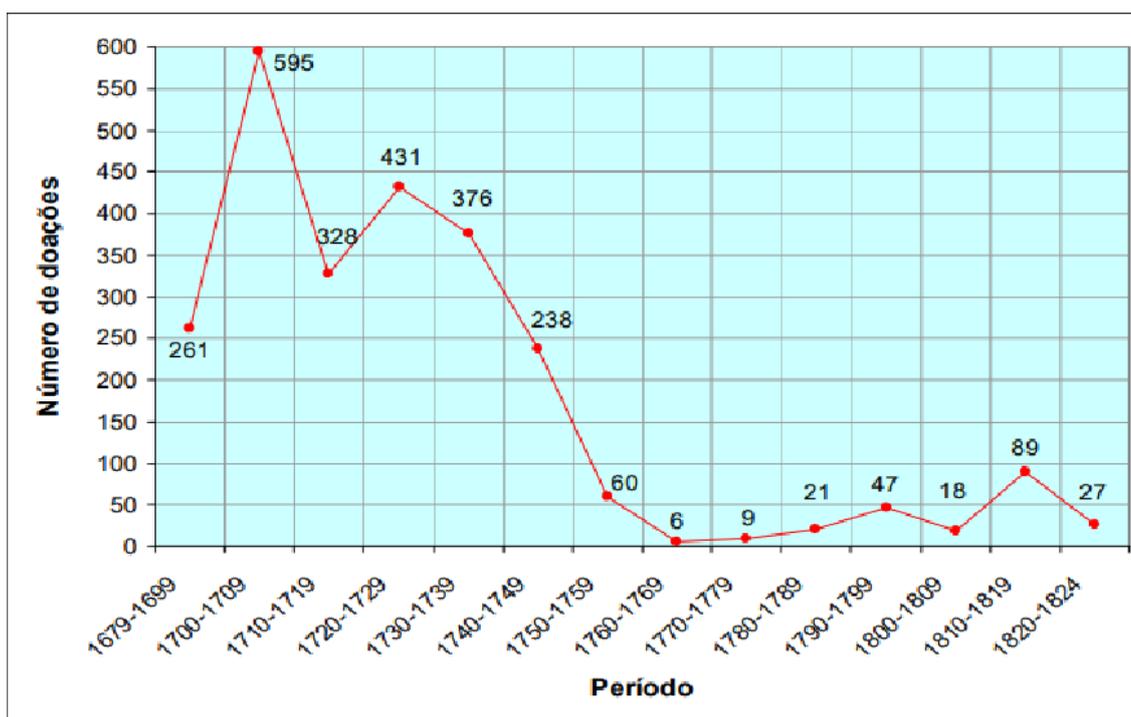


Fonte: NOGUEIRA, Gabriel Parente *Viver à lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)*. 1. ed. Curitiba: Appris, 2017, p. 33.

Na primeira metade do século XVIII, quase toda a capitania estava ocupada pelos colonos. Como demonstra o gráfico a seguir, entre 1679 e 1709 houve um aumento exponencial de sesmarias concedidas no Ceará. Esse número cai entre 1710 e 1739, mas continua alto.

Apenas nas décadas seguintes temos uma tendência de queda mais intensa. Isso porque quase todas as áreas produtivas das ribeiras da capitania estavam ocupadas para o desenvolvimento da pecuária e de lavouras de alimentos. Na década de 1750, como veremos, as minas na região de Icó ganharam importância. Nesse período, após 1740, outras duas características associadas foram fundamentais para o desenvolvimento econômico do Ceará: as charqueadas e a expansão do trabalho escravo, articulando ainda mais a capitania com o Mundo Atlântico.

**Gráfico 8 - Doações de sesmarias na Capitania do Ceará (1679-1824)**



Fonte: GOMES, José Eudes. **As milícias d'El Rey**: tropas militares e poder no Ceará Setecentista. Editora FGV, 2010 p. 142

Tais sesmarias eram distribuídas também de acordo com o avanço sobre os rios. As primeiras concessões se deram para a ribeira do Jaguaribe, sendo seguidas pelas do Ceará e Acaraú. Apenas para se ter uma ideia, no Jaguaribe, entre 1704 e 1708, mais da metade do total das sesmarias foram distribuídas<sup>557</sup>. As relações entre patentes militares, diante da guerra com os indígenas, e a distribuição de terras eram evidentes no Ceará. Além disso, a concentração de terras também estava diretamente associada à conquista de altas patentes<sup>558</sup>.

O avanço das terras sobre as ribeiras da capitania do Ceará esteve associado aos interesses comerciais do Recife. Isso fica explícito nas movimentações das sumacas que partiam

<sup>557</sup> NOGUEIRA, Op. cit., 2017, p. 35

<sup>558</sup> GOMES, Op. cit., 2010, p. 150-151

do porto do Aracati, tendo a maioria das viagens com destino para Pernambuco, bem como na própria distribuição das sesmarias, que tinha, como solicitantes, moradores do Recife. De acordo com Rafael Ricarte, entre 1702 e 1720, período fundamental para a formação da elite colonial do Ceará, é possível identificar vínculos entre os capitães-mores desta capitania com homens de negócio da principal vila das Capitanias do Norte<sup>559</sup>.

Temos, assim, durante cerca de oito décadas (1680-1760), um processo violento de conquista seguido por consolidação e estabilização da presença portuguesa nos chamados sertões. A partir da criação de vilas, freguesias e da distribuição de terras e patentes, foi se constituindo uma sociedade colonial baseada na produção, principalmente, da pecuária. A distribuição de sesmarias e patentes militares aos colonizadores permitiu que estes se transformassem em poderosos senhores de terras e de pessoas, criando uma grande rede de dependência e propriedade escrava. As trocas comerciais e as relações familiares formataram a maneira como os sertões se relacionaram com outras partes do Brasil (em especial, com as Minas e a região canavieira) e com o Mundo Atlântico.

Em síntese, a violenta conquista do interior das Capitanias do Norte tinha como objetivo assegurar a terra para os colonos e, com isso, o desenvolvimento das atividades produtivas, em especial a pecuária. Apesar das diferenças existentes entre o sertão e o litoral, um traço em comum permanece: a sociedade escravista. A presença de escravo africanos era uma constante no sertão, porém em quantidades menores do que no litoral. Com isso, é possível pensar um comércio negreiro para o interior das Capitanias do Norte, ainda que em menor proporção do que no litoral e nas Minas.

Diante do que foi apresentado até aqui, percebemos que o período que estamos estudando foi marcado por mudanças na conjuntura internacional, mas também na organização do espaço na colônia, quando o sertão – antes visto como área desocupada pelos colonizadores – integrou-se à economia atlântica. Essa expansão colonial se deu articulada a interesses mercantis vinculados, principalmente, pelos grupos que residiam em Recife. A produção pecuária, o comércio e a circulação que se desenvolveram a partir disso consolidaram as Capitanias do Norte. Apesar das diferenças existentes entre o sertão e o litoral, vimos que muitas eram as características em comum. Uma delas foi o escravismo, como veremos a seguir. Nossa análise irá se concentrar nas regiões onde houve uma maior influência das redes mercantis do Recife e sobre as quais conseguimos ter acesso à documentação, ou seja, a ribeira

---

<sup>559</sup> SILVA, Op. cit., 2016

do Jaguaribe, no Ceará, e os sertões da Paraíba e Rio Grande do Norte, a partir dos registros cartoriais do Piancó e Seridó.

#### 4.2 A presença africana no sertão

Como discurremos até aqui, a partir do final do século XVII e início do XVIII, as relações entre sertão e litoral foram se tornando mais intensas. A articulação de ambas se dava, sobretudo, devido às atividades econômicas associadas à criação do gado. A historiografia brasileira, durante muito tempo, não identificou na pecuária condições propícias para o trabalho escravizado. Com isso, haveria uma possibilidade reduzida de existência de pessoas africanas nessa atividade.

De acordo com Capistrano de Abreu, desde os primeiros momentos já havia pessoas escravizadas na interiorização da colonização, trabalhando nas bandeiras como carregadores. Entretanto, só podemos falar da presença da mão de obra escrava, de fato, quando se desenvolveu a pecuária. Essa atividade produtiva requeria pouco capital e pouco pessoal para o trabalho. Dessa maneira, eram empregadas mais pessoas livres e, por consequência, a população africana aparecia “não como fator econômico, mas como elemento de magnificência e fausto, apresentaram-se gradualmente como sinais de abundância”<sup>560</sup>.

Caio Prado Júnior, por sua vez, não aprofunda esse debate sobre a presença escrava. Porém, assim como Capistrano, admite que não eram necessárias muitas pessoas como mão de obra, variando entre dez e doze homens para as atividades. Dessa maneira, “mão de obra não falta, e não havendo escravos, bastam destes mestiços de índios, mulatos ou pretos que abundam nos sertões”<sup>561</sup>. Isto não nega a existência de africanos, mas admite que não era o fator fundamental para o funcionamento de uma fazenda. A perspectiva de Celso Furtado é a mesma nesse sentido<sup>562</sup>.

Já para Clóvis Moura, o que havia na historiografia brasileira era uma espécie de estereótipo da não influência negra no sertão. O autor defende que, apesar de ser uma presença distinta em relação ao litoral, não poderíamos deixar de considerar esse traço cultural. Moura utiliza-se de evidências do século XX para pensar a história da população negra nessa área. Um dos elementos fundamentais para essa interpretação, por exemplo, estava nos quilombos e nas

---

<sup>560</sup> ABREU, Op. cit., 2000, p. 128; 153

<sup>561</sup> PRADO JÚNIOR, Op. cit., 2000, p. 193

<sup>562</sup> FURTADO, Op. cit., 2004, p. 65

fugas, que tinham o sertão como principal destino. Admitia que os escravizados eram mercadorias muito caras e que, em geral, eram egressos do litoral<sup>563</sup>.

A partir da década de 1970, tornaram-se mais comuns pesquisas sobre regiões específicas com documentação que traziam importantes informações sobre a presença africana na pecuária. Um dos pioneiros desse debate foi Luiz Mott, com suas pesquisas acerca do Piauí no período colonial. De acordo com seu levantamento, não só o trabalho escravo existia nas fazendas, como também representava um percentual muito significativo no final do século XVII, chegando a cerca de 47% das pessoas que viviam no Piauí, capitania marcada pela pecuária<sup>564</sup>. E como era a situação para as capitanias do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco?

Influenciados pelas obras de Capistrano de Abreu, muitos dos estudiosos da história do Ceará não se dedicaram tanto a essa presença negra nas atividades pecuárias da capitania. Raimundo Girão, um dos maiores representantes dessa historiografia, admitia que “nessa organização socio-econômica, que veio caracterizar, no conceito de Capistrano, a civilização do couro, os ombros afros pouco entraram em cena”<sup>565</sup>, sendo mais comuns em atividade domésticas e em pouca quantidade. Mais adiante, ao citar o início das atividades mineradoras, informa-nos sobre a entrada de escravos pela Companhia do Ouro das Minas de São José, sem muitos detalhes sobre.

Pedro Alberto de Oliveira Silva admite a importância dessa população negra, porém destacando-a mais para a segunda metade do século XVIII, com as atividades mineradoras e a presença de quilombos na região<sup>566</sup>. Os dados demográficos são ausentes para esse período, mas, como demonstramos no capítulo 2, em 1762 a quantidade de pessoas escravas nas capitanias estava em torno de 12%, percentual que deve ser levado em consideração<sup>567</sup>. Apesar de esses dados serem referentes ao início da segunda metade do Setecentos, destaque-se que esse quantitativo não ocorreu repentinamente, ou seja, construiu-se desde a primeira metade do século.

Estudos mais recentes apontam para a importância da pecuária e da presença escrava africana no Ceará, estabelecendo uma reflexão a partir de uma abordagem atlântica. Almir Leal de Oliveira inclusive destaca a relação estabelecida entre a produção de charque com o tráfico,

---

<sup>563</sup> MOURA, Clóvis. **Rebeliões da Senzala: Quilombos, insurreições, guerrilhas**. 5ª edição. São Paulo: Fundação Maurício Grabois/Anita Garibaldi, 2014

<sup>564</sup> MOTT, Luiz. **Piauí Colonial: população, economia e sociedade**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1985

<sup>565</sup> GIRÃO, Op. cit, 1984, p.78

<sup>566</sup> SILVA, Pedro Alberto de Oliveira. **História da escravidão no Ceará: das origens à extinção**. 2ª edição. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2011, p. 49-50.

<sup>567</sup> Ver tabela 5

não só para atender aos interesses desse comércio, como também para tratar da utilização de africanos escravizados como trabalhadores nas charqueadas, tema aprofundado por Gabriel Nogueira. Isso também ocorre com o trabalho de Raimundo Nonato Souza, onde é possível perceber a relação direta entre a quantidade de escravos africanos e o desenvolvimento de atividades da pecuária a partir das décadas de 1730 e 1740<sup>568</sup>.

O mesmo também tem ocorrido com os estudos sobre a escravidão no Rio Grande do Norte, que, por muito tempo, não se voltaram para identificar elementos da população negra e que, nas últimas décadas, têm avançado em pesquisas a partir de documentação como registros de batismos, casamento e inventários. O que essa historiografia recente nos demonstra é que a escravidão africana foi indispensável no sertão do Rio Grande do Norte. Apesar de não haver grandes propriedades escravas, sendo comum contar com um ou dois escravizados, era uma presença significativa desde o século XVIII, o que nos aponta a necessidade de nos aprofundarmos em sobre como ocorriam essas interações entre o sertão da referida capitania e a África<sup>569</sup>.

Nesse sentido, a historiografia sobre a Paraíba possui semelhanças com as demais. Ao admitir o processo de interiorização pela pecuária, alguns autores não perceberam a presença escrava negra em tal atividade. Um deles, considerado um clássico, foi Irineu Joffily, uma das principais referências da historiografia local<sup>570</sup>. Os estudos de Dianna Galliza foram os primeiros a trazer reflexões mais aprofundadas sobre o trabalho escravo na pecuária e identificar a presença de africanos no sertão da Paraíba. Pesquisas mais recentes, viabilizadas pela expansão das pós-graduações no Brasil, apontam para uma significativa presença africana nas atividades pecuárias ainda na primeira metade do século XVIII. Nessa mesma vila de São João do Cariri, Solange Mouzinho Alves identificou a presença dessa população no decorrer do século XVIII<sup>571</sup>.

<sup>568</sup>OLIVEIRA, Op. cit, 2008, p.505-516; NOGUEIRA, Op. cit., 2021; SOUZA, Op cit., 2015

<sup>569</sup> Dos vários estudos que demonstram a existência da escravidão africana no sertão, em especial na região do Seridó, além daqueles que fizeram análises sobre a historiografia, podemos citar MACEDO, Muirakytan K. de. Notas sobre a escravidão nos sertões do semiárido (Seridó, XVIII-XIX). In.: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; ANDRADE, Joel Carlos de Souza (orgs). **Experiências históricas afro-brasileiras**. Natal: Edufrn, 2017, p.11-38; Idem, **Rústicos** cabedais: Patrimônio e cotidiano nos sertões da pecuária (Seridó – século XVIII). 2ª edição. Natal: Sol Negro Edições, 2021; MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de. Aspectos da escravidão do Seridó em documentos históricos. In.: CAVIGNAC, Julie; MACÊDO, Muirakytan K. de (orgs). **Tronco, ramos e raízes!** história e patrimônio cultural do Seridó negro. Natal: Edufrn, 2016, p. 257-291; CAVIGNAC, Julie. Índios, negros e caboclos: identidades e fronteiras étnicas em perspectiva. O caso do Rio Grande do Norte. In.: CARVALHO, Maria Rosário de; REESINK, Edwin; CAVIGNAC, Julie (orgs). Natal: Edufrn, 2011, p. 195-244.

<sup>570</sup> JOFFILY, Irineu. Notas sobre a Parahyba. Edição fac-similar de 1892. Rio de Janeiro: Editora Tesouros, 1977.

<sup>571</sup> GALLIZA, Diana Soares de. **O declínio da Escravidão na Paraíba** (1850-1888). João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1979; ALVES, Solange Mouzinho **Parentescos e sociabilidades: experiências familiares dos escravizados no sertão paraibano** (São João do Cariri), 1752- 1816 Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA/PPGH, João Pessoa, 2015

Sobre as proximidades dos rios Piancó e Piranhas, na Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso, onde na segunda metade do XVIII fundou-se a vila de Pombal, o estudo de Ana Paula Moraes demonstrou essa preocupação em identificar a população africana, que chegou a representar cerca de 40% de toda a população escrava<sup>572</sup>. A historiadora também tenta associar essa presença africana a um contexto atlântico mais amplo.

No caso da capitania de Pernambuco, a produção de carnes e couro desde a primeira metade do século XVIII não pode ser pensada sem levar em consideração a mão de obra escravizada. Nomes como João da Costa Monteiro e José Vaz Salgado possuíam fazendas e fábricas de atados no sertão, contando com pessoas escravizadas, inclusive africanas<sup>573</sup>. Socorro Ferraz também confirma a existência dessa população escravizada no sertão de Pernambuco, sendo a sua ausência na historiografia um mito. Nas suas palavras,

Dados mais recentes, obtidos em pesquisas cartoriais e nos arquivos das igrejas da região do Médio São Francisco, indicam que tanto a grande propriedade quanto a pequena tinham a família como base para a produção e que a grande propriedade incluía vários modos de produção baseados na mão de obra livre e na mão de obra escrava<sup>574</sup>

Alexandre Bittencourt avança no estudo acerca da escravidão no sertão de Pernambuco e as conexões estabelecidas também na África. A partir de inventários, testamentos e relatos de viajantes, o autor destaca não apenas o perfil das pessoas escravizadas que eram negociadas, mas também outras mercadorias que faziam parte dos circuitos comerciais. Seu recorte temporal, porém, é posterior ao nosso, voltando-se com mais detalhes para a segunda metade do século XVIII e início do XIX<sup>575</sup>.

Infelizmente, na nossa pesquisa, não encontramos uma documentação de caráter serial que demonstrasse quantitativamente essa presença africana nas povoações do sertão; entretanto, conseguimos identificar alguns casos em inventários e registros de alforrias. No Seridó, no Rio Grande do Norte, apenas quatro inventários foram possíveis de ser pesquisados. Foram eles: o

---

<sup>572</sup> MORAES, Ana Paula da Cruz Pereira de. **Em Busca da Liberdade**: os escravos no Sertão do Rio Piranhas (1700-1750). Dissertação (Mestrado em História). Centro de Humanidades. Universidade Federal de Campina Grande. 2009, p. 49

<sup>573</sup> “Por estas datas os irmãos já possuíam fábricas em Pernambuco e recolhemos a notícia de 1751 de que tinham uma instalada na Paraíba. [...] em 1746, Luís da Costa Monteiro tinha uma fábrica com 65 tanques para preparar os couros e oito escravos. Seu irmão João tinha outra com 92 tanques e 31 escravos”, SOUZA, Op. cit., 2012, p. 173

<sup>574</sup> FERRAZ, Maria do Socorro. A sociedade colonial em Pernambuco. A conquista dos sertões de dentro e de fora. In.: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.); BICALHO, M. F. (Org.). **O Antigo Regime nos Trópicos**: a dinâmica imperial portuguesa, séculos XVI-XVII. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 198

<sup>575</sup> MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. **No “coração das terras”**: os sertões da Capitania de Pernambuco e Reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no Império Português (1750-1808). Tese (Doutorado). Universidade de Évora. Évora, 2019

de Crispim de Andrade (1737), Diogo Pereira da Silva (1754), Inez Maria da Conceição (1755) e Pedro de Andrade Bezerra (1757). Nestes inventários conseguimos identificar 13 pessoas escravizadas, das quais três eram da Costa da Guiné e quatro de Angola, ou seja, mais da metade dos escravizados registrados eram africanos<sup>576</sup>.

Para a ribeira do Piancó e Piranhas, temos seis inventários registrados entre 1734 e 1748<sup>577</sup>: Eugenia dos Milagres (1734), Manoel Ferreira Velho (1737), Manoel Pereira Lima (1745), Antônio Cardoso de Sousa (1748), José Alves de Moraes (1748)<sup>578</sup>. Outras pessoas africanas escravizadas foram registradas em testamentos, como o de Antônio Oliveira Ledo, transcrito por Wilson Seixas<sup>579</sup>. Ele registrou em testamento oito escravizados, dos quais três eram da África (um “escravo da Guiné” e dois de Angola), três pessoas crioulas e as demais, mamelucas. Vale ressaltar que há, nessa região, uma considerável presença de pessoas indígenas escravizadas, o que pode ser explicado pela conjuntura ainda recente de conflitos com esses povos, mas em relativo equilíbrio com a quantidade de pessoas negras.

Temos também aquelas que foram registradas devido à conquista de sua alforria. Pessoas como Manoel, Paulo da Costa e Maria, que foram classificadas como *gentios da Guiné*, além de Gonsalo e André, registrados como de Angola, são exemplos de africanos escravizados que viveram na primeira metade do século XVIII nas povoações do sertão das Capitanias do Norte e que haviam sido escravizados devido aos circuitos mercantis construídos no período, que ligavam o Atlântico e o sertão<sup>580</sup>.

Diante do que já foi apresentado, é possível identificar a presença africana nos sertões das Capitanias do Norte, que começou a ser estudada com mais atenção nas últimas décadas, consolidando estudos sobre as interconexões entre os sertões e o Atlântico no período colonial e que representam um percentual significativo do total de escravizados. Ora, se havia africanos escravizados, como eles chegaram até as fazendas do sertão das capitanias do Norte? Quais os caminhos e os agentes mercantis envolvidos nesses negócios? Como as flutuações atlânticas do trato negreiro repercutiam no sertão?

Estas são perguntas que, aparentemente, não despertaram muito interesse até o momento. Mesmo nos estudos aqui já citados, que apontam para a presença africana nos sertões, não conseguimos identificar quem se aprofundasse sobre essas redes mercantis e principais

<sup>576</sup> Três não foram possíveis de identificar por estar o inventário rasgado. Os demais eram 1 mulato, 1 cabra e 1 crioulo.

<sup>577</sup> Não há documentação referente ao período anterior

<sup>578</sup> Ana Paula Moraes também faz referência ao inventário de uma Ana Maria, mas não tivemos acesso a ele. Todos os inventários estão no Fórum Promotor Francisco Nelson da Nóbrega (Pombal-PB).

<sup>579</sup> SEIXAS, Op. cit., 1961, p. 55-66

<sup>580</sup> CCJQ. LN (1730), 01/09/1733; 09/10/1733; 18/03/1734; 16/09/1735

agentes envolvidos em tal comércio. Ainda que a historiografia também tenha avançado nos estudos sobre o mercado interno na colônia, a especificidade de se pensar um mercado interno de escravizados não tem sido objeto de estudos recentes.

Ao estudar a economia das Capitanias do Norte, Thiago Alves Dias identificou as relações estabelecidas entre a produção do couro e sua integração ao mercado atlântico colonial, destacando a experiência dos comerciantes da família Costa Monteiro. Esses negociantes, no decorrer da primeira metade do século XVIII, conseguiram terras e desenvolveram a atividade pecuária, estabelecendo influências entre o Ceará e Pernambuco. Apesar de admitir a presença da população africana nas atividades do couro, Dias não aprofunda esse debate, mas nos dá indicações importantes para pensarmos as redes comerciais estabelecidas<sup>581</sup>.

Gabriel Nogueira, pelo que conseguimos levantar, foi o que mais dedicou atenção para as articulações construídas entre as atividades pecuárias do sertão e os fluxos atlânticos de escravizados, seja no já citado tema da interrelação entre as carnes salgadas e o abastecimento dos navios negreiros, seja no fato de identificar os interesses e vinculações entre os homens de negócios envolvidos no mercado atlântico de escravizados e os sertões da capitania do Ceará. Por não ser seu objetivo de trabalho, ele não se aprofunda nos detalhes de como esses escravizados chegavam no interior; apesar disso, muitas das informações por ele apresentadas foram de grande importância para nossas reflexões, como apontaremos a seguir<sup>582</sup>.

Outro estudo que apresenta algumas das relações entre os sertões de Pernambuco e os negócios negreiros é o de Clara Faria, dando destaque ao funcionamento das companhias de comércio que, durante o século XVIII, começam a se instalar no Brasil. A Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba se apresenta como uma importante instituição que permitiu essa conexão a partir da década de 1760. A autora analisa as propostas de companhia para comprar escravos da década de 1740 e 1750, mas, por ter como objeto a Companhia criada em 1759, não analisa o funcionamento desse negócio para o sertão<sup>583</sup>.

Até mesmo os estudos que admitem a existência de pessoas africanas escravizadas no sertão, citados nos parágrafos anteriores, não se voltaram para os circuitos mercantis que

---

<sup>581</sup> DIAS, Op. cit., 2017

<sup>582</sup> NOGUEIRA, Op. Cit, 2021

<sup>583</sup> FARIAS, Clara de A. Negócios do sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII. In.: KELMER Mathias et all (orgs). **Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso: século XVIII**. Rio de Janeiro: Mauadx, 2017, p. 171-189. O mesmo ocorre com DIAS, Erika S. de Almeida. Redes mercantis, os homens de negócio e a coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII em Pernambuco. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). **"Essa parte tão nobre do corpo da monarquia"**. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed.Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016, p.231-262

permitiram a chegada dessas pessoas. Um dos principais motivos que explicam essa ausência diz respeito às dificuldades em encontrarmos documentação serial que permita identificar como se dava a compra e venda dos africanos do litoral para o sertão. Os negócios eram registrados, sendo cobrada uma taxa sobre cada escravizado. A documentação sobre isso, contudo, não foi encontrada. Essas informações são minimizadas para os negócios entre Bahia, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Isso permitiu que estudos como o de Alexandre Vieira conseguissem quantificar o que ele denominou de “terceira perna do tráfico”, ou seja, a redistribuição desses africanos após a chegada ao Brasil. A partir do estudo dos passaportes, ele sistematizou os números de africanos que saíram de Salvador para outros portos do Brasil, como Alagoas, Bahia, Minas Gerais, Pernambuco, entre outros. O recorte temporal dessas informações, entretanto, se estabelece a partir da década de 1760, período distinto do nosso.

A questão que levantamos é que parte desse mercado se dava em paralelo e complemento com os negócios de pessoas escravizadas. Esses circuitos mercantis e todas as movimentações que permitiram a formação da região que estamos estudando não podem ser pensados sem levar em consideração o comércio de pessoas africanas escravizadas. O mercado interno também deve ser visto em associação com o externo, que já abordamos no capítulo anterior, sendo necessário pensar os preços, o quantitativo de pessoas desembarcadas, as rotas construídas no Atlântico.

Essas considerações acerca da produção historiográfica, das lacunas e dificuldades em reconstruir como se dava a chegada de escravizados africanos nos sertões nos permitem perceber que a possibilidade de compreender essas redes comerciais deve perpassar por uma leitura mais qualitativa da documentação. Por um lado, já sabemos as flutuações e a participação dos portos litorâneos no mercado negreiro. Por outro, é possível identificar a presença africana no sertão. Cabe-nos agora tentar reconstruir quais eram essas redes comerciais. Iniciaremos pelos caminhos percorridos e como se davam essas viagens.

#### 4.3 Os caminhos dos sertões

Apesar das limitações dos transportes e comunicações, os sertões do Brasil não eram áreas de isolamento e começavam a se conectar ao Atlântico no final do século XVII e início do XVIII. Neste tópico, vamos descrever quais eram os principais caminhos que permitiam essa circulação de pessoas entre as vilas e freguesias das Capitânicas do Norte, e suas ligações com o litoral açucareiro. Esse debate é de fundamental importância, pois foi por intermédio dessas

vias que se estabeleceram os circuitos mercantis de diversas capitanias, principalmente de gado e de escravizados. Portanto, para compreender como os escravizados chegavam até os sertões, precisamos antes saber por quais estradas passaram e como ocorreram essas viagens.

Como sugere o título de nosso trabalho, havia duas grandes formas de circular pelo Brasil colonial: mar e terra, sendo os caminhos por terra, normalmente, margeando rios. Já descrevemos que o processo de colonização do interior esteve diretamente associado ao controle sobre os rios, avançando com guerras, sesmarias e patentes militares. As principais vilas e freguesias se organizaram nas suas ribeiras. Entre uma vila e outra, foram sendo construídas estradas e caminhos que permitiram integrar as principais áreas produtivas dos sertões com o Atlântico e com as Minas.

Os caminhos por terra tinham traços que permitiam a ligação das vilas do interior entre si e destas com os portos. A primeira das grandes estradas, formada ainda no início do século XVII, era a chamada *Estrada Velha*. Por esta, os primeiros colonizadores portugueses se lançaram na tentativa de ocupar o território do Ceará. Margeando o litoral, ia do Ceará, cortava o Rio Grande do Norte por Natal, e chegava até a capital da Paraíba. Apenas no final do Seiscentos foi que essa estrada alcançou o Recife e também se estendeu ao norte, até São Luís. A Estrada Velha possuía algumas dificuldades em seu trajeto, em especial devido aos vários rios difíceis em serem cruzados.

Quem seguiu por esse caminho, em 1728, foi João da Maia da Gama, personagem já nosso conhecido. Nesse período, ele era governador do Maranhão e se encaminhava para o Recife. De São Luís, passou por diversas vilas e aldeias das Capitanias do Norte, pelo litoral. Ao descrever as dificuldades por passar pelos rios, em especial no Rio Grande do Norte, afirmou que “já sem carne, e sem farinha, e com mui pouco biscouto nos pusemos em marcha por lamas e atoleiros, sem os poderem passar os cavalos montados caindo e deitando-se a cada passo”<sup>584</sup>. Em alguns momentos, chegavam a atolar até o joelho e os cavalos já não aguentavam mais. Essas dificuldades faziam com que as viagens por terra fossem lentas. Com o decorrer do século XVIII e o surgimento de novos caminhos, a referida estrada foi perdendo sua importância, apesar de continuar existindo até o século XIX.

Além da Estrada Velha, vamos destacar aqui mais três grandes estradas que cumpriram uma função fundamental para o comércio dos sertões e a possibilidade de circulação de pessoas no período estudado. A *Estrada das Boiadas* e a *Estrada Nova das Boiadas* conectavam boa parte do interior do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba com os portos litorâneos. A primeira

---

<sup>584</sup> MARTINS, Op. cit., 1944, p. 93

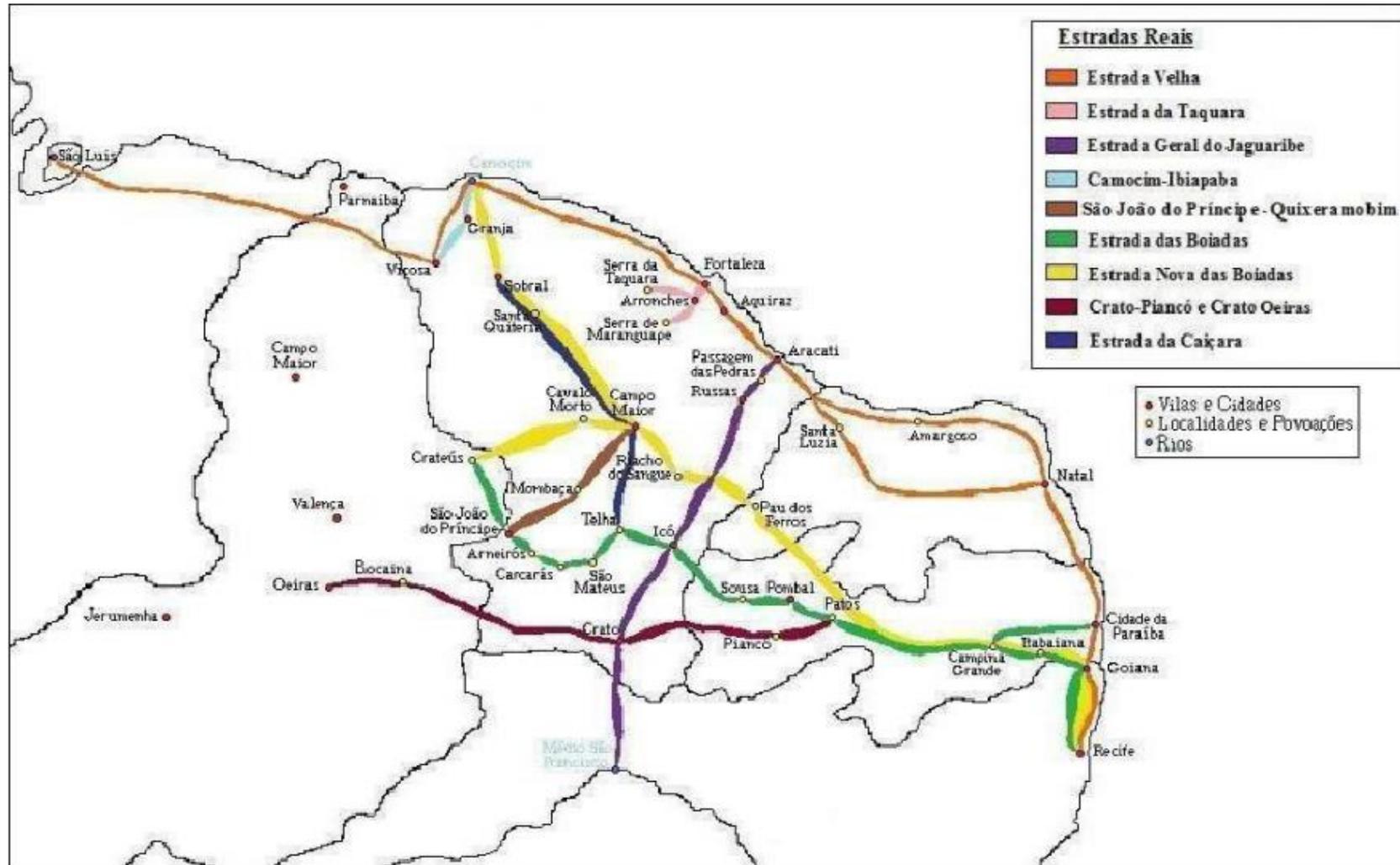
surgiu no início do século XVIII e tinha, como principal objetivo, exatamente a drenagem da produção pecuária de tais capitâneas. A segunda tinha um alcance que ia até o Piauí e serviu para a migração de moradores de capitâneas vizinhas para o Ceará. Ambas as estradas se juntavam no interior da Paraíba e seguiam seu caminho para Goiana e Recife, sendo importantes para o termo da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso e transformando-se na principal conexão com o litoral. A distância desta freguesia para a cidade da Paraíba era de cerca de cem léguas<sup>585</sup>.

A outra estrada que permitiu um grande impulso nas atividades econômicas dos sertões foi a *Estrada Geral do Jaguaribe*. Ela cruzava, no sentido vertical, toda a capitania do Ceará, desde a vila de Aracati, importante porto do sertão, até o rio São Francisco, passando também pela vila de Icó. Essa estrada era muito importante, pois a partir dela poderia-se chegar até as minas, além de ser uma conexão mais ampla com o Atlântico, pelo porto de Aracati. Apesar de existirem outras, as quatro estradas aqui descritas foram as mais importantes para as atividades mercantis no interior das Capitâneas do Norte.

---

<sup>585</sup> AIHGP, OR (1745-1755), 16/05/1752. Esses caminhos foram descritos por STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, 1937

Mapa 11 - Principais estradas da capitania do Ceará



Fonte: Produzido por NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2017, p.72) a partir das informações apresentadas por STUART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, 1937

A partir deste mapa, podemos identificar que havia algumas vilas que assumiam papel central por serem cruzamentos de estradas ou pontos que permitiam alcançar outras capitânicas. Esses foram os casos de Aracati, Icó e, mais tarde, Crato, no Ceará. A posição de Icó a colocava em condição de ser entreposto entre duas importantes estradas: *das Boiadas e Geral do Jaguaribe*. Essa posição foi reforçada pelo desenvolvimento de atividades mineradoras junto à pecuária na referida vila, tornando-a em uma das mais importantes dos sertões das Capitânicas do Norte e tendo forte relação com o Aracati, o porto deste sertão. Essa era uma importante passagem do sertão e, por consequência, também um ponto de fiscalização sobre o qual, infelizmente, temos poucas informações.

Guilherme Studart nos informa que havia sete postos militares organizados a partir da Intendência das Minas de São José dos Cariris Novos que cobriam os caminhos que iam para outras vilas do Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco, chegando até Cabrobó, que era caminho para as Minas Gerais<sup>586</sup>. A pedido do Intendente, a ideia era que

O capitão mor do Piancó Francisco de Oliveira Ledo que pela ribeira do seu distrito disponha alguns cabos da ordenança umas vezes as Espinharas a outras no Rio do Peixe outras no Cariri Velho por umas vezes em um lugar outras vezes em outra e nunca em paragem certa.<sup>587</sup>

E conclamava aos governadores do Ceará e Rio Grande do Norte a fazerem o mesmo nas ribeiras de Inhamuns e Jaguaribe e nas ribeiras do Apodi, Assú, Seridó e Ceará Mirim. Esse pedido demonstra não apenas a preocupação em controlar a circulação de pessoas e evitar os possíveis descaminhos, mas que essa movimentação era constante e as forças de controle deveriam sempre variar as posições, sendo móveis. Ademais, demonstra que essas vilas do sertão das Capitânicas do Norte estavam em contato entre si, tendo pessoas que se movimentavam por elas.

Outra vila que concentrou vários caminhos e tornou-se importante comercialmente foi Goiana, em Itamaracá. Esta articulava todas as estradas do sertão com o Recife. Como não poderia ser diferente, quase todos os caminhos tinham como destino final este porto em Pernambuco, por motivos já apresentados anteriormente. Essas rotas chegavam a alcançar do Recife até Camucim, no extremo norte do Ceará, indo tanto pelo litoral (passando pelas capitais de cada capitania) como pelo interior. Esses caminhos ao norte tinham como ponto de entroncamento a vila de Goiana.

---

<sup>586</sup>STUDART, Op. cit, 2004, p. 69. Estudaremos no último tópico deste capítulo sobre a Intendência das Minas do Sertão dos Cariris Novos.

<sup>587</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567

Dessa forma, o que podemos observar é que, devido à pecuária ter se desenvolvido fortemente no Ceará, havia uma maior capilaridade de estradas e pontos de paragens nos sertões desta capitania. Todas confluíam ou para o Recife, passando pelo interior da Paraíba e vila de Goiana, ou para o rio São Francisco, a caminho das Minas Gerais. O Rio Grande do Norte possuía poucas rotas. Possivelmente, seus sertões eram atendidos pela Estrada Velha e pelas conexões junto à Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso, pelo rio Assú.

Feitas essas considerações, é possível imaginar como os três portos das Capitânicas do Norte se articulavam com a África para comprar escravizados e com os sertões; em outras palavras, quais eram os caminhos traçados por essas pessoas para chegarem nas principais povoações do interior. A cidade da Paraíba do Norte tinha uma menor comunicação com os sertões. De acordo com o mapa, apenas uma estrada integrava esta cidade ao interior, a Estrada das Boiadas<sup>588</sup>.

Goiana e Recife demonstram ter ligações mais fortes com a área pecuária, tendo uma confluência maior de estradas, isso porque eram vilas que organizavam feiras de gado. Todos os caminhos de bois que vinham do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba para o Recife passavam por Goiana. Isso reforça o que foi discutido em capítulo anterior que, apesar de algumas divergências entre as duas praças, havia uma forte relação entre ambas. Isso é perceptível também pelo mapa.

Especificamente na capitania de Pernambuco, as estradas internas partiam de sua principal vila e conectavam-se direto com o rio São Francisco a caminho do sudoeste. Existe um debate sobre o povoamento do sertão desta capitania, havendo se concentrado mais nas rotas dos “sertões de fora”, ou seja, pela Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, não internalizando-se e havendo, com isso, uma predominância dos fluxos vindos da Bahia. José Antônio Gonsalves de Mello discorda dessa leitura e apresenta a existência de rotas pelo interior de Pernambuco. Como apresentado por ele, dois caminhos se destacavam, conectando Recife às vilas do sertão da capitania na primeira metade do século XVIII: do Capibaribe e do Ipojuca. Ambas alcançavam o rio São Francisco e dirigiam-se para as minas. Nas palavras de Jéssica Sousa,

O caminho do Capibaribe tinha início no Engenho de São João, este engenho fundado por Luís Ramires ainda no século XVI, estava localizado na margem direita do Rio Capibaribe na freguesia da Várzea, o caminho passava por localidades como “Missão do Limoeiro”, “Serra

---

<sup>588</sup> Sobre as jurisdições e as relações entre o sertão da Paraíba e sua capital, ver CHAVES JÚNIOR, Op. cit, 2017, p.151-156

Talhada”, “Angicos”, “Juazeiro” entre outros, terminando apenas no Caririnha região limítrofe entre Bahia, Pernambuco e Minas Gerais. O segundo caminho, o do Ipojuca começava em Santo Antão, atual município de Vitória do Santo Antão em Pernambuco e seguia por pontos como “Tacaratu”, “Cabrobó”, “Pilão Arcado” entre outros, tendo como fim também o rio do Caririnha<sup>589</sup>.

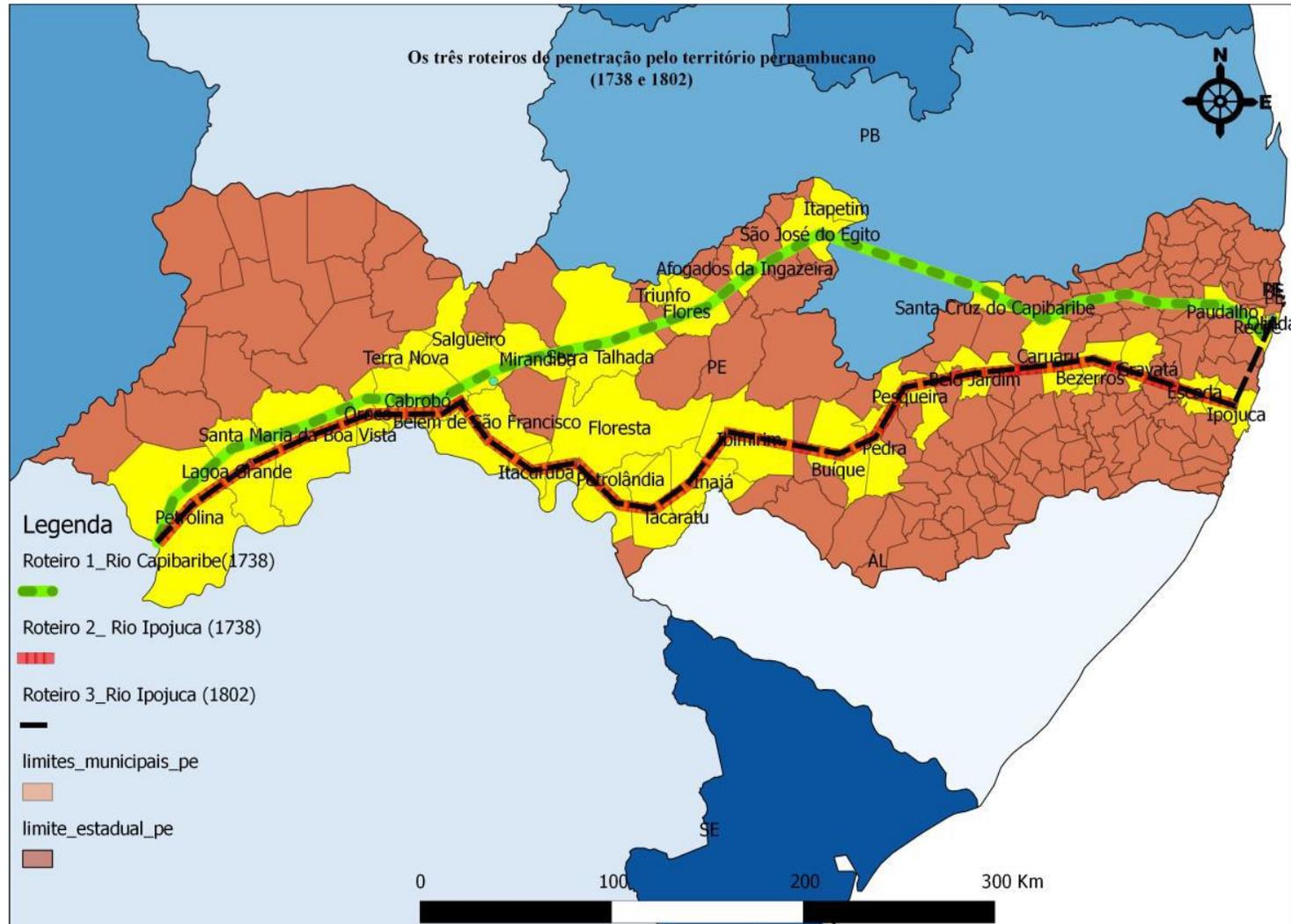
Essas passagens contribuíram ainda nos conflitos do final do século XVII com os povos indígenas e se consolidaram após a descoberta das minas, sendo um importante rota que conectava o Recife até as Minas Gerais. Se observarmos o mapa a seguir, veremos que o roteiro do Capibaribe assumia uma posição importante de ligação entre a capitania da Paraíba, do rio Espinharas com o São Francisco, cortando verticalmente a capitania de Pernambuco. Essa região ficou conhecida como *Sertão de Rodelas*, “uma grande área que ia desde o rio Carinhanha (na fronteira com Minas Gerais) até aproximadamente a foz do rio Moxotó”<sup>590</sup>. No decorrer dessas passagens, foram se instalando vilas e aldeias.

---

<sup>589</sup> SOUSA, Jéssica Rocha de. **Nas rotas dos sertões:** comércio interno e contrabando entre as Capitânicas de Pernambuco e Bahia (1759-1780). Dissertação (mestrado). UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2018, p.50

<sup>590</sup> ARRAES, Esdras Rio dos currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitânicas da Bahia e Pernambuco. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.21. n.2, 2013, p, 48; ver também SANTOS JÚNIOR, Carlos Fernando . Os índios nos vales do Pajeú e São Francisco: historiografia, legislação, política indigenista e os povos indígenas no sertão de Pernambuco (1801-1845). Dissertação (mestrado). UFPE/CFCH/PPGH. Recife, 2015

Mapa 12 - Três Roteiros de penetração pelos territórios pernambucano



Fonte SANTOS JÚNIOR, Carlos Fernando . **Os índios nos vales do Pajeú e São Francisco**: historiografia, legislação, política indigenista e os povos indígenas no sertão de Pernambuco (1801-1845). Dissertação (mestrado). UFPE/CFCH/PPGH. Recife, 2015, p.33

Não vamos aqui nos aprofundar nessas rotas, pois parte delas tinha como destino final Minas Gerais, assunto a ser abordado no próximo capítulo. Por enquanto, cabe fazer um destaque: no médio São Francisco, nas proximidades de Cabrobó, três caminhos se juntam para seguir para as minas: a do Capibaribe, a do Ipojuca e a Estrada Geral do Jaguaribe, tornando esta uma importante área de circulação. Por todos esses caminhos, além de gado também passaram escravos.

Já sabemos quais eram as principais estradas e pontos de articulação por terra, cabe-nos agora a questão: como ocorriam essas viagens? As estradas e feiras eram movimentadas pelas chamadas boiadas, que possuíam similitudes tanto na Bahia, no Rio de Janeiro ou em Pernambuco. O principal objetivo dessas boiadas era atender às demandas surgidas nas regiões açucareiras e, em seguida, nas minas. Elas eram guiadas por homens pobres, brancos, mulatos, pretos ou índios que buscavam com isso obter alguma forma de sobrevivência, sendo chamados de *passadores*.

Em *O Roteiro do Maranhão a Goiás pela capitania do Piauí*, há referência aos viandantes e comerciantes que compunham essas boiadas e que, no decorrer das viagens, também carregavam diversos gêneros alimentícios para a subsistência das pessoas e animais<sup>591</sup>. Por serem longos os caminhos por terra, era comum que tais boiadas parassem em locais para reabastecer e descansar. De acordo com Mello e Sousa, “no sertão, após as jornadas longas de até seis léguas, quando havia água, e de vinte léguas quando esta faltava, parava-se pelos caminhos, onde se iam formando sítios e lavouras que, além de pouso, forneciam aos viandantes a sobra do que plantavam”<sup>592</sup>.

Obviamente que, em condições de seca, tais sítios e lavouras não se encontravam em condições de permitir um bom atendimento aos comboios e, dessa forma, as viagens tornavam-se mais difíceis. Em 1749, o ouvidor-geral da Paraíba, ao fazer correição no sertão do Piancó,

---

<sup>591</sup> Vale ressaltar aqui que, apesar de estar se referindo a outra região – os caminhos do Maranhão e Piauí –, as características eram as mesmas. *Roteiro do Maranhão a Goiás pela capitania do Piauí*. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. TOMO LXII

<sup>592</sup> SOUZA, Laura de Mello e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In: **História da Vida Privada no Brasil - 1: cotidiano e vida privada na América Portuguesa**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2018, p. 46. Nas palavras de Francisco Teixeira Jr: “existiam, ainda, as fazendas de engorda ou internadas, localizadas estrategicamente nas bordas do sistema. [...]. Enfim, a fazenda de criar, e suas variações, era o ponto nodal de uma paisagem aberta, destituída de cercas, na qual predominam os campos e caatingas. Do alto das Chapadas do Piauí e do Ceará, e dos tabuleiros da Bahia até o norte das Minas Gerais, podia-se vislumbrar os pontos de condensação de um amplo sistema de criação extensiva. Roças de alimentos; a criação de pequeno porte e as lavouras comerciais de algodão e de fumo completariam o cenário da pecuária sertaneja”. SILVA, Op. cit., 2002, p.148.

relatava que o forte sol, a falta de águas e mantimentos interferiram em sua viagem, morrendo alguns animais de carga e cansando outros<sup>593</sup>.

Na documentação utilizada para esta pesquisa, não conseguimos identificar quem eram as pessoas que cumpriam esse papel e moravam nesses caminhos. Contudo, Dona Antônia Amparo Sarmiento, que fez uma procuração em 1736, pode ser um exemplo das várias pessoas que viviam nas proximidades das estradas. De acordo com a procuração, ela era moradora do *sítio da passagem* na ribeira do Piancó e Piranhas que, pelo nome, permite-nos imaginar que era uma pequena propriedade que atendia a essas funções de dar apoio a boiadas e comboios<sup>594</sup>. No mesmo sítio também viveram o negro Bernardo e sua esposa Francisca, que conseguiram a liberdade em 1726<sup>595</sup>.

Nesse processo, foram se destacando comerciantes especializados nos negócios do gado. Conhecidos como atravessadores e marchantes, esses personagens muitas vezes monopolizavam essas redes. Não eram comerciantes de grosso trato, como aqueles que estavam nas praças do litoral, mas tinham controle sobre essas rotas e, possivelmente, também relações com homens de negócio. De acordo com Francisco Teixeira da Silva, os marchantes tinham controle sobre os pastos no meio dos caminhos e exerciam poder de barganha sobre os passadores (que seriam os boiadeiros)<sup>596</sup>. No próximo capítulo, iremos ver com mais detalhes a diferenciação entre boiadas e comboios no contexto do comércio com Minas, havendo uma certa especialização nas atividades mercantis. No caso das Capitânicas do Norte, por terem um quantitativo menor de escravizados sendo comprados e vendidos, é possível que essa diferenciação não fosse tão grande.

É muito difícil identificar na documentação quem eram esses intermediários. Alguns deles assumiam a posição de *comissários*, que ocupavam a escala mais baixa da hierarquia mercantil. No capítulo anterior, demonstramos as diferenciações que existiam dentro do grupo dos comerciantes, que era composto desde homens de negócio de grosso trato, até os pequenos viandantes. Existiam comissários no tráfico atlântico – como vimos o exemplo de Diogo Gonçalves – e outros no comércio interno. Havia interesses de grandes homens de negócio também neste comércio, mas é possível que parte das negociações ocorressem com esses pequenos e médio comerciantes.

---

<sup>593</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 15, D. 1277

<sup>594</sup> CCJQ. LN (1730), 11/07/1736

<sup>595</sup> CCJQ. LN (1725-1730), 29/12/1726

<sup>596</sup> SILVA, Op. cit., 2002, p.152

Há de se destacar, também, a diferença entre *comissário* e *comissário-geral*. De acordo com Bluteau, uma comissão era uma delegação ou “encargo que se dá a alguém de fazer alguma coisa v.g, de comprar ou vender fazendas”. Dessa maneira, um comissário era “aquela pessoa a quem se dá comissão de jurisdição, delegado; ou de fazendas para se venderem, de ordem para se comprarem outras”. Já o comissário-geral era o “oficial geral de todos os regimentos de cavalaria ligeira, que deve examinar o estado do regimento, passar mostra, e fazer que os oficiais façam seu dever”<sup>597</sup>; ou seja, enquanto o primeiro tinha características comerciais, o segundo era um posto militar. Entretanto, este último estava presente nas viagens feitas pelos sertões, como conseguimos identificar na documentação e, talvez, também se envolvessem com as atividades mercantis.

No caso dos sertões das Capitanias do Norte, identificamos o nome de Teodoro Alves Figueiredo, comissário e morador no Piancó. Estudaremos suas redes mercantis com mais detalhes no próximo tópico, porém já podemos adiantar que Teodoro circulava pelos sertões, chegando a ter contatos pelo rio São Francisco e por Minas Gerais, além de na Cidade da Paraíba, em Pernambuco, no Ceará e na Bahia <sup>598</sup>. Além de Teodoro, alguns exemplos foram os de Luís Alves Pequeno, morador no Cariri; Baltasar Ferreira Lima, procurador na ribeira do Jaguaribe e Icó; e capitão Pedro Alves de Araújo, que era morador da ribeira do Piancó<sup>599</sup>.

Outro foi o comissário-geral Antônio Mendes Rabelo, procurador na ribeira do Piancó de Francisco Martins Delgado, morador da cidade da Paraíba. Esse caso aponta como interesses comerciais de moradores de vilas e cidades litorâneas se projetavam para o sertão intermediado por comerciantes – comissários –, que se tornavam procuradores<sup>600</sup>. Esses eram os personagens que, possivelmente, faziam essas mercadorias circular e eram conhecedores dos caminhos, devido à possível regularidade com que passavam por estes.

No difícil trajeto descrito por João da Maia da Gama em 1728, há referência ao comissário-geral Clemente de Azevedo. Diante da agonia em não conseguir avançar nem retornar pelas estradas, o comissário, junto a indígenas, abriu com machados e facões uma picada e buscaram uma fazenda próxima para sair do perigo<sup>601</sup>. Essa situação demonstra uma certa habilidade e experiência para lidar com situações adversas nas viagens.

---

<sup>597</sup> Ambas as citações estão em SILVA, Antônio de Moraes; BLUTEAU, Rafael. **Dicionário da língua portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau**, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro. Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, p.292

<sup>598</sup> CCJQ. LN (1740-1742), 01/08/1740

<sup>599</sup> CCJQ. LN (1730), 09/01/1734; 19/05/1734

<sup>600</sup> CCJQ. LN (1725-1730), 14/05/1726

<sup>601</sup> MARTINS, Op. cit., 1944, p. 91

O leitor já deve ter percebido que muitos desses caminhos margeavam os rios. Deve-se destacar, porém, que os rios que compunham as bacias hidrográficas das Capitanias do Norte não eram bons para navegação<sup>602</sup>, o que significa que, provavelmente, não era comum o uso de canoas por um longo trajeto, o que dificultava mais a mobilidade. Em tempos de chuva, o trajeto ficava ainda mais difícil devido à lama, sendo até necessário – a depender da situação – levar as cargas nas costas<sup>603</sup>. No decorrer dessas passagens, era comum encontrar riachos e os chamados olhos d'água que, normalmente, já tinham proprietários.

As dificuldades dos caminhos por terra iam para além da precariedade da locomoção. O perigo de roubos, revoltas e fugas era constante. No início do Setecentos, João da Maia da Gama já reclamava dos diversos roubos e mortes no sertão<sup>604</sup>. Em 1747, o ouvidor da Paraíba informava ao rei dos perigos que eram os caminhos dos sertões, sendo “contínuos e numeráveis os furtos de escravos, gados e cavalgadores”. Esses roubos eram feitos por bandos armados, que circulavam entre as capitanias da Paraíba e Rio Grande do Norte<sup>605</sup>. A Câmara de Natal tentava obter maior controle sobre as boiadas que saíam do sertão. Anos depois, tentou-se criar em cada ribeira um cargo específico para saber a quantidade de passadores<sup>606</sup>.

Além disso, poderiam encontrar os temidos habitantes dos quilombos no caminho. O intendente das Minas dos Cariris Novos, da década de 1750, informava ser comum saírem “negros dos mucambos a roubar”. A grande preocupação dessas autoridades régias era tentar estabelecer o controle sobre esses quilombos<sup>607</sup>. Outra prática comum era que essas viagens fossem feitas por pessoas armadas, como informava o comerciante João Machado Gaio, justificando a necessidade de portar armas, pois, nas viagens para os sertões, “costumam estar negros fugidos que não somente roubam mas ainda matam passageiros que não levam armas”<sup>608</sup>. Nos caminhos do sertão da capitania da Paraíba, sabemos da existência do mocambo do Cumbe. Este possivelmente havia surgido a partir da destruição de Palmares, havendo uma ação conjunta entre indígenas e negros. Eram constantes as reclamações de roubos e a ordem real era de destruir tais agrupamentos<sup>609</sup>.

Diante dessas questões e dificuldades enfrentadas nos transportes por terra, é provável que a quantidade de escravos levados e vendidos fosse pequena. Não sabemos quantos eram

<sup>602</sup> ABREU, Op. cit, 1975, p. 31.

<sup>603</sup> MARTINS, Op. cit., 1944, p. 93; AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 371; AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 694

<sup>604</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 310

<sup>605</sup> AIHGP. LO, 20/02/1748.

<sup>606</sup> AIHGP, OR (1720-1733), 24/04/1730; DHBN, v. 99, d.133

<sup>607</sup> AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 362

<sup>608</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 43, D. 3927, ver também SILVA, Op. Cit, 2020, p.272

<sup>609</sup> AIHGP. OR (1720-1733), 11/10/1731; PINTO, Op. cit, 1977, p. 95 e 130-131, vol.I; VIDAL, Ademar. Três séculos de escravidão na Paraíba. **Estudos Afro-Brasileiros**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1988

carregados nesses comboios. Sem citar a fonte, Carlos Studart Filho, ao descrever a Estrada da Caiçara, informava que alguns desses comerciantes traziam “consigo tecidos, objetos de ouro e prata, artigos manufaturados e **um ou outro negro**”<sup>610</sup>. A citação não especifica muita coisa, mas traz a noção de que o comércio de escravos, que iam juntos com as boiadas, não deveria ocorrer em grande quantidade. Apesar de não trazer a referência, é possível que essa informação seja verdadeira, tendo em vista que a demanda e o capital para compra de escravizados no sertão das Capitanias do Norte fosse menor do que, por exemplo, o que ocorria para as minas, tema a ser discutido no próximo capítulo.

Esses escravizados, vendidos para as vilas e povoações do interior, seguiam os fluxos e rotas dos comboios e das boiadas. Entretanto, a partir da década de 1740, as rotas marítimas e a navegação de cabotagem tinham assumido uma importância maior nesse mercado. Isso porque, nesse período, a produção do Ceará voltou-se mais para as charqueadas, ou seja, ao invés de se fazer o comércio do gado em pé, como era chamado, passou-se a produzir a carne seca e o couro<sup>611</sup>. A consequência principal das charqueadas foi a mudança do centro comercial para os portos dos sertões:

As boiadas que antes se deslocavam para as feiras pernambucanas e baianas começavam a rumar em direção à foz de suas próprias ribeiras. Este movimento revolucionou a feição econômica, social e política da Capitania [do Ceará]. O litoral e o sertão interpenetraram-se comercialmente e os laços administrativos entre as duas zonas tornaram-se mais significativos. Os mais longínquos núcleos sertanejos nutriam-se com as utilidades de outros centros, remetendo em troca os produtos da terra<sup>612</sup>

Já nos é conhecida a centralidade que os portos assumiram na vida econômica desse período e as principais conexões estabelecidas entre eles. No caso das capitanias do Norte, quase todos os portos confluíam para o Recife, o principal da região. Citamos, mas não nos aprofundamos no caso dos chamados portos dos sertões, que assumiram grande importância nesse período. Estes eram localizados nas ribeiras dos principais rios do Rio Grande do Norte e Ceará, conectando o Atlântico ao interior dessas capitanias, e suas principais mercadorias exportadas eram relacionadas à pecuária: couro, charque e sal. Tornaram-se ainda mais movimentados após a década de 1740, com o desenvolvimento das charqueadas.

Ao invés da marinha açucareira, isto é, da costa oriental ou de barlavento, ao longo da qual disseminavam-se os engenhos, no Ceará e no Rio Grande a produção concentrava-se ao longo de “ribeiras”

<sup>610</sup> STUDART FILHO, Op. cit., 1937, p. 36

<sup>611</sup> Como aponta Gabriel Nogueira, a produção de carnes secas já existia antes. Contudo, há uma intensificação a partir da década de 1740.

<sup>612</sup> GIRÃO, Op. cit., 1996, p. 74-75

servidas através de portos de mar ligados ao Recife: a ribeira do Acaraú, cujo centro era Sobral e que dispunha de três portos distintos (Camocim, o Acaracu e o Mundaú); a do Ceará, cujo porto era Fortaleza; a do Jaguaribe, a mais importante, cujo porto, o Aracati, servia de entreposto ao Icó e ao sertão do Crato e dos Cariris; a do Apodi, com centro em Mossoró; e a do Açu<sup>613</sup>

Tais portos também eram importantes pelo fato de se estabelecerem no cruzamento ou no final de algumas importantes estradas que cortavam os sertões. Isso fica muito evidente ao destacarmos o caso de Aracati, vila criada na década de 1740 e que teve, em seu porto, um dos principais entrepostos da região. No decorrer do século XVIII, a capitania com a qual Aracati mais se relacionava era Pernambuco. Isso se dava, basicamente, por dois motivos: a vila tornou-se o principal porto de comércio de carnes secas e couro e, na década de 1750, era a principal forma de acessar às minas na vila de Icó, escoando a produção da ribeira do Jaguaribe, pois, como destacou Gabriel Parente Nogueira, seus “interesses não se restringiam a seus limites territoriais, mas abarcavam uma região bem mais ampla que ligava a vila aos sertões do Jaguaribe e a outras regiões da capitania”<sup>614</sup>. Tornou-se, portanto, um entreposto comercial importante para os sertões das Capitânicas do Norte.

Normalmente, a navegação feita pelo rio Jaguaribe ocorria por “pequenas embarcações, como sumacas, e barcos que só podem sair em meia carga”<sup>615</sup>. Apesar de não ter a capacidade de receber navios de grande porte, havia uma grande circulação de sumacas, dedicadas para a navegação de cabotagem, que podem ter circulado em torno de 30 a 35<sup>616</sup>. Esta posição e relação entre o porto de Aracati com Recife deu-se no decorrer da segunda metade do século XVIII, quando cerca de 85% das embarcações que chegavam no porto vinham do Recife e 88% das que saíam tinham como destino esta mesma praça<sup>617</sup>. Ao partir do Recife até Icó, passando pelo porto de Aracati, a viagem durava em torno de 15 dias, em uma distância de cerca de 100 léguas; até Pernambuco, chegava a 180 léguas e poderia envolver viagem por mar e terra<sup>618</sup>.

Nesse período, então, enquanto as charqueadas se espalhavam pelo sertão e, por consequência, demandavam mais trabalho escravizado, a produção de carnes secas aumentava e o comércio se concentrava pelos portos dos sertões. Isso não significa dizer que as rotas por

<sup>613</sup> MELLO, Op. cit., 2002, p.194. Ver Mapa 3.

<sup>614</sup> NOGUEIRA, Op. cit. 2017, p. 85. É possível que essa relação ocorresse desde 1720, mas se intensifica nas décadas posteriores. Cf. BRÍGIDO, João. Op. cit., 1900, p.40-48

<sup>615</sup> Documentos sobre as Minas de São José dos Cariris. **Revista do Instituto do Ceará**, 1915, p.61

<sup>616</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6183; AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6965

<sup>617</sup> NOGUEIRA, Op. cit. 2017, p. 201; ROLIM, Op. cit, 2012, p. 175-176. Ver também Idem. Porto do sertão, empório das carnes secas: a trajetória da Vila de Santa Cruz do Aracati (século XVIII). In.: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (org). Op. cit, 2020, p. 179-207

<sup>618</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6879, AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 367

terra deixaram de ter importância, mas é possível que a maior parte dos escravizados africanos direcionados para o sertão tenha passado pelos portos ainda na primeira metade do século XVIII.

A partir da circulação de pessoas e mercadoria por esses caminhos e portos, podemos imaginar como se dava o mercado de pessoas escravizadas para os sertões das Capitânicas do Norte. Essas reflexões são importantes, pois, como apontamos, nas últimas décadas têm-se aprofundado as reflexões sobre os traços do mercado interno no Brasil colonial. Apesar de serem poucas as informações que nos permitam uma reflexão mais profunda sobre esse comércio, é possível traçar algumas imagens. É mais fácil identificar as redes comerciais existentes entre os sertões e o litoral e, a partir destas, identificar quais eram os agentes mercantis envolvidos nesse negócio. Alguns deles, como veremos, eram envolvidos com o tráfico atlântico de pessoas escravizadas e tinham suas redes estabelecidas para os sertões.

#### 4.4 O trato negreiro para os sertões das Capitânicas do Norte

Identificar a movimentação de escravizados africanos para os sertões é um caminho cheio de obstáculos, tendo em vista a ausência de documentos seriais que nos permitam quantificar tal comércio. Todavia, apesar de não termos informações sobre o número de escravos comercializados, os documentos cartoriais, sobretudo as chamadas *procurações bastantes*, nos permitem refletir sobre redes mercantis existentes entre os sertões e demais áreas do Brasil.

As *procurações bastantes* são documentos muito ricos, apesar do seu pouco conteúdo. Por serem burocráticos, muitas vezes trazem certa padronização e repetição. As informações mais importantes estão relacionadas aos nomes dos outorgantes, dos procuradores e os locais onde se estabelecia a rede de representação. Tais procurações nos permitem revelar as diversas redes de contato que expressavam interesses econômicos e de negócios, e como se dava “a circulação de homens e mulheres, de práticas costumeiras relacionadas às mais diversas esferas da sociedade”<sup>619</sup>. Dentre essas relações sociais, destacam-se os circuitos mercantis, sendo, na verdade, “primeiro um documento de cessão de poder no campo econômico, e, segundo, revestimento de autoridade jurídica”<sup>620</sup>. Isso fica explícito no próprio texto das procurações que, em geral, seguia um padrão. O documento autorizava que os procuradores poderiam cobrar e arrecadar dívidas em “dinheiro ouro prata, gados tabacos e escravos”. Ou seja, a partir das

---

<sup>619</sup> MATHIAS, Op. cit., 2012, p.43

<sup>620</sup> Ibidem, p.62

*procurações bastantes* conseguimos traçar algumas das relações de comércio estabelecidas entre as pessoas dos sertões e outras áreas, envolvendo, inclusive, o trato de escravizados.

As procurações pesquisadas referiam-se ao termo da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso, que, como já descrevemos, atendia a uma área que cobria quase todo o sertão da Paraíba, parte do Rio Grande do Norte e Ceará. Isso pode ser percebido em algumas procurações, nas quais os outorgantes eram moradores nas ribeiras do Apodi, Assu ou Jaguaribe, sendo a maioria da ribeira do rio Piancó. Tais informações nos permitem identificar também as conexões estabelecidas entre os moradores desses sertões com o litoral, com as minas e com o Reino.

Encontrada no Cartório “Coronel João Queiroga”, essa documentação foi trabalhada por Mayara Moreira Formiga, que buscou analisar algumas das redes de negociação existentes entre o sertão dos rios Piranhas e Piancó. Para isso, a autora escolheu alguns poderosos, em especial da família Oliveira Ledo<sup>621</sup>. Não se aprofunda, porém, nessas relações de forma sistemática, destacando até onde iam essas redes de influência e contatos.

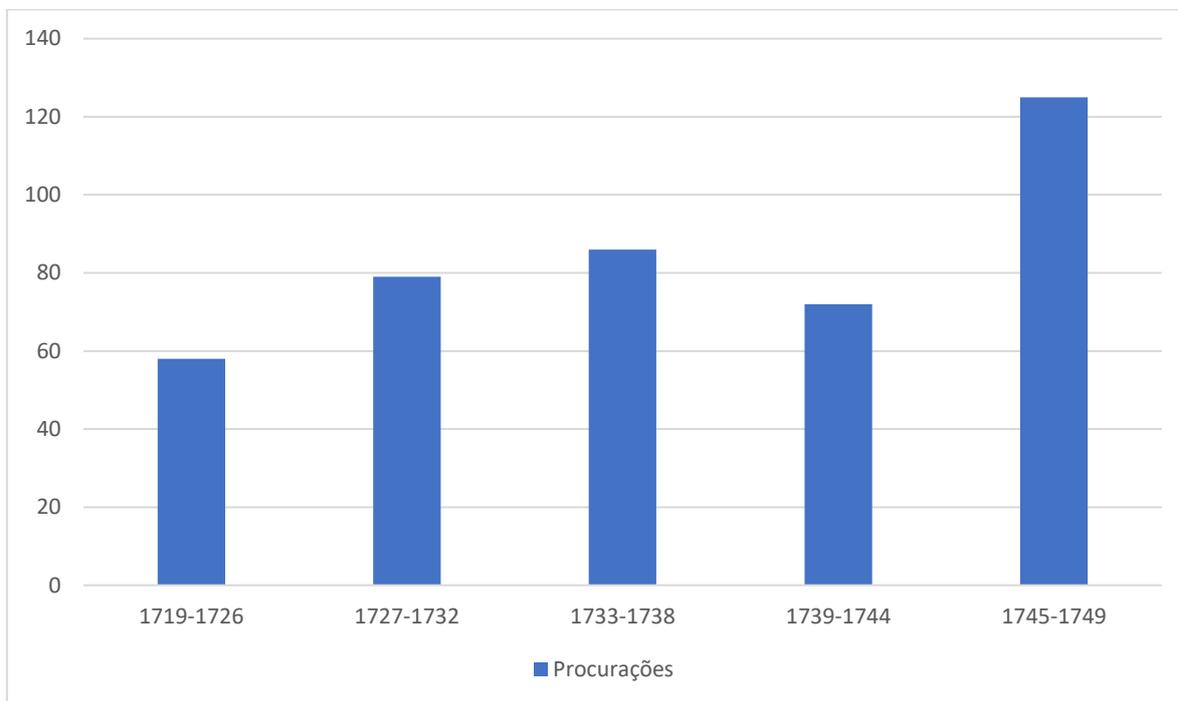
Os Livros de Notas onde as procurações foram registradas estão organizados cronologicamente, porém muitos livros não correspondem ao ano registrado. Por exemplo, os livros de 1730, na verdade, possuem notas referentes a 1732 até 1736<sup>622</sup>. No total, conseguimos analisar 418 procurações. Retiramos aquelas que estavam em casos de péssima leitura, impossibilitando ler informações básicas. No recorte entre 1719 e 1749, temos dois problemas: alguns anos não foram registrados (1722, 1723, 1724, 1731, 1737 e 1743) e, em alguns casos, as notas começam a ser feitas em um mês adiantado do ano (como abril ou maio). Dessa forma, as procurações – como qualquer outra fonte serial – nos permitem ter uma dimensão geral das articulações mercantis estabelecidas entre os sertões das Capitânicas do Norte com outras áreas, apesar das lacunas.

---

<sup>621</sup> FORMIGA. Op. cit, 2013

<sup>622</sup> Foram pesquisados os seguintes livros: 1719-1725; 1725-1730; 1730 (1); 1730 (2); 1738-1740; 1740-1742; 1744; 1747-1750

**Gráfico 9 - Procuções da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso por quinquênio (1719-1749)**



Fontes: Livros de Notas do **Cartório I Ofício de Notas Coronel João Queiroga** (Pombal-PB)

Neste gráfico, distribuimos as procuções registradas em recortes de cinco anos. Os números apresentam uma regularidade com uma pequena tendência de crescimento, principalmente nos últimos anos da década de 1740. A média anual foi de 16,5 procuções registradas. Um estudo sobre a segunda metade do Setecentos poderia confirmar ou não essa tendência, mas é provável que as articulações comerciais após 1750 de fato tenham crescido, visto a consolidação das atividades pecuárias. Entre 1720 e 1730, como vimos, os sertões das Capitanias do Norte estavam ainda em guerra e as sesmarias estavam sendo distribuídas para a criação de gado; por isso, tornam-se mais comuns esses registros.

No ato do registro da procução, o outorgante informava o local onde teria procurador, apontando o alcance das relações estabelecidas. Como nosso objetivo é identificar as conexões do comércio de escravizados, nos concentramos nas vezes em que os portos onde havia comércio de africanos – Paraíba, Recife, Goiana, Bahia – foram citados, como na tabela a seguir.

**Tabela 11 - Procuções da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso com referências aos portos negreiros**

	Procuções registradas	Porcentagem (100% = 418 procuções)
Paraíba	183	43%
Pernambuco	156	37%
Itamaracá	47	11%
Bahia	87	20%

Fontes: Livros de Notas do **Cartório I Ofício de Notas Coronel João Queiroga** (Pombal-PB)

Tanto Salvador quanto Goiana e Recife eram locais onde havia grandes feiras de gado, concentrando parte importante desse comércio na região. A cidade da Paraíba, por ser a sede da capitania, também fazia com que os moradores do sertão constituíssem procuradores. Em todas elas, havia desembarque de africanos escravizados, o que nos leva a imaginar que, possivelmente, eram os locais onde estes eram negociados e vendidos para o sertão. A tabela acima aponta que a maior parte dos cativos que viviam na freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso podem ter saído dos portos da Paraíba e Pernambuco, onde havia maiores relações comerciais, sendo a primeira citada em 43% das procuções e a segunda, em 37%.

Apesar dos números darem essa indicação dos locais onde podem ter ocorrido os negócios negreiros, é na análise qualitativa que podemos perceber a composição dessas redes. Os nomes dos outorgantes e procuradores oferecem maiores informações sobre quem estava envolvido nesse comércio, pois havia outorgantes na referida freguesia que possuíam escravos africanos e procuradores comerciantes atlânticos. Ou seja, se um grande proprietário de terras e escravos possuía articulações mercantis com traficantes, podemos imaginar a quem ele comprava tais africanos.

Vamos começar pelo exemplo dos Oliveira Ledo. Como já ressaltamos, essa família foi uma das mais – se não a mais – poderosas dos sertões da Paraíba, alcançando influência também no Rio Grande do Norte e Ceará. Possuindo diversas datas de sesmarias para as ribeiras de Piancó e Piranhas, obtiveram importantes patentes militares e eram proprietários de escravizados africanos. Esta família era composta por três irmãos que se estabeleceram ainda no século XVII: Pascácio, Antônio e Custódio. A partir deste núcleo familiar, vieram os seus descendentes, que ampliaram as propriedades de terra e mantiveram o posto de capitão-mor nas referidas ribeiras. Dentre estes, temos mais informações sobre os descendentes de Custódio de Oliveira Ledo.

Custódio teve três filhos, sendo dois homens: Constantino, que foi capitão-mor até 1694, e Teodósio, que assumiu o posto após a morte de seu irmão. Teodósio, por sua vez, teve três filhos: Antônio, Teodósio e Francisco de Oliveira Ledo. Este último assumiu o título de capitão-mor na década de 1720 e tornou-se um dos homens mais poderosos da região; entre 1731 e 1761, conseguiu seis sesmarias entre os rios Piranhas e rio do Peixe<sup>623</sup>, construindo uma ampla rede de contatos em diversos locais do Brasil.

Em 1734, Francisco de Oliveira Ledo registrou uma procuração que nos permite ter dimensão do alcance de suas redes comerciais. O referido capitão-mor, além de ter procuradores na povoação de Nossa Senhora do Bom Sucesso, também os possuía na cidade da Paraíba, em Goiana, Igarassu, Olinda/ Recife, Salvador, no rio Jaguaribe (Ceará), no Piauí, no rio São Francisco (no sertão de Rodelas, caminho para as Minas) e no Pajeú. Essas localizações apresentadas demonstram por onde, possivelmente, o gado por ele criado seria vendido ou onde ele tinha interesses no trato da pecuária. Mas um nome nos chama atenção: um dos cinco procuradores de Francisco de Oliveira Ledo na cidade da Paraíba do Norte era Matias Soares Taveira. É provável, assim, que Taveira fosse um dos seus fornecedores de africanos escravizados, ainda que na década de 1730 seu nome fosse sumindo dos registros do tráfico. Afinal, durante décadas envolvidos nesse trato, ele não deve ter perdido de todo os seus contatos e é possível que tenha continuado comprando africanos.

Além de ser um dos principais senhores de engenho e traficante de escravos da capitania da Paraíba, Matias Soares Taveira também era proprietário de terras no sertão, incluindo na povoação de Nossa Senhora do Bom Sucesso. Não temos informações sobre seus escravizados nas suas terras do sertão da Paraíba, mas é provável – como outros casos nos permitem afirmar – que parte dos africanos que ele negociava fosse encaminhada para fazendas de gado. Ele aparece como procurador de moradores do sertão, por exemplo, em 1729, quando se tornou representante de Antônio Pacheco Pinho, morador do rio Jaguaribe, mas que registrou suas procurações em Nossa Senhora do Bom Sucesso. Ele foi procurador, além de Antônio Pacheco e Francisco de Oliveira Ledo, de mais quatro pessoas, sendo uma delas o Comissário Teodoro Alves Figueiredo.

Tal comissário possuía vínculos pelo rio São Francisco até Minas Gerais, por onde possivelmente passava seu comércio. Além disso, também tinha procuradores na cidade da Paraíba – dentre os quais, Matias Taveira –, em Pernambuco, no Ceará e na cidade da Bahia.

---

<sup>623</sup> FORMIGA, Op. cit, 2013, p.143; COSTA, Renata Assunção da. **Uma nova conquista: a família Oliveira Ledo e o processo de ocupação do sertão do Piancó (1663-1730)**. Monografia (Graduação em História). UFRN, Natal, 2012.

Esta família era uma das mais importantes do sertão do Piancó<sup>624</sup>. Seu pai, o capitão Jacinto Alves de Figueiredo, possuía procuradores na cidade da Paraíba e era representante de várias pessoas no sertão da Paraíba. O seu posto de comissário que, como já afirmamos, tinha a função mercantil, abre-nos a hipótese de que, além de comercializar gados por todas as áreas registradas, também pudesse comprar e vender escravos pelas estradas do sertão.

A família Correia de Lima também era uma das influentes na ribeira do Piancó e Piranhas. De acordo com o levantamento feito por Ana Paula Moraes, o Capitão Bento Correia de Lima recebeu, entre os anos de 1679 e 1723, dez sesmarias, tanto individualmente quanto em conjunto com outras pessoas, incluindo familiares. Pelas datas das primeiras sesmarias e pelo título de Capitão, percebemos que ele recebeu mercês devido a serviços prestados à Coroa. Ele havia se envolvido diretamente nas guerras contra os indígenas, chegando a mobilizar escravos e organizar tropas. Sua esposa era descendente de pessoas que haviam também lutado na guerra de Restauração contra os holandeses em meados do Seiscentos<sup>625</sup>.

Apesar de ser de Goiana, o referido capitão tinha interesses em várias capitanias, como a Paraíba e o Ceará. Era, possivelmente, uma pessoa envolvida com o comércio, pois os principais registros que citam seu nome são em de arrematação de contratos (no Ceará) e como fiador (Itamaracá). Foi um dos procuradores de Francisco de Oliveira Ledo em Goiana. Também assumia essa função para vários outros proprietários, dentre eles o alferes Miguel da Silva Chaves, Francisco Cardoso da Silva e osargento-mor Geraldo Correia de Lima, que, pelo que o nome indica, era seu familiar.

Bento Correia de Lima já era um senhor de idade na década de 1720, o que aponta a possibilidade de ser um comerciante já estabelecido há algum tempo<sup>626</sup>. Estaria ele envolvido nos conflitos entre mazombos e mascates do início do século? Teria ele estabelecido negociações de escravizados africanos diretamente na Costa da África ou se vinculava aos grupos mercantis do Recife? O que sabemos consiste no fato de ser um comerciante que residia em Goiana, mas que projetava interesses para os sertões da Paraíba e Ceará. Não sabemos se ele poderia ser classificado no segundo tipo de proprietário sugerido por Charles Boxer, daquelas pessoas que se dividiam entre o litoral e o sertão; contudo, é certo que ele possuía escravizados em suas terras do interior, chegando a alforriar alguns e pode também ter revendido ou encaminhado outros para seus parentes<sup>627</sup>.

---

<sup>624</sup> MORAES, Op. cit., 2015, p.205

<sup>625</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 20, D. 1889

<sup>626</sup> DHBN, v. 90, p. 160

<sup>627</sup> CCJQ. LN (1730), 12/07/1736. Bento Correia de Lima e outros de seus familiares aparecem nas procurações, como procuradores e outorgantes.

Como já demonstramos no início do capítulo, os interesses de comerciantes do Recife na pecuária e na obtenção de terras nos sertões vinha ocorrendo desde o final do século XVII e se aprofunda no decorrer do XVIII. Um desses personagens era José Vaz Salgado, que possuía terras no Ceará e Rio Grande do Norte. Nessas suas terras, a maioria dos seus escravizados eram africanos, dando-nos a entender que eram comprados por ele e transferidos para essas terras. Além disso, o mestre de campo também era procurador do alferes Vieira da Costa e de Manoel Jacques da Costa, reforçando possíveis laços comerciais com a região<sup>628</sup>.

Outro nome que chama atenção nas ligações estabelecidas entre os comerciantes de escravos e o sertão das Capitanias do Norte é de Basílio Rodrigues de Seixas. Citamos rapidamente seu envolvimento no tráfico Atlântico no capítulo anterior<sup>629</sup>. Proprietário do patacho *Nossa Senhora da Madre de Deus e Almas*, Rodrigues Seixas aparece em procurações nas ribeiras do Piranhas e Piancó. Ele tinha como genro, na década de 1740, Antônio Marques, que também foi identificado como capitão de navio que negociava escravos na África e possuía curtume de solas, o que também aponta para interesses na produção pecuária<sup>630</sup>. A década de 1740 foi quando seu envolvimento com o tráfico se tornou mais documentado e, não por coincidência, é o período em que ele é mais citado nas procurações. Basílio Rodrigues de Seixas também era cunhado de José Rodrigues de Carvalho, que possivelmente também se envolveu nesse mercado com o sertão, pois aparece como procurador de moradores do sertão da Paraíba em 1729 e 1745<sup>631</sup>. De acordo com informações apresentadas por José Antônio Gonçalves de Mello, ele chegou em Pernambuco na década de 1690 e circulava “com seus escravos vendendo fazenda pelo sertão de Pernambuco”<sup>632</sup>. Por ser procurador de Caetano Viegas de Sousa, Veríssimo Soares Marinho e Felix Soares Marinho, moradores na ribeira de Piranhas, é provável que também andasse pelas capitanias vizinhas. Será que José Rodrigues de Carvalho apenas era acompanhado por seus escravos ou também os vendia nos sertões?

Outro nome com vinculações comerciais com o interior foi Antônio Teixeira da Silva. A partir da habilitação de Santo Ofício, George Souza constatou que Antônio era “negociante nas Minas e sertões” e, mesmo se estabelecendo no Recife, “continuou a negociar com as regiões interiores da colônia”<sup>633</sup>. Assim como Antônio Teixeira, quem tinha negócios nas minas e sertões era Manuel Duarte Passos, mercador que fazia entradas para essas áreas desde, pelo

---

<sup>628</sup> CCJQ. LN (1740-1742), 13/11/1741

<sup>629</sup> Ver nota 383

<sup>630</sup> SOUZA, G.C.F. de, Op. Cit., 2012, p.363.

<sup>631</sup> CCJQ. LN (1725-1730), 05/10/1729; CCJQ. LN (1744), 11/11/1745

<sup>632</sup> MELLO NETO, Op. cit., 1981b, p.194

<sup>633</sup> SOUZA, Op. cit., 2012, p.372

menos, a década de 1720<sup>634</sup>. Por fim, destacamos Bento Gomes Pereira, nascido em Portugal em meados do século XVII, podendo ter chegado no Recife no final do século. Esse comerciante foi identificado como estando envolvido no tráfico negreiro e também possuía fábricas de solas no início do Setecentos<sup>635</sup>. Não sabemos exatamente quais mercadorias ele negociava, mas, como estamos apontando até aqui, é provável que houvesse cativos nessas negociações entre as cidades e vilas litorâneas e as do sertão.

O que podemos identificar, a partir das *procurações bastantes* e outras informações levantadas, é que importantes famílias e poderosos localizados nos sertões estabeleciam laços e relações mercantis com diversas regiões do Brasil, destacando-se as vilas e cidades litorâneas, portuárias, pontos de desembarque de escravizados africanos e importantes praças atlânticas. É possível imaginar que, por intermédio dessas articulações, muitos dos africanos que foram para os sertões foram negociados envolvendo esses sujeitos.

Outro elemento que devemos destacar é que a chegada de africanos nos sertões pode ter ocorrido de maneira direta, sem intermediários entre os traficantes de escravos e os proprietários de fazendas, pois, em muitos casos, essas duas funções eram ocupadas pela mesma pessoa, como destacamos os exemplos de Matias Soares Taveira e José Vaz Salgado – ou seja, senhores de engenho que tinham fazendas no sertão e eram traficantes, logo, poderiam reservar parte de sua escravatura para trabalharem em suas terras no interior. Mais uma vez, José Vaz Salgado aparece como um importante exemplo. Desses personagens, foi o que teve seu inventário preservado (ainda que em péssima situação).

Das sete fazendas de sua propriedade distribuídas entre Ceará e Rio Grande do Norte, foram registrados vinte e cinco escravos, que representavam um total de 13,76% dos bens registrados no sertão. Eram eles:

---

<sup>634</sup> Ibidem, p. 538

<sup>635</sup> Ibidem, p. 380

**Quadro 2 - Fazendas e escravizados de José Vaz Salgado**

<b>Fazenda</b>	<b>Escravos</b>	<b>Idade</b>	<b>Preço</b>
<b>Juazeiro de Baixo</b>	Domingos Angola	40	80\$000
	João Angola	30	80\$000
	João Angola	55	35\$000
	Luís de Angola	18	85\$000
<b>Cruxatú</b>	Leonardo Angola	30	100\$000
	José Angola	33	100\$000
	Antônio Angola	22	100\$000
	Domingos Angola	?	100\$000
	João Angola	?	100\$000
	Manuel Angola	?	80\$000
<b>Coxassim</b>	Antônio Angola	NC	60\$000
	Francisco Angola	NC	100\$000
	João Angola	NC	80\$000
<b>Caiçara</b>	Francisco Angola		90\$000
	Joaquim Arda		100\$000
	Miguel Angola		100\$000
	Manuel Massimba		50\$000
	Manoino Angola		60\$000
<b>Canhotim</b>	Caetano Angola		80\$000
<b>Santa Rosa</b>	Antônio Angola		80\$000
	Francisco Angola		100\$000
<b>Valentim</b>	Domingos Angola		100\$000
	Outro também Angola		90\$000

Fonte Quadro organizado por SOUZA, Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). "Essa parte tão nobre do corpo da monarquia". Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016 p.218-221 a partir do Inventário de José Vaz Salgado

De todos os escravos registrados, apenas dois eram crioulos, sendo os demais vindos da África. No caso, a maioria esmagadora era da região central do continente. É possível que isso tenha acontecido devido ao fato de que, como já apontamos no capítulo 3, as mudanças no trato atlântico negreiro estavam fazendo com que Pernambuco perdesse lugar nas redes comerciais da Costa da Mina, voltando-se para Angola desde a década de 1740. Em segundo lugar, esses escravos estavam sendo avaliados entre 80 e 100 mil réis, preço um pouco abaixo do mercado no período.

O que também é perceptível – no caso das propriedades deste comerciante do Recife – é a quantidade de escravos por fazenda, que poderia variar entre um até seis escravizados, uma quantidade inferior ao que, normalmente, era mobilizado para trabalhar nos engenhos. Apesar dessa menor quantidade, os africanos se faziam maioria. Por fim, só homens foram registrados

nesse inventário, o que aponta a possibilidade de priorizar a ida de escravos homens para o sertão, algo não muito diferente do litoral açucareiro. Além do mais, caso houvesse mulher africana nas fazendas de Vaz Salgado, talvez ela já tivesse conquistado sua alforria. Algumas dessas características também se repetiram no sertão do Piancó e no Seridó (Paraíba e Rio Grande do Norte).

As fontes lacunares nos limitam pensar com mais detalhes os mecanismos de compra e venda de escravizados do litoral para o sertão. A partir das informações que temos sobre os preços que eram negociados nos portos e os poucos dados sobre a avaliação dos preços dos escravizados nos inventários, podemos fazer algumas aproximações de quanto poderiam custar os africanos no sertão. Em capítulo anterior, vimos que a primeira metade do século XVIII foi de forte crescimento do preço dos escravizados vindos da África. Na tabela 2, identificamos que, na década de 1720, um africano poderia chegar até 180 mil réis; na década de 1740, esse preço circulava em torno de 200 mil, tendo uma baixa nos anos 1750, com 120 mil réis.

Nos inventários, identificamos que os escravizados mais caros eram homens africanos adultos, como mostrados nas tabelas a seguir:

**Quadro 3 – Homens africanos escravizados registrados nos Inventários do sertão**

Nome	Origem	Idade	Preço	Inventário	Ano	Local
Caetano	Gentio da Guiné	30	30\$	Manoel Ferreira Velho	1737	Ribeira do Piancó e Piranhas
Antônio	Gentio da Guiné	22	110\$	Manoel Ferreira Velho	1737	Ribeira do Piancó e Piranhas
Diogo	Gentio da Guiné	23	110\$	Manoel Ferreira Velho	1737	Ribeira do Piancó e Piranhas
Francisco	Mina	65	30\$	Manoel Pereira Lima	1745	Ribeira do Piancó e Piranhas
João	Angola	58	25\$	Manoel Pereira Lima	1745	Ribeira do Piancó e Piranhas
Manrique	Ardra	40	80\$	Manoel Pereira Lima	1745	Ribeira do Piancó e Piranhas
Diogo	Angola	40	80\$	Manoel Pereira Lima	1745	Ribeira do Piancó e Piranhas
Francisco	Ardra	25	80\$	José Alves Morais	1748	Ribeira do Piancó e Piranhas
Custódio	Gentio da Guiné	60	32\$	Crispim de Andrade	1737	Seridó
Não identificado	Gentio da Guiné	NC	120\$	Diogo Pereira da Silva	1754	Seridó
Antônio José	Angola	NC	40\$	Diogo Pereira da Silva	1754	Seridó
Afonso	Angola	24	120\$	Diogo Pereira da Silva	1754	Seridó
Não identificado	Angola	25	110\$	Inez Maria da Conceição	1755	Seridó

Fonte: Inventários do Fórum Promotor Francisco Nelson da Nóbrega (Pombal-PB); 1º Cartório de Caicó (LABORDOC)

Os casos de homens com valores baixos, normalmente, ocorriam devido à idade ou alguma condição física, a exemplo de Francisco Mina e João Angola, ambos escravos de Manoel Pereira Lima que já estavam com a idade avançada de 60 e 58 anos, respectivamente. O mesmo pode ter ocorrido com Custódio, escravo de Crispim de Andrade, e João Angola, escravo de Manoel Pereira Lima. Sobre essas pessoas mais velhas, é impossível saber se já viviam no sertão desde a juventude – tendo sido vendidos para o interior assim que chegaram no Brasil – ou se foram revendidos após uma vivência nas vilas e cidades açucareiras.

Temos também Francisco Arda, escravo de João Alves de Morais, que mesmo classificado como com “defeito em um olho” teve o preço registrado como 80 mil réis. Um caso à parte foi o de Caetano, que tinha cerca de 30 anos de idade e era escravo de Manoel Ferreira Velho. Apesar de não ter sido registrada nenhuma característica que justificasse, ele foi avaliado com um preço bem abaixo do que eram negociados os africanos, por apenas 30 mil réis. Manrique e Diogo, escravizados de Manoel Pereira Lima, foram avaliados em 80 mil réis, que era um preço abaixo do mercado no litoral. Talvez isso pode ter ocorrido devido ao fato de estarem também com idade já um pouco avançada, com 40 anos ambos.

Fora esses casos, os valores parecem ser relativamente compatíveis com o que era negociado nos portos das Capitânicas do Norte, como os de Antônio e Diogo (Manoel Pereira Lima), Afonso (Diogo Pereira da Silva) e o não identificado escravo de Inez Maria da Conceição, todos eles tendo seus preços variando entre 110 e 120 mil réis. Esses valores não são tão discrepantes em relação ao inventário de Vaz Salgado, que é mais ou menos do mesmo período. O que nos chama atenção é o fato de que, uma vez revendidos para o sertão, esses escravizados passavam por uma longa e difícil viagem, tendo alguns custos acrescidos a isso, além das vantagens econômicas que os comissários (intermediários no negócio) teriam com a venda. Como eles apresentam preços parecidos com os que eram vendidos no litoral, a hipótese que levantamos consiste no fato de que eram comprados por preços mais baixos nas vilas e cidades açucareiras, ou seja, possivelmente eram aqueles não escolhidos nas primeiras vendas, os menos valorizados. De acordo com Joseph Miller,

Depending on general market conditions, purchasers would then select as many slaves as they were willing to buy at the proclaimed price. This was the *primeira escolha* or "first selection." A *segunda escolha* or "second selection" round of buying, then took place at a slightly lower set price, and so on through a succession of price reductions until the young, the infirm, and otherwise undesirable captives were sold to whatever buyers might find a use for them<sup>636</sup>

Outra possibilidade seria a de terem trabalhado um período no litoral e, depois, terem sido revendidos por algum motivo que não sabemos. Por fim, como já abordamos no capítulo

---

<sup>636</sup> MILLER, Op. cit, 1988, p. 474; Gustavo Acioli também identifica isso em Pernambuco. De acordo com ele, “parte dos escravos (os que não serviam para as minas, como diziam as autoridades) permanecia na capitania. Num lote de 62 escravos minas vendidos na praça do Recife em 1702, o preço médio de 10 ‘negros’ foi de 90\$800, não muito distante do preço médio dos escravos angolas, cujo preço variava entre 75\$000 e 95\$000. Os demais cativos, porém, foram vendidos a preços inferiores, valendo em média, 17 a 35% menos” LOPES, Op. cit, 2018, p. 93. De acordo com Taunay, havia uma proposta, na década de 1750, de uma companhia para vender os escravos mais baratos, negociados da seguinte forma: “Os melhores escravos, chamados da primeira escolha ou do primeiro lote, 140:000 Rs. Os da segunda escolha ou do segundo lote, 130:000. Os de terceira escolha ou lote, 110:000”. TAUNAY, Op. cit, 1988, p. 263. Diante disso, se partimos da ideia que os senhores de engenho compravam escravos mais baratos dos que os vendidos para as minas, o mais provável é que os direcionados para a pecuária tivessem o preço ainda menor.

3, alguns comerciantes da Paraíba de menor poder aquisitivo conseguiam comprar escravos em situação mais difícil na África a preço mais baixo. Essa também pode ser uma alternativa para compreender esses preços. Ou seja, eram escravizados que eram negociados na Costa da África de maneira periférica, por pequenos e médios comerciantes, chegando nos portos também periféricos das Capitanias do Norte por um custo mais baixo e, em seguida, sendo encaminhados para as povoações do interior. Reforçamos que essas hipóteses são aproximações difíceis de se confirmar devido à ausência de outras documentações que demonstrem os valores negociados.

Portanto, é provável que os africanos vendidos para as atividades desenvolvidas no interior fossem os de segunda ou terceira escolha, mais desvalorizados, pois os compradores envolvidos com as atividades auríferas ou açucareiras acabavam tendo prioridade no trato negreiro.

As mesmas tendências também encontramos ao sistematizar as informações sobre as mulheres africanas escravizadas.

#### **Quadro 4 – Mulheres africanas escravizadas registradas nos inventários do sertão**

Nome	Origem	Idade	Preço	Inventário	Ano	Local
Maria	Angola	30	60\$	Manoel Pereira Lima	1745	Ribeira de Piancó e Piranhas
Ana Quitéria	Ardra	38	40\$	Manoel Pereira Lima	1745	Ribeira de Piancó e Piranhas
Maria	Gentio da Guiné	50	25\$	Crispim de Andrade	1737	Seridó
Isabel	Angola	30	50\$	Pedro de Andrade Bezerra	1757	Seridó

Fonte: Inventários do Fórum Promotor Francisco Nelson da Nóbrega (Pombal-PB); 1º Cartório de Caicó (LABORDOC)

Neste quadro 4, mostramos as mulheres africanas escravizadas. Possivelmente, elas eram utilizadas nos trabalhos domésticos. Havia uma quantidade bem inferior ao número de homens, sendo 13 homens para 4 mulheres, o que era um padrão geral também identificado em outros lugares do Brasil. Os preços também variavam de acordo com a idade, sendo as mais caras as adultas, avaliadas em 50 e 60 mil réis, quase a metade do preço dos homens adultos.

Diante do que expusemos até aqui, é indiscutível a presença e importância das pessoas escravizadas africanas no sertão das Capitanias do Norte. Apesar de terem traços parecidos com o que ocorria no litoral – como maioria de homens, vindos, principalmente, de Angola e da

Costa da Mina –, o comércio se dava de maneira diferente. As distâncias percorridas eram grandes e difíceis, o que deve ter impactado nas experiências dessas pessoas escravizadas. Além do mais, pelas características apresentadas, é possível que esses escravos fossem os menos valorizados nos portos litorâneos, sendo vendidos a um preço mais baixo.

Basicamente, esses escravos poderiam chegar nas povoações do sertão de três formas: por seus proprietários, que eram traficantes e também possuíam terras no interior e reservavam parte dos escravos africanos para essas atividades; por relações estabelecidas entre moradores do sertão e comerciantes de africanos no litoral da Paraíba, Itamaracá e Pernambuco; ou, por fim, sendo comprados e vendidos por comerciantes intermediários, como os comissários.

Além disso, houve outra forma de enviar africanos para o sertão, através de companhias de comércio. Na década de 1750, as convergências de interesses comerciais do Recife com a produção pecuária do sertão, em especial do Ceará, aumentavam e, com isso, a presença africana também. A descoberta de minas nos Cariris Novos impactou no direcionamento de africanos pra essa área, como veremos a seguir.

#### 4.5 As Companhias de Comércio para as atividades do ouro, da pecuária e de escravos

Por motivos óbvios, muito se fala e se tem estudado sobre a produção de ouro na região de Minas Gerais desde o final do século XVII. O seu impacto, a quantidade de ouro lá extraída e sua importância na formação do Brasil são indiscutíveis e sobre isso discorreremos mais no próximo capítulo. Ainda que em menor quantidade e importância, em outros lugares do Brasil também se descobriu e se explorou o ouro. Um deles foi o Ceará. No clássico estudo sobre o ouro no Brasil, von Eschwege apontava ter nessa capitania, mesmo que de maneira fragmentada, “indício de uma grande riqueza original”<sup>637</sup>.

A história do ouro na capitania do Ceará é cheia de controvérsias e disputas. Seu estudo é importante para nós, pois permite perceber interesses convergentes entre os negociantes do Recife e a produção econômica desenvolvida no sertão das Capitânicas do Norte. Em meados do século XVIII, é possível identificar um aprofundamento das relações entre litoral e sertão, que ocorria a partir de três atividades: pecuária, ouro e comércio de escravizados.

Havia notícias de que, desde o período da presença holandesas nas Capitânicas do Norte, teriam ocorrido algumas expedições para o sertão com o objetivo de se descobrir ouro. Em 1756, Jacó Viçoso informava que os holandeses estabeleceram relações com os indígenas da região com esse intuito e que a tradição, anos depois, ainda apontava para a existência desse

---

<sup>637</sup> ESCHWEGE, W. L. Von. **Pluto Brasiliensis**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944, p.137, v.1

metal em alguns riachos, chegando-se a encontrar instrumentos desse período, e que ainda haveria uma “casa de pedra de abóboda com sua porta forte junto a uma lagoa a serviço dos ditos holandeses”<sup>638</sup>.

Da parte dos portugueses, porém, as informações acerca de minas no Ceará começaram a ser registradas no início do século XVIII, especificamente, a partir de 1712<sup>639</sup>. Sete anos depois, o vice-rei, Conde de Vimeiro, alertava ao governador de Pernambuco sobre não abrir essas minas sem a autorização do rei, pois as consequências poderiam ser grandes por estar percebendo o que estava ocorrendo nas Minas Gerais<sup>640</sup>. Em 1736, novamente chegaram informações ao governador de Pernambuco, dessa vez sobre a existência de prata no Ceará<sup>641</sup>. Apesar de rumores sobre a existência de minas na referida capitania circularem, fosse devido ao período bastante atordoado vivido no Brasil – como o caso da Guerra dos Mascates –, fosse pelas dúvidas que ainda existiam, apenas em 1752 podemos falar de informações mais concretas sobre o ouro na região dos Cariris Novos. Essa região se localizava na ribeira do rio Salgado, ao sul da capitania do Ceará e próximo à capitania da Paraíba<sup>642</sup>.

Em meados do Setecentos, o então governador de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, destacou um militar de sua confiança para confirmar a veracidade das novas informações sobre existência dessas minas. Este militar era Jerônimo Mendes de Paz, que era do Recife, já havia passado um tempo no rio São Francisco e ocupava o posto de capitão da Infantaria quando assumiu o posto de intendente das Minas dos Cariris Novos, sendo posteriormente promovido a sargento-mor<sup>643</sup>. Seu objetivo era, além de fazer exames acerca das minas, buscar estabelecer a ordem na região e a cobrança dos quintos<sup>644</sup>.

Nesse período, a capitania do Ceará estava subordinada à de Pernambuco e diversas disputas estiveram presentes em torno da exploração do ouro, que demonstram interesses

<sup>638</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6943; CARVALHO, Alfredo de. Minas de Ouro e prata no Brasil Oriental: explorações holandesas no século XVII. **Revista do Instituto do Ceará**, 1906

<sup>639</sup> BRÍGIDO, Op. cit, 1900, STUDART, Op. cit., 2004

<sup>640</sup> DHBN, v. 85, p. 29

<sup>641</sup> DHBN v 100, p. 176-177; AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4365; AHU\_CU\_015, Cx. 56, D. 4843

<sup>642</sup> Ver mapa 9. Na época colonial (1700-1800), compreendia quase todo o território Sul da Capitania, no que corresponde hoje às cidades de Crato, Missão Velha, Barbalha, Barra do Jardim (atual Jardim), São Pedro (atual Caririaçu), Santanópolis (atual Santana do Cariri), Brejo da Barbosa (atual Brejo Santo), Milagres e Porteiras. A denominação “Sertões dos Cariris Novos” se processou durante a conquista e colonização para diferenciá-lo de outro território situado na Capitania da Paraíba cognominado também de “Sertões dos Cariris.” Como foi conquistado e colonizado muito antes dos territórios Sul da Capitania do Ceará, foi designado de “Sertões dos Cariris Velhos”. OLIVEIRA, Antônio José. Processo de “invisibilidade” dos Índios Kariri nos sertões dos Cariris Novos na segunda metade do século XIX. **Clio: Revista de Pesquisa histórica**. V.34, n.2, 2016, p. 271. Sobre as descobertas em 1752, ver AHU\_CU\_015, Cx. 73, D. 6147; Diário do governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, Recife, v. 56, 1983

<sup>643</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6618

<sup>644</sup> De acordo com uma folha de serviço de Jerônimo Mendes de Paz, ele já tinha mais de 39 anos de serviços à Coroa. AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6547

divergentes e conflitos de jurisdição. Uma das reclamações mais constantes na documentação estava no fato de que, de um lado, o capitão-mor do Ceará, Luís Quaresma Dourado, e o ouvidor e provedor da mesma capitania, Alexandre Proença de Lemos, eram acusados de que estariam tentando confundir as informações e impedir os estudos sobre as minas; de outro, estavam Jerônimo Mendes de Paz e o governador Luís Correia de Sá insistindo na existência de ouro e, por consequência, como afirmavam os opositores, causando prejuízos à Fazenda Real.

Esses conflitos começaram desde que chegaram as informações sobre o ouro para o capitão-mor do Ceará e, no mesmo momento, o desembarque do intendente das Minas no porto do Aracati. De acordo com Luís Quaresma Dourado, ele soube dessas informações no mesmo dia em que Jerônimo Mendes havia chegado na capitania para começar sua empreitada. As divergências foram ganhando proporções cada vez maiores, a ponto de chegarem a acusações de que o ouvidor recebia subornos ou de que informava serem essas minas imaginárias ou até mesmo que seriam minas de carvão e não de ouro<sup>645</sup>.

Não nos deteremos nos detalhes desses conflitos, porém uma hipótese apresentada por Studart era a de que Quaresma Dourado obtinha vantagens econômicas e havia enriquecido com isso. Para ele, então, não era interessante a presença de autoridades vinculadas a Pernambuco, chegando o próprio a solicitar o direito de explorar tais minas<sup>646</sup>. Além disso, como aponta Josetalmo Ferreira, avançando as descobertas de ouro na região, os comerciantes do Recife poderiam se beneficiar com essas atividades<sup>647</sup>.

O conflito entre os interesses locais de ambas capitanias também pode ser expresso na ordem dada pelo governador de Pernambuco de que as despesas do Ceará eram menores do que seus rendimentos e, dessa forma, as sobras dos ouros deveriam ser remetidas a Pernambuco. Com isso, pagariam os custos das tropas que estavam nos Cariris Novos, comandadas por Jerônimo Mendes<sup>648</sup>. Essa medida era de se compreender, tendo em vista a situação de

---

<sup>645</sup> DHBN, v. 91, p. 182; AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 365; AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6309. Os detalhes das acusações mútuas podem ser identificados nos seguintes documentos (AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6183, AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6186, AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6228, AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6309, AHU\_CU\_015, Cx. 76, D. 6346, AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6547, AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567). Guilherme Studart e Josetalmo Ferreira fazem boas descrições desses conflitos. O grau de desconfiança e desavença entre ambos chegou ao ponto de ser perceptível o tom de insatisfação pessoal de Jerônimo Mendes de Paz, que afirmou que o ouvidor havia chegado em Icó “com cara de riso” (AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 365), que mandava seus homens junto nas averiguações de Alexandre Proença por saber que ele poderia dar informações falsas (AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 368) e que o mesmo ouvidor, além de não colaborar, queria “escurecer” as descobertas, ou seja, não gostaria que se tornassem públicas (AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6186).

<sup>646</sup> STUDART, Op. cit, 2004, p. 39; esta hipótese também é apresentada por ABREU, S. Fróes. Um capítulo da Geografia do Ceará. **Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro**, t.XXXIII, 2º semestre de 1928, p. 156. Eram comuns correspondências deste governador e ouvidor informando sobre as dificuldades da exploração do ouro. AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 375

<sup>647</sup> FERREIRA, Op. cit, 2013, p. 98

<sup>648</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 76, D. 6346; AHU\_CU\_015, Cx. 76, D. 6393

subordinação do Ceará a Pernambuco, porém pode ter gerado insatisfação para as autoridades locais. No que diz respeito aos assuntos das minas, desde o primeiro momento as ordens eram feitas diretamente pelo governador de Pernambuco<sup>649</sup>.

Os descaminhos do ouro sempre foram constantes na América portuguesa e, não poderia ser diferente, também nos Cariris Novos. Já em um primeiro momento, quando essas informações circularam, vários foram os mineiros, alguns chamados de Pinarés, que se dirigiram para a região<sup>650</sup>. Tais mineiros, de acordo com o intendente, extraíram altas quantidades de ouro sem pagar os quintos, sendo “revoltoso e ocasionado as desordens, e já exercitados nas minas em descaminhar quintos e não faltaram suspeitos”, e acusaram o ouvidor de ser conivente com essa situação. Um deles chamava-se Custódio Cardoso Vilar, que carregava bastante ouro e era acompanhado por um frade leigo que, para Mendes de Paz, esquecia-se de seu santo emprego para se envolver com esse tipo de atividade<sup>651</sup>. Alguns dos escravos desses Pinarés tratavam de ocultar as minas, com o objetivo de não ter fiscalização. Ademais, as dívidas dos quintos cresciam e o governador de Pernambuco reclamava de uma posição mais forte de cobranças do ouvidor do Ceará, que também ocupava o posto de provedor e teria a função de cuidar da Fazenda Real, supostamente em prejuízo<sup>652</sup>.

Pedia-se, então, que aumentassem as fiscalizações, sendo exigidos passaportes nas passagens com informações como a finalidade da viagem, os escravos que levavam, a ocupação e o que carregavam no comboio<sup>653</sup>. A situação também poderia ser controlada com a criação da Casa de Fundição que sempre foi requerida mas nunca chegou a ser efetivada, devido às baixas quantidades de ouro extraídas<sup>654</sup>. Infelizmente, essa documentação com tantas informações detalhadas não chegou até nós, o que permitiria levantar um quadro mais detalhado da circulação de escravos.

As disputas e acusações mútuas se estenderam por vários anos e, juntamente com os possíveis descaminhos do ouro, dificultavam a contabilidade dessa produção. É muito difícil identificar números exatos da extração desse ouro na documentação. Muitas vezes, com o objetivo de prestar contas às autoridades régias e demonstrar o potencial dessa atividade, eram

---

<sup>649</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 73, D. 6163

<sup>650</sup> É difícil ter informação sobre esses Pindarés. De acordo com Fróes Abreu, eram indígenas. Na documentação citada, aparecem termos como “principal”, “o maior”, dando a entender que eram indígenas. ABREU, Op. cit., 1928

<sup>651</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6205

<sup>652</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 76, D. 6346. Quase toda a documentação presente nos avulsos do Ceará e Pernambuco sobre as minas foi produzida por Jerônimo Mendes da Paz, o que dificulta ter mais informações da perspectiva do ouvidor e governador do Ceará.

<sup>653</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567; AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6777

<sup>654</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6234, AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6270

descritas quantas bateadas eram feitas e quanto de ouro era retirado em cada riacho de que se tinha notícias<sup>655</sup>. Essas informações, porém, se apresentam de forma muito dispersa na documentação.

Encontramos duas fontes que fazem referência de forma sistematizada à produção das minas dos Cariris Novos: uma de Jerônimo Mendes de Paz e outra de Amador Veríssimo de Aleteia, ambas transcritas e publicadas pela Revista do Instituto do Ceará. De acordo com tais documentos, em geral os números registrados pela Intendência das Minas de São José dos Cariris Novos são os seguintes:

**Tabela 12 – Quantidade de ouro extraída das Minas de São José dos Cariris Novos (1753-1759)**

Ano	Quantidade
1753 -1755	Máximo de 500 oitavas
1756	745 oitavas
1757	Mais de 2.000 oitavas
1757-1759	Mais de 8.800 oitavas

Fontes: Carta XIX que se dá notícia do Ceará Grande dividida em tres grandes distritos.... **Revista do Instituto do Ceará**, 1907, p.167; Documentos sobre as Minas de São José dos Kariris. **Revista do Instituto do Ceará**, 1915, p.61

Caso esses dados estejam corretos, percebemos que a produção era muito baixa, apesar do aumento a partir de 1757. Esse crescimento, inclusive, pode estar relacionado com a entrada de africanos escravizados a partir da Companhia criada para as minas, que estudaremos nos próximos parágrafos. Entretanto, por mais que houvesse a predisposição de se acreditar que essas minas tinham potencial, os números ainda deixavam dúvidas; como veremos no próximo capítulo, eles são bem abaixo do produzido nas Minas Gerais.

Eram vários os motivos que apontavam para essa limitação. Uma das primeiras e mais importantes dificuldades dizia respeito às condições do clima e da terra. A região dos Cariris Novos é bastante seca, com baixas taxas pluviométricas. Em várias oportunidades se destacava que, para poder ter uma boa extração de ouro, era necessário ter boas chuvas, pois isso

<sup>655</sup> As bateadas eram os trabalhos feitos com as bateias na busca do ouro. Bateia era uma “bacia grande e rasa, cônica, feita de madeira ou metal que o mineiro segurava com ambas as mãos. O subsolo arenoso, misturado ao cascalho que continha as pepitas de ouro, era colocado na bateia com alguma água suficiente para cobri-lo. O mineiro, então, rodava cuidadosamente a bateia num movimento circular ou elíptico e, de vez em quando, inclinava-a para deixar fora um pouco da água e do cascalho, cuidando de que o ouro ficasse no fundo, até que fossem claramente visíveis” BOXER, Op. cit., 1969a, p. 61

umentaria o fluxo do rio. O ouro encontrado na região era aluvial, estando nos rios e riachos. Portanto, os mineiros, que se dispunham a procurar minas, esperavam as águas do inverno, que poderia durar entre 3 e 4 meses com chuvas<sup>656</sup>. As secas, assim, atrapalhavam a mineração dos “poucos mineiros que até agora assistem os sertões nos Cariris e a entrada a outros”<sup>657</sup>. A chuva, porém, mesmo sendo fundamental para extração do ouro, trazia um ponto negativo, pois poderia dificultar o transporte e comunicação.

Outra dificuldade consistia na própria localização das minas. De acordo com Jerônimo Mendes de Paz, a distância era de mais de 400 léguas entre elas e as outras regiões mais bem povoadas, e os obstáculos na locomoção também eram impedimentos para seu desenvolvimento<sup>658</sup>. Já discorremos sobre as dificuldades das estradas e caminhos de Icó até Aracati, porto principal dessa ribeira. Além do mais, muitos desses locais onde havia mineração eram ainda mais distantes de Icó. Apesar de tudo isso, o maior entrave, de acordo com o que está presente na documentação, consistia na falta de mão de obra para essas atividades.

Essa era uma região pobre e, nas palavras do intendente, os moradores tinham dificuldades até para plantar o que comer<sup>659</sup>. O mesmo informava que esses moradores mal possuíam escravos que lhes bastassem para conservar os seus currais e para plantarem o que precisavam<sup>660</sup>. Os mineiros, por consequência, também sentiam essa falta e isso impactava na produção. Como de costume, uma alternativa a essa dificuldade de mão de obra consistia na utilização da força de trabalho dos indígenas aldeados, inclusive esta era uma das promessas do ouvidor Alexandre Proença, de que aqueles mineiros que não tivessem escravos teriam acesso aos indígenas<sup>661</sup>.

Apesar disso, é possível identificar a presença e importância de trabalhadores negros escravizados nas primeiras bateadas das minas dos Cariris Novos. Os mineiros levavam consigo seus escravos, ainda que fossem poucos<sup>662</sup>. Sempre que a documentação apontava para a descoberta de novas pintas de ouro, havia presente um negro (escravizado ou não). Um deles, bastante citado, havia sido escravo do capitão-mor Doutor Maciel de Faria e, vindo do rio São Francisco, com experiência na mineração, acompanhou José Coutinho na descoberta de ouro em suas terras, como guia<sup>663</sup>.

<sup>656</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6943

<sup>657</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6306; AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6309

<sup>658</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 81, D. 6726

<sup>659</sup> AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 367

<sup>660</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 81, D. 6726

<sup>661</sup> AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 363; STUART, Op. cit., 2004, p. 50/AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 375

<sup>662</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567

<sup>663</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6205

Sempre quando informava-se a produtividade de cada lavra, apontava-se – o que era comum – os jornais por negro, ou seja, o pagamento feito por jornada de trabalho e também o quanto de grãos era extraído por cada um desses trabalhadores<sup>664</sup>. Nos autos e exames feitos pelo ouvidor do Ceará sobre essas minas, também temos indícios da presença da população negra. Na lavra de Francisco Jorge Monteiro, no Jenipapeiro, dois negros estavam a fazer as bateadas. O mesmo ocorreu no riacho dos Icós, no rio Salgado. O padre Antônio Correia Vaz também era um dos envolvidos nos descobrimentos de minas no Ceará e possuía poucos escravos. Essas informações nos permitem perceber que haveria, possivelmente, uma quantidade pequena de trabalhadores negros em cada lavra<sup>665</sup>. A exceção foi Bento Nogueira de Oliveira, que era dos Pindarés e que colocou para trabalhar cerca de 30 negros em busca de ouro<sup>666</sup>. Uma prática encontrada era o aluguel de escravos para as atividades de mineração, o que aponta a possibilidade de algumas pessoas tirarem alguma renda a partir de sua mão de obra escravizada utilizada nas jazidas dos Cariris Novos. Isso ocorreu, por exemplo, com Custódio Cardoso, que alugou escravos, pois tinha poucos e estava envolvido na extração de ouro, necessitando dessa mão de obra<sup>667</sup>.

Poucas informações temos sobre essas pessoas escravizadas, mas é possível que elas fossem mais desvalorizadas, tendo em vista que tais minas ainda não possuíam investimentos altos. Um dos poucos detalhes que identificamos na documentação foi acerca de dois escravos: Manoel, do meirinho Geral Luís da Costa; e Alexandre, que pertencia a Vitoriano de Oliveira, morador de um dos riachos. O primeiro não tinha uma das mãos. O segundo era considerado “aleijado e quebrado dos peitos”<sup>668</sup>. Isso nos permite imaginar que, dentro do mercado de escravos, eles eram desvalorizados e possivelmente foram comprados por seus donos a preços baixos. O trabalho nas minas também acabava por ser uma oportunidade para conseguir sua liberdade, como foi o caso de uma escrava de Antônio da Silva Moura<sup>669</sup>.

A situação de poucos investimentos e poucos escravos, margeada pelas dúvidas sobre essas minas, começou a se alterar a partir de 1756, quando foi criada uma Companhia voltada para a extração de ouro nos Cariris Novos, reforçando a orientação dos interesses mercantis do

---

<sup>664</sup> Um jornal estava em torno de meia pataca de ouro, ou seja, 18 grãos. Uma oitava valia 72 grãos de ouro. AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 367

<sup>665</sup> A pequena posse de escravos também ocorreu em Minas Gerais, pois “muitos foram os mineiros de pequeno porte, os que tinham dois, três, cinco escravos no máximo, e que passavam seus dias em busca de algum regato pródigo ou de um veio abundante que lhes garantisse os dias futuros”. VERGUEIRO, Laura. **Opulência e Miséria nas Minas Gerais**, São Paulo: Brasiliense, 1981, p.54

<sup>666</sup> AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 370; AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567

<sup>667</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6943.

<sup>668</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6186

<sup>669</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567

Recife para a região e dando outro padrão de investimento para a atividade. A existência de companhias de comércio era uma constante no período colonial. Vários são os estudos que apontam a existências dessas instituições cujo objetivo era a associação de grupos de comerciantes para um maior controle sobre a área e a atividade mercantil. No decorrer do século XVII, por exemplo, criou-se a Companhia de Comércio do Brasil, que teve um papel fundamental na economia colonial do período.

As atividades do tráfico de escravos também tiveram, nas companhias, importantes instrumentos de organização. Como nos apontou António Carreira, desde o século XV, quando os portugueses avançavam sobre a Costa da África e começavam a negociar escravizados, foram desenvolvidas formas de comprar essas pessoas por intermédio de concessões e contratos por parte da Coroa junto a particulares. No século XVII, essa dinâmica muda, pois a conjuntura e política comercial eram outras em relação, principalmente, ao tráfico. As primeiras companhias foram surgindo com esse objetivo, como nos casos das Companhias da Costa da Guiné e Companhia de Cacheu<sup>670</sup>.

No caso das Capitanias do Norte, já existiam sugestões e articulações no sentido de se construir companhias de comércio para, por um lado, atender aos interesses da praça comercial do Recife e, por outro, garantir o fornecimento de escravos para a região – reclamação constante entre os senhores de engenho e lavradores de cana, como apontamos anteriormente. A Paraíba já vinha construindo iniciativas para alguns particulares adquirirem escravos em conjunto, como foi o caso de capitão-mor João da Maia da Gama. Os problemas com o acesso à mão de obra africana escravizada continuaram e, em 1726, os moradores sugeriam fazer uma parceria para comprar escravos africanos com vantagens. Nesse mesmo período, os moradores de Goiana também tiveram autorização régia para criar uma companhia com o objetivo de comprar escravos na Costa africana<sup>671</sup>. Essas últimas iniciativas, contudo, além de serem pontuais, não envolveram os grandes homens de negócio das Capitanias do Norte, que estavam no Recife.

O caso mais emblemático e, por consequência, mais estudado é o da criação e funcionamento da Companhia Geral de Comércio Pernambuco e Paraíba que, fundada em 1759, monopolizou o comércio das Capitanias do Norte, mediando suas relações com a África, Europa e outras regiões do Brasil. Entretanto, outras propostas de criação de companhias vinham sendo debatidas anos antes, algumas chegando a ser efetivadas. Elas nos ajudam a

---

<sup>670</sup> CARREIRA, António **As Companhias Pombalinas:** de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba. Lisboa: Editorial Presença, 1980

<sup>671</sup>AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506; DHBN, v. 99, p.83

pensar a conexão de interesses entre o mercado atlântico de africanos escravizados e a economia desenvolvida nos sertões.

O estudo dessas companhias nos permite perceber tanto a atuação desses agentes mercantis quanto seus interesses. Nesse período, começam a ser articulados tais interesses entre a produção de couro e atanados dos sertões, e a articulação dessas atividades produtivas com o mercado atlântico de escravizados. Afinal, como já apontamos, uma das características principais dos homens de negócio de grosso trato era o envolvimento em diversas atividades, principalmente no trato negreiro. Nesse sentido, “a montagem de companhias foi a forma encontrada por um grupo para controlar o tráfico e os negócios do Sertão, recurso para estabelecer uma atuação diferenciada entre os negociantes e que já era utilizado em transações concorridas”<sup>672</sup>.

Três companhias propostas entre 1756 e 1757 apontam para esses interesses convergentes entre os homens de negócio do Recife, a produção pecuária, o negócio negreiro e as atividades mineradoras, sendo elas: uma dedicada ao comércio de escravos com a Costa da Mina; outra com o objetivo de comercializar couros e solas do sertão; e uma terceira voltada para as minas de ouro do Ceará.

Desde o final de 1756, o Governador de Pernambuco já avisava à Coroa sobre os interesses dos homens de negócio do Recife em estabelecer uma Companhia para resgatar escravos da Costa da Mina. A ideia era reunir outras praças da América portuguesa, como Bahia, além de Lisboa. Entre 1743 e 1756, a Coroa portuguesa tinha limitado o comércio com a África Ocidental, reduzindo o número de embarcações autorizadas a fazer este trato, como já ressaltamos anteriormente. Após 1756, o comércio estava liberado para qualquer embarcação. Isso teria incomodado os negociantes do Recife, que propunham um maior controle para tal mercado.

Não poderia haver agricultura sem escravos africanos e, argumentavam eles, o comércio com a Costa da Mina encontrava-se desordenado e, assim, havia dificuldades para ter acesso a esses escravos. Era um período, como já discutimos, em que Pernambuco perdia espaço nessa região africana. Tentavam, com isso, ampliar a utilização de outros gêneros da terra, tendo em vista que o tabaco de Pernambuco tinha menos força do que o da Bahia, e regulamentar a quantidade de navios que poderiam ter acesso a esse mercado. Inicialmente, seriam oito da Bahia, quatro de Pernambuco e um quarto de Lisboa. Enquanto estavam com

---

<sup>672</sup> FARIA, Op. cit., 2017, p.189

preocupações voltadas para manter o acesso à Costa da Mina, os mesmos negociantes também visavam uma Companhia voltada para os sertões das Capitânicas do Norte<sup>673</sup>.

As relações entre as vilas mercantis do litoral – especialmente Recife – e os sertões não eram recentes e vinham desde, pelo menos, o final do século XVII. Importantes personagens dessas conexões são os irmãos Luís e João da Costa Monteiro. Como boa parte dos negociantes do Brasil colonial, ambos vieram de Portugal e se instalaram entre o final do século XVII e início do XVIII, em Pernambuco. João da Costa Monteiro envolveu-se nas Guerras dos Bárbaros e, conseguindo sesmarias como mercês, tornou-se um dos maiores fornecedores de gado da região. Participou, inclusive, da abertura de estradas que conectassem Aracati e Recife, facilitando o transporte e ligações entre tais vilas<sup>674</sup>.

Na década de 1720, quando a produção pecuária se estabilizava, foi criado o Contrato dos Subsídios da Carne de Pernambuco, que “não só regulou a oferta de carne bovina nos açougues de Recife e Olinda, como permitiu um maior fluxo de comercialização das carnes e couros do sertão”<sup>675</sup>. Esse contrato foi controlado por décadas pela sociedade montada por esses dois irmãos e, por volta de 1756 e 1757, começou a gerar disputas mais abertas. Um grupo de negociantes do Recife propunham criar uma Companhia para resgate de carnes secas e couros do sertão. Diante da importância dessa atividade e da proximidade entre Pernambuco e esses portos do sertão, eles estavam incomodados com as taxas pagas por cabeça de gado e queriam, além de estabelecer novos valores, controlar as embarcações que comercializavam com esses portos<sup>676</sup>.

É muito significativo que viessem anexados, nos constantes pedidos para a criação da Companhia de Couro dos sertões, documentos sobre a necessidade de se criar uma Companhia para resgate de escravos na Costa da África, que, para eles, também era um comércio de suma importância e se encontrava fora de controle. Ambas atividades econômicas estavam cada vez mais associadas e os grupos mercantis que viabilizavam o comércio eram, basicamente, os mesmos, localizados em Recife. Quem eram esses homens de negócio?

---

<sup>673</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6953; AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6965; AHU\_CU\_015, Cx. 85, D. 7000; AHU\_CU\_015, Cx. 85, D. 7001. Como já havia percebido José Ribeiro Júnior: “Essa distribuição [de embarcações] mostra, claramente, a preocupação de fazer da referida companhia um instrumento de mercadores instalados na colônia. Propunham-se a fornecer escravos para a lavoura nas condições de financiamento já focalizadas nas considerações do governador, salientando as necessidades de mão-de-obra das capitânicas (‘que pela falta de escravatura se acha decadente’)” RIBEIRO JÚNIOR, Op. Cit., 2004, p.79

<sup>674</sup> Thiago Dias fez o levantamento das sesmarias concedidas a João da Costa Monteiro, DIAS, Op. cit, 2017, p. 189

<sup>675</sup> DIAS, op. Cit, 2017 p. 193

<sup>676</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6965

**Quadro 5 – Signatários da proposta de Companhia de Couros do Sertão**

<b>Nome</b>
<b>Antônio José Brandão</b>
<b>Henrique Martins</b>
<b>José Vaz Salgado</b>
<b>Manuel Gomes dos Santos</b>
<b>Antônio Pinheiro Salgado</b>
<b>Antônio Elias da Fonseca<sup>677</sup></b>
<b>José de Abreu Cordeiro</b>
<b>Manuel Correia de Araújo</b>
<b>José Bento Leitão</b>
<b>Domingos Pires Ferreira</b>
<b>José Silvestre da Silva</b>
<b>Manuel de Almeida Ferreira</b>

DIAS, Erika S. de Almeida. Redes mercantis, os homens de negócio e a coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII em Pernambuco. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). **"Essa parte tão nobre do corpo da monarquia"**. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016

Desses nomes acima citados, cinco tinham algum envolvimento com o comércio atlântico de escravizados. Eram eles: Antônio José Brandão, José Vaz Salgado, Manuel Gomes dos Santos, Antônio Pinheiro Salgado e Manuel Correia de Araújo. José Vaz Salgado, tanto citado neste trabalho, também possuía terras no Ceará, em especial no Aracati, de onde conseguimos mais informações. Além de se envolverem no trato negreiro, esses homens de negócio também se relacionavam entre si, chegando a construir laços de parentesco<sup>678</sup>.

Em contraposição à proposta de Companhia de Carnes e Couro do Sertão, estava a família Costa Monteiro. João havia falecido, mas sua viúva e herdeiros, juntamente com seu irmão Luís da Costa Monteiro, reivindicavam à Coroa que as atividades desta Companhia não deveriam estar desconectadas do Contrato dos Subsídios das Carnes, do qual a família tinha

<sup>677</sup> Não assinou pela Companhia de Comércio para a Costa da Mina

<sup>678</sup> NOGUEIRA, Op. cit, 2017, p.211-212; Idem, Op. cit, 2021, p.493-494

controle. Sustentavam ainda que não havia sentido anexar à Companhia do Couro e Carnes do Sertão os interesses do negócio da Costa da Mina, pois este último era feito a partir de mercadorias como tabaco e aguardente.

Apesar dessas divergências entre a família Monteiro e outros homens de negócio do Recife em relação ao comércio com o sertão e com a África, essas Companhias demonstram que os interesses estavam atrelados, pois, ainda que não fosse uma Companhia única para atender as duas atividades, estavam sendo discutidas em paralelo, inclusive com as propostas sendo apresentadas em conjunto<sup>679</sup>. A disputa de interesses nessa situação não se estendeu para outras atividades, o que nos faz levantar a hipótese de que os Costa Monteiro queriam garantir apenas o controle do comércio sobre carnes e couro e não necessariamente tinham divergências com os demais homens de negócio, pelo contrário: o nome de Luís da Costa Monteiro aparece ao lado dos signatários da Companhia de Couros do Sertão. Apesar das disputas, quando o assunto foi explorar o ouro e levar escravos para o interior do Ceará, eles convergiram.

Como estamos apontando até aqui, para viabilizar a extração desse minério era necessária a mão de obra escravizada, uma das principais reclamações apresentadas para o desenvolvimento das minas. A experiência do que havia ocorrido nas Minas Gerais, porém, ainda preocupava as autoridades régias, em especial de que houvesse uma corrida pelo ouro afetando a disponibilidade de escravizados africanos na produção açucareira, que ainda passava por dificuldades. O governador Luís Diogo Lobo da Silva tentou, então, regulamentar esse fluxo de mão de obra, garantindo a permanência de escravizados nas lavouras e direcionando uma parte para as minas<sup>680</sup>.

A Companhia deveria ter a duração de um ano e envolvia 21 investidores que seriam responsáveis por introduzir mais de 70 africanos nas atividades auríferas. Pelo que descrevemos e conseguimos identificar até então, esta foi uma iniciativa de grande porte e que, conseqüentemente, teria impacto nas minas dos Cariris Novos. O Governador reforçava, contudo, que não poderia prejudicar a produção agrícola, exigindo que, caso os senhores de engenho quisessem formar uma nova companhia, deveriam apresentar certidão de que seus engenhos tinham escravos suficientes para tal empreitada. Assim, ele beneficiava os comerciantes e tentava aumentar o controle sobre a circulação de pessoas, com passaportes e cobrança do quinto. Naquele momento, apesar das dúvidas, “a medida parecia boa, e no caso

---

<sup>679</sup> Na documentação, vai em anexo

<sup>680</sup> Não sabemos se essa posição de Lobo da Silva tinha o objetivo de preservar a agricultura ou apenas de beneficiar os comerciantes nessa iniciativa.

de serem produtivas as minas infalível era o lucro”<sup>681</sup>. Em síntese, a preocupação da Companhia era extrair o ouro e, com isso, regulamentar a entrada desses escravizados no sertão do Cariri. Durante quase dois anos, ela foi responsável pela presença de africanos na vila de Icó e esteve associada a grandes interesses mercantis do Recife.

De acordo com o contrato estabelecido, cada escravo deveria ser avaliado por, pelo menos três dos acionistas, para saber se estariam em condições para o referido trabalho. Junto com o escravo, também haveria o investimento de 20 mil réis por cabeça com o objetivo de garantir o sustento desses trabalhadores, que poderiam ser pagos em dinheiro ou gênero. Um feitor ficaria responsável pela administração das atividades e todo o ouro deveria ser registrado na Intendência. Caso as minas dessem muito ouro, mais escravos poderiam ser inseridos nas atividades. Ao final de um ano, não havendo lucro ou interesse, os escravos seriam retirados das minas e a Companhia, extinta.

Afinal, quem eram os comerciantes envolvidos em tais investimentos?

---

<sup>681</sup> STUART, Op. cit., 2004, p 74

**Quadro 6 – Homens de Negócios acionistas da Companhia das Minas de Ouro dos Cariris Novos e seus investimentos**

<b>Negociantes acionistas</b>	<b>Total investido</b>
<b>José Vaz Salgado</b>	560\$000
<b>Manuel Correia de Araújo</b>	790\$000
<b>Domingos Marques</b>	320\$000
<b>Antônio José Brandão</b>	429\$000
<b>Félix Garcia Vieira</b>	550\$000
<b>Henrique Martins</b>	460\$000
<b>Luís da Costa Monteiro</b>	561\$000
<b>Antônio Jacó Viçoso</b>	500\$000
<b>Antônio da Silva Loureiro</b>	496\$000
<b>Antônio Pinheiro Salgado</b>	280\$000
<b>Manuel Gomes dos Santos</b>	140\$000
<b>Patrício José de Oliveira</b>	398\$000
<b>Antônio da Cunha Ferreira</b>	240\$000
<b>José Silvestre da Silva</b>	530\$000
<b>Luís Ferreira de Moura</b>	424\$000
<b>Manuel Leite da Costa</b>	106\$000
<b>Antônio Gomes Ramos</b>	232\$000
<b>Domingos Pires Teixeira</b>	460\$000
<b>Guilherme de Oliveira</b>	430\$000
<b>Domingos Ribeiro de Carvalho</b>	210\$000
<b>Miguel Alves Lima</b>	105\$000
<b>Total</b>	8:221\$000

Fonte: AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6879

A partir dessa tabela, é perceptível que havia uma variação de investimentos, sendo o valor mais baixo de 105 mil réis – feito por Miguel Alves Lima – e o mais alto, de 590 mil réis – feito por Manuel Correia de Araújo, um dos mais ricos e poderosos homens de negócio do Recife. A média de investimento, porém, foi de cerca de 370 mil réis por cada acionista. Tais valores eram referentes às entradas de escravizados pelas quais cada um foi responsável, e aqueles que entraram com uma participação maior eram – não por acaso – envolvidos com o

comércio atlântico de escravizados, ou seja, tinham acesso mais fácil aos escravos africanos e eram mais ricos.

Se compararmos essa tabela com nomes já estudados, perceberemos que alguns desses acionistas são nossos conhecidos. O primeiro deles, José Vaz Salgado, além de ter embarcações voltadas para o trato negreiro atlântico, como já trabalhamos, também possuía terras e investia no comércio e navegação de cabotagem pelos portos das Capitanias do Norte. Outros dois nomes foram Manoel Correia de Araújo e Felix Garcia Vieira, para ficar naqueles que mais dispenderam capital na Companhia. Ambos possuíam embarcações envolvidas nos negócios da África, tendo Manoel Correia de Araújo referência de contatos com a Costa da Mina e Angola.

Aqui destacamos a participação de Luís da Costa Monteiro nessa Companhia. Ao lado de outros homens de negócio, que, no mesmo momento, estavam divergindo e disputando o controle do comércio de carnes e couros, o referido negociante não abriu mão de investir e tentar obter lucro nos negócios do ouro. Foi um dos principais investidores, sendo responsável pela segunda maior quantia dispendida para essa atividade. Dentre os signatários das Companhias de Carne e Couro, de Escravos com a Costa da África e a das Minas dos Cariris Novos, temos: Antônio Pinheiro Salgado, Domingos Pires Ferreira, Henrique Martins, José Silvestre da Silva, José Vaz Salgado, Manuel Correia de Araújo e Manuel Gomes dos Santos. Alguns desses aparecem como procuradores de moradores do sertão da Paraíba – demonstrando contatos comerciais com essa área – e como proprietários de terras no Ceará e Rio Grande do Norte, como José Vaz Salgado.

A primeira entrada estava prevista para ser de 73 escravizados, dos quais 69 chegaram, pois “um morrera mesmo no Recife, outro aqui ficara atacado de sarnas, outro falecera em caminho, um quarto ficara doente no Aracati” no final de 1756<sup>682</sup>. Destes que chegaram com vida, 50 eram de Angola, ou seja, 72%. Sobre os demais, temos as seguintes origens: 10 eram da Costa da Mina (cerca de 14%), cinco crioulos (7%) e quatro sem constar a origem (5%).

Apesar de serem maioria, os Angolas não eram considerados bons trabalhadores nas minas, sendo acusados de “brutalidade”<sup>683</sup>. No próximo capítulo, veremos que os escravos da Costa da Mina eram mais bem quistos como mineradores e isso vai impulsionar os negócios com esta região da África. Esse dado é interessante pois estávamos vivenciando um período de queda das relações entre Pernambuco e Costa da Mina. Apesar de haver um esforço desses comerciantes em criar uma Companhia com o intuito de comercializar com a África Ocidental, esta iniciativa não se concretizou, ou seja, as relações dos homens de negócio do Recife estavam

---

<sup>682</sup> STUDART, Op. cit., 2004, p. 83

<sup>683</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6943

sendo maiores com os portos de Angola e, por consequência, foram esses escravos a maioria dos levados para as minas do Ceará, ainda que não tenham sido os mais valorizados.

Duas coisas devem ser destacadas em relação a isso. Em primeiro lugar, a presença majoritária de africanos Angolas gerava insatisfação para alguns, pois estes não estariam aptos ao trabalho nas minas. Em segundo lugar, e também relacionado com isso, os valores dos africanos da Costa da Mina eram mais altos, pois, além de serem mais demandados, havia poucos a disposição dos comerciantes. A média dos escravos da Costa da Mina que compunham o patrimônio da Companhia era de 104 mil réis, enquanto os de Angola tiveram uma avaliação um pouco mais baixa, de 89 mil réis, em média. Até mesmo a média dos preços dos crioulos estava maior, em cerca de 100 mil réis. Entretanto, é bom ressaltar que o número de Angolas era bem superior aos da Costa da Mina e crioulos.

Como o total de investimentos era em escravos e em dinheiro ou em gêneros (para manter os escravos), temos 6:411\$000 investidos em escravos e 1:3280\$000 em dinheiro, representando uma proporção de 82% e 18% do total do capital da companhia, respectivamente. A partir desses números, conseguimos calcular a média dos preços dos escravos. Os preços variavam entre 80 e 120 mil réis, mas em média cada escravo custou cerca de 92\$000<sup>684</sup>, valor este que não era muito diferente do que estava sendo negociado nos portos das Capitânicas do Norte, informação que se aproxima dos valores apresentados no tópico anterior, quando tratamos do sertão do Piancó e Seridó.

Esses escravizados, de acordo com Amador Veríssimo de Aleteia, chegaram nos Cariris Novos em dois pelotões “comandados por um administrador, e seus subalternos, com um trem de almocafes, balsas, alavancas, e picaretas”. Nos primeiros meses de trabalho, bons foram os resultados e a produtividade. Todavia, com o tempo, os escravos podem ter sido reorientados para outras atividades. Não temos outra documentação que aponte para isso, mas Aleteia sustentou que “parte desses escravos andava ocupado em mascatarias dos feitores, e conduções de boiadas”<sup>685</sup>. Jacó Viçoso, o administrador da Companhia, também sugeria que o novo intendente das Minas, José Rodrigues, que havia substituído Jerônimo Medes de Paz, era um dos responsáveis pelos prejuízos, pois estava “buscando sujeitos para com as vozes infamar os negros da Companhia, os feitores e talvez a mim para que com a harmonia de não saberem minerar se escureça que usurpa o que se devia repartir com o comum”<sup>686</sup>.

---

<sup>684</sup> FERREIRA, Op. Cit, 2013

<sup>685</sup> Carta XIX em que se dá notícia da Comarca do Ceará. In. **Revista do Instituto do Ceará**, 1907, p.170

<sup>686</sup> STUDART, Op. cit., 2004, p. 89

Algumas foram as críticas e interpretações sobre o insucesso da Companhia ter sido devido à ineficiência dos feitores. O primeiro administrador da Companhia das Minas foi Antônio Jacó Viçoso, também acionista. Não temos elementos para compreender o real motivo para o não desenvolvimento dessas minas. Independentemente de identificar os possíveis responsáveis, como era uma preocupação presente na documentação, o fato é que, após alguns meses de trabalho, as despesas já se apresentavam maiores dos que os rendimentos e os prejuízos incomodavam. No início de 1758, as autoridades se reuniram e decidiram pela retirada de escravizados das minas e, meses depois, pelo fim da Companhia. Não sabemos ao certo se esses escravizados ficaram nos Cariris Novos, mas o provável é que eles tenham retornado aos seus proprietários no Recife. Essas experiências, porém, nos demonstram as convergências de interesses entre os homens de negócio de Pernambuco e as demais Capitânicas do Norte, e como o fornecimento de africanos escravizados também esteve no centro dessas intenções.

\*\*\*

Como podemos perceber no decorrer deste capítulo, os sertões das Capitânicas do Norte estavam associados ao Atlântico a partir de diversas rotas por terra e pelas conexões estabelecidas entre os portos do sertão até Recife. Dentre os vários tratos mercantis existentes, também havia o de pessoas escravizadas. A presença escrava nas atividades da pecuária é perceptível desde os primeiros anos do século XVIII, porém, a partir da década de 1740 e 1750, esses números aumentam, principalmente devido às charqueadas.

As viagens feitas entre as vilas e cidades do litoral até o sertão eram longas e cheias de obstáculos, porém isso não significou interrupção nessas rotas. Nessas negociações, é provável que houvesse uma quantidade pequena de escravizados, mas que agentes mercantis específicos estivessem envolvidos. As maneiras que esses africanos foram vendidos dependiam dos interesses envolvidos. Havia grande comerciantes de escravos que possuíam terras no interior e, por isso, encaminhavam parte de seus escravizados para lá. Apontamos também casos de pessoas que viviam do comércio intermediando esse trato e, com isso, possivelmente, ganhando economicamente. Por fim, uma terceira hipótese passa pelas relações e alianças comerciais construídas entre grandes proprietários de terra do sertão e comerciantes de escravos no litoral.

Não podemos deixar de lembrar da descoberta de ouro no Cariris Novos, no Ceará, que alterou um pouco a presença africana no sertão. No final da década de 1750, diversos homens de negócio do Recife investiram capital – escravos – na extração de minas que, com poucos anos, demonstraram não ter sucesso. Apesar disso, foram demonstrados os interesses

comerciais da região, havendo impacto na presença de africanos nessa localidade. Além do mais, isso nos permitiu identificar traços econômicos, como os preços e os locais de onde vinham – informação que está relacionada com a dinâmica mais ampla do tráfico atlântico. Apesar disso tudo, o grande centro das atividades mercantis para o interior envolvendo a mão de obra cativa foram as Minas Gerais, que mudaram completamente as relações entre as Capitânicas do Norte e o Atlântico, tema este que abordaremos no próximo capítulo.

## **5 A CAMINHO DAS MINAS: o comércio interno de escravos entre as Capitânicas do Norte e Minas Gerais**

Em 1719, a Câmara de Olinda reclamava para a Coroa sobre as dificuldades em garantir uma boa produção do açúcar. Dentre as várias questões levantadas, estava o fato de quase não conseguirem comprar escravos, pois boa parte ia para as Minas, inclusive aqueles que desembarcavam no Recife, pois “naquela praia estão de quantidade de pessoas que vivem de os comprar para elas e os pagavam por preços tão exorbitantes que nenhum morador os podia chegar a igualar”<sup>687</sup>. Além disso, os escravos africanos mal desembarcavam e eram encaminhados para a região do ouro.

Na verdade, a descoberta de ouro da região das Minas Gerais se transformou em uma grande oportunidade para vários habitantes do Império português, incluindo os senhores de engenho das Capitânicas do Norte, que para lá se dirigiram com seus escravizados. Entretanto, essa não foi a única forma de se beneficiar da produção aurífera. O comércio negreiro cresceu significativamente e também foi visto por comerciantes de vários tipos como uma forma de enriquecimento, tendo em vista a forte alta dos preços dos escravizados para a região.

Um dos fatos mais marcantes da conjuntura da virada do século XVII para o XVIII foi a descoberta de ouro no Brasil. Além de permitir um alívio financeiro para o Reino, que estava em crise, alterou significativamente as relações entre Portugal e Brasil e entre suas capitânicas: estas, antes caracterizadas apenas por seus traços regionais, começaram a ampliar seus circuitos mercantis, alcançando as Minas. Ouro, alimentos, gado, tecidos e escravos atravessaram tais caminhos por terra e por mar.

Nas Capitânicas do Norte, que vivenciavam um período de dificuldades na produção do açúcar, comerciantes de grosso trato fortaleceram suas relações com a Costa da Mina e viram nesse comércio uma possibilidade de conseguirem ouro. Outros, mesmo não sendo comerciantes, entraram nesses circuitos devido às possibilidades de enriquecimento. De Lisboa, homens de negócio também se envolvem nesse mercado, seja com embarcações, seja arrematando contratos. O mercado tornou-se mais capilarizado em seu alcance e na participação de diversos agentes mercantis que se constituíram nesse período, porém também cada vez mais concentrado nos grandes homens de negócio e nas hierarquias construídas.

---

<sup>687</sup> DHBN, v. 99, p. 85-d.47

O objetivo deste capítulo é apresentar como ocorreram os negócios de escravos entre as Capitanias do Norte (principalmente Pernambuco e Paraíba) com as Minas Gerais<sup>688</sup>. Destacaremos, inicialmente, o impacto que a descoberta de ouro representou para a economia da América portuguesa, em especial seus elementos demográficos. Em seguida, descreveremos as principais rotas que se construíram permitindo a circulação de pessoas por mar, pelos rios e por terra. As estimativas desse comércio e a maneira como este ocorria são analisadas no tópico posterior. Por fim, analisamos os contratos de escravos que saíam para as Minas, os principais agentes mercantis envolvidos e os descaminhos do ouro, uma constante nesse período. Sempre que possível, articulamos o funcionamento dessas rotas internas com os fluxos atlânticos de escravizados e as relações estabelecidas com a Costa da Mina e com Angola.

As fontes utilizadas foram os avulsos e códices do Arquivo Histórico Ultramarino, a coleção Documentos Históricas da Biblioteca Nacional, documentos sobre as viagens e aprisionamentos de comboios ilegais presentes nos Anais da Biblioteca Nacional e no Arquivo Público Mineiro, além de mapas e dados estatísticos sistematizados pela historiografia.

### 5.1 As Minas Gerais: descoberta, demografia e demanda por escravizados

Já é bastante conhecido o papel que os metais preciosos tiveram na expansão comercial europeia e, por conseguinte, na colonização da América. No caso do Brasil, desde o século XVI, os primeiros cronistas já apontavam essa preocupação em descobrir os referidos minérios, tendo em vista que a América hispânica já estava em processo acelerado nessa atividade. Por volta de década de 1550, já haviam ocorrido algumas iniciativas em busca de ouro. Gabriel Soares de Sousa, por exemplo, responsável por uma das mais importantes descrições do Brasil do século XVI, tinha como projeto avançar sobre o rio São Francisco com o objetivo de encontrar as tão sonhadas minas<sup>689</sup>.

Essas atividades foram se tornando cada vez mais sistemáticas no decorrer da primeira metade do século XVII, em especial devido às atividades das entradas e bandeiras no Sudeste do Brasil. Elas tinham como principais objetivos tanto o apresamento de indígenas quanto a busca por metais preciosos, tornando-se, inclusive, uma das especialidades econômicas de São

---

<sup>688</sup> Como não poderia ser diferente, Pernambuco hegemonizava esse trato para as Minas, contudo também possuímos referência ao comércio feito a partir da Paraíba.

<sup>689</sup> HOLANDA, Sergio Buarque de. A mineração: antecedentes luso-brasileiro; Metais e pedras preciosas. In: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: A época Colonial**. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1977, t. I, v. 2, p.228-258; p. 259-310- FERLINI, Vera Lucia Amaral. A saga da colonização: Gabriel Soares de Sousa e o Tratado Descritivo do Brasil. In.: **Açúcar e colonização**. São Paulo: Alameda, 2010, p. 39-62. Sua descrição foi SOUSA, Gabriel Soares. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1878.

Paulo nesse período. Apesar de as expedições bandeirantes terem começado a entrar em declínio a partir de meados do referido século, tendo mais dificuldades no apresamento de indígenas, houve um avanço acerca da busca por ouro<sup>690</sup>.

Na década de 1690, a história da busca por ouro transformou-se radicalmente no Brasil, quando chegaram as primeiras confirmações acerca da sua existência nos sertões da capitania de São Paulo. A descoberta das minas teve um impacto sem precedentes na colonização, alterando a própria organização do espaço no Brasil. A primeira consequência foi o grande deslocamento demográfico, denominado por Augusto Lima Júnior de “Grande Invasão”. A migração foi intensa nos anos seguintes, atraindo pessoas de várias regiões do Brasil, principalmente das Capitanias do Norte, que estavam passando por dificuldades econômicas, e do Reino.

Não temos como quantificar com detalhes esses fluxos migratórios, mas alguns documentos avulsos nos permitem imaginar que foi um movimento intenso. Em 1711, havia a expectativa de chegada de cerca de 6.000 a 6.500 pessoas, entre brancas e negras<sup>691</sup>. Muitos iam diretamente para São Paulo ou Rio de Janeiro, capitanias mais próximas, porém há informações de que navios paravam na Paraíba e seguiam viagem para Minas – ou seja, é possível que tenha ocorrido portos de parada em diversos locais do Brasil que se voltavam para a nova região aurífera<sup>692</sup>. O rei, então, ordenava que essas pessoas fossem logo registradas no porto para que se houvesse um maior controle dessa circulação. Essa ordem revelava também a preocupação em se despovoar o Reino, de tão grande que era a quantidade de migrantes.

---

<sup>690</sup> “Na segunda metade do seiscentos, o reduzido número de bandeiras apresadoras de que se tem notícia, foi amplamente sobrepujado pelas expedições pesquisadoras de minerais preciosos, também de natureza econômica, mas de características diversas daqueles agrupamentos particulares e guerreiros organizados para a luta e abrangendo várias centenas de brancos, mamelucos e indígenas” ELLIS, Myriam. *As bandeiras na expansão geográfica do Brasil*. HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: A época Colonial**. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1977, t. I, v.1, p. 293

<sup>691</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 9, D. 941; De acordo com Alfredo Lima Júnior, “Pelos livros de navegação pode-se, em cálculo aproximado, estimar que, de 1705 a 1750, mais de dez mil pessoas deixavam anualmente Portugal, em busca do Brasil”. Não sabemos se esses dados foram confirmados. Algumas páginas adiante, o mesmo autor informa que “Portugal, com cerca de dois milhões de habitantes, via transferir-se para o Brasil, em menos de cem anos cerca de oitocentas mil pessoas que povoaram as Minas Gerais e demais capitanias do litoral e do Sul, cujo desenvolvimento econômico foi possibilitado e realizado pela opulência do ouro e dos diamantes, mercê do comércio intenso que a todos propiciou” LIMA JÚNIOR, Augusto. **A capitania das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia/São Paulo: Editora da USP, 1978. Dentro dessa leva de imigrantes, alguns se instalaram em Pernambuco e se transformaram em grandes comerciantes.

<sup>692</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 304. Em famosa passagem sobre o tema, Antonil diz “A sede insaciável do ouro estimulou a tantos de deixarem suas terras e a meterem-se por caminhos tão ásperos como são os das minas, que dificultosamente se poderá dar conta do número das pessoas que atualmente lá estão. [...]. Cada ano, vem nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos, e sertões do Brasil, vão brancos, pardos e pretos, e muitos índios, de que os paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens e mulheres, moços e velhos, pobres e ricos, nobres e plebeus, seculares e clérigos, e religiosos de diversos institutos, muitos dos quais não têm no Brasil convento nem casa”. ANTONIL, Op. cit, 2011, p.224.

Na verdade, em um primeiro momento, a posição da Coroa foi de incentivar a ida de pessoas, com o objetivo de garantir maiores descobertas de ouro e bons números na extração. Contudo, com pouco tempo, o sentimento foi de preocupação, pois uma intensa redução demográfica no Reino não seria interessante. Outro ponto diz respeito ao aumento da ida de lavradores e escravos, saindo de regiões já povoadas do Brasil. A migração foi de pessoas livres e escravizadas. No caso das Capitânicas do Norte, por exemplo, em que as dificuldades econômicas se colocavam e “tangidas pela ambição, milhares de pessoas abandonaram a velha região da cana de açúcar e dos engenhos, indo disputar um lugar nas lavras auríferas”<sup>693</sup>.

Para os senhores e lavradores que ficaram, porém, a situação se agravou devido ao redirecionamento do centro do comércio de escravizados. Além de muitos serem revendidos para as Minas – pois, como veremos, devido ao preço dos africanos, esta era uma forma de conseguir vantagens econômicas –, o tráfico atlântico sofreu uma forte inflexão para o Centro-Sul do Brasil. Como já debatemos, os senhores e lavradores das Capitânicas do Norte reclamavam constantemente da perda de africanos escravizados que se dirigiam para Minas. Essa foi uma conjuntura que atravessou toda a primeira metade do século XVIII<sup>694</sup>.

Por outro lado, o impacto econômico na economia açucareira não foi a única coisa que preocupou a Coroa portuguesa. As informações das riquezas produzidas levaram as autoridades a sentirem ameaças de uma possível invasão estrangeira, intensificada após o ataque francês ao Rio de Janeiro no início do século XVIII. Não é à toa que o tão importante relato feito por Antonil, hoje utilizado como uma das principais referências para se pensar esse período, foi censurado pela Coroa<sup>695</sup>.

A grande leva de pessoas que chegaram nas Minas também acabou por gerar conflitos de interesses. Diante dessa nova situação, começou a se colocar – de forma mais explícita – a diferenciação entre moradores da colônia que estavam em busca de ouro e os interesses e tentativas de controle da Coroa. Por não ser nosso interesse, não vamos aqui adentrar esse tema, mas vale destacar que, nas primeiras décadas do século XVIII, grandes conflitos ocorreram na capitania de Minas Gerais, a exemplo da famosa Guerra dos Emboabas e a Revolta de Vila Rica em 1720<sup>696</sup>.

---

<sup>693</sup> ZAMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. Tese (Doutorado) USP/FFLCH. São Paulo, 1951, p.37

<sup>694</sup> “a carência de mão de obra negra nos campos continuou a afligir os lavradores de cana e de fumo durante a primeira metade do século XVIII, e só teve algum alívio com o subsequente declínio em forte aclave, das indústrias extrativas de ouro e brilhantes” BOXER, Op cit., 1969a, p. 64.

<sup>695</sup> SOUZA, Laura de Mello e Op. cit, 2007, p. 84

<sup>696</sup> ANATASIA, Carla M. J. **Vassalos Rebeldes: violência coletiva nas minas na primeira metade do século XVIII**. Belo Horizonte: C/ Arte, 1998

Junto a esses conflitos de interesses, foram muito comuns nos primeiros anos do povoamento das Minas as dificuldades de abastecimento e, por consequência, a fome. De acordo com Laura Vergueiro, “Nos anos 1697-1698 e de 1700-1701 ocorreram crises de fome que chegaram a atingir proporções catastróficas”<sup>697</sup>. Este assunto merece ser abordado, pois as soluções buscadas para sanar o problema foram fundamentais para o desenvolvimento do comércio e das rotas internas, especialmente com as boiadas. Parte do desenvolvimento da pecuária descrita no capítulo anterior esteve associada às demandas por alimento das Minas. Por consequência, a interconexão entre regiões que começou a se constituir no início do século XVIII, tinha como principal eixo o comércio de gados e de escravos.

Apesar da grande desorganização inicial gerada pela corrida do ouro, o cenário mais geral para o Império português foi positivo, pois este passou a ter uma melhora financeira importante<sup>698</sup>. Para Boxer, sintetizando os diversos impactos das minas para a economia portuguesa, o que houve foi que

Ao mesmo tempo que estimulava enormemente a economia colonial, ajudando assim a resolver uma crise econômica, deu início a outra, porquanto atraía mão-de-obra escrava e livre das plantações de açúcar e tabaco e das cidades costeiras, que procuravam um emprego mais remunerativo nas explorações mineiras. Uma acentuada subida de preços resultou assim uma escassez de mão-de-obra associada a uma produção aurífera cada vez maior<sup>699</sup>

Abria-se, com isso, uma nova oportunidade de acumulação de riqueza em um cenário – até então – de dificuldades econômicas, principalmente para a região açucareira. Não podemos pensar, assim, que o final do século XVII e início do XVIII foi um período dramático, mas um momento de reorganização da política portuguesa para o Brasil e de um novo quadro de interações econômicas estabelecidas na colônia. A partir desse período, há uma articulação comercial entre as diversas regiões do Brasil, incluindo, as redes mercantis de escravos<sup>700</sup>. Só a partir disso poderemos compreender melhor as relações entre as Capitâneas do Norte e as Minas, objetivo deste capítulo. Antes de continuarmos, é importante estabelecer uma

---

<sup>697</sup> VERGUEIRO, Laura. **Opulência e Miséria nas Minas Gerais**, São Paulo: Brasiliense, 1981, p.19

<sup>698</sup> “o renascimento espetacular da economia luso-brasileira, que começou na década de 1690, foi devido fundamentalmente à descoberta tardia de ouro aluvial numa escala até então sem precedentes, numa região remota e sinistra umas 200 milhas para o interior do Rio de Janeiro, que foi a partir de então conhecida pelo nome de Minas Gerais” BOXER, Op. cit., 1969b, p. 159.

<sup>699</sup> Ibidem, p. 162

<sup>700</sup> FURTADO, Op. Cit, 2004, p.83, e BOSCHI, Caio C. Nem tudo que reluz é ouro. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**. São Paulo: HUCITEC/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p.57-65; SANTOS, Ronaldo Marcos dos. Mercantilização, decadência e dominância. SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**. São Paulo: HUCITEC/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p.67-75

periodização da capitania para conseguirmos analisar as flutuações do mercado de escravos e o impacto na demografia da região.

Laura de Mello e Souza apresenta uma periodização ampla da história de Minas Gerais. Baseando-se nas reflexões de Francisco Iglesias, a autora aponta que essas divisões temporais podem ser feitas a partir de referências econômicas e político-administrativas. Nesse sentido, podemos pensar essa capitania desde as primeiras iniciativas de entradas e bandeiras no século XVI. Entretanto, em seu estudo, que se dedica ao século XVIII, a autora tem como marco inicial o ano de 1693, quando da criação da capitania do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas, e se estende até o início do século XIX, período das transformações econômicas e políticas do Brasil que levaram à crise do Sistema Colonial. Nesse cenário, Mello e Souza destaca dois importantes momentos: as festas do *Triunfo Eucarístico*, ocorrida em 1733, e a do *Áureo Trono Episcopal*, em 1748. Ao estudar as festas como importante expressão dessa sociedade barroca, a primeira é marcada pela pompa e luxo, enquanto a segunda demonstra traços da decadência mineira.

Próxima a essa proposta de periodização, Luciane Scarato sugere três períodos da economia e administração das Minas no século XVIII: um que se estende até por volta da década de 1730, sendo o auge da atividade mineradora; um segundo, que vai até a morte de D. João V, marcado por uma maior presença real; e, por fim, a partir de 1777, com a ascensão de D. Maria I ao trono.

O primeiro período, nas primeiras décadas do século XVIII, teve como uma das principais características os conflitos e revoltas existentes. Isso se deu, principalmente, por dois motivos: por um lado, o forte aumento demográfico e, junto com ele, conflitos de interesses e dificuldades em garantir abastecimento, como já citamos anteriormente; e, por outro lado, uma ainda pequena presença das autoridades régias. Foi um período “marcado por um sem-número de tumultos, de crimes, de convulsões de toda a sorte, contando entre elas as crises generalizadas de fome e de carestia de alimentos.”<sup>701</sup> Na década de 1720, também houve uma expansão das minas não apenas no que diz respeito à produtividade, mas na descoberta de outras áreas. Uma delas foi na Bahia, especificamente nas regiões do rio das Contas e Jacobina, por onde, possivelmente, passavam os comerciantes pelo rio São Francisco. As outras zonas de novas descobertas foram as de Goiás e Mato Grosso, que ficam mais a oeste das Minas Gerais.

O grande desafio colocado para a Coroa portuguesa nesse momento foi exatamente o de garantir a exploração das minas – pois, com elas, haveria uma solução para os problemas financeiros do Império – mas sem gerar impactos negativos nas regiões vizinhas e no próprio

---

<sup>701</sup> VERGUEIRO, Op. cit, 1981, p. 16; SCARATO, Luciane. **Os caminhos do ouro nas Minas Setecentistas: contrabando, cotidiano e cultura material (1733-1783)**. São Paulo: Annablume, 2014

Reino. Dessa maneira, várias foram as tentativas de controle sobre o que ocorria sobre as minas, caracterizando essa primeira fase de ocupação. Uma das ações da Coroa com o objetivo de ter um maior controle sobre a região foi o Regimento das Minas. A ideia presente neste documento era dar uma “boa direção e governo da gente que trabalha nas minas”<sup>702</sup>. Dentre as medidas estabelecidas, havia a regulação da distribuição das terras, o comércio de gados – em especial, os vindos da Bahia –, preocupação com os descaminhos etc.

Outra medida, fundamental para a administração colonial, foi a criação de vilas, pois estas “serviram de pontos de partida para outros desbravamentos e se tornaram também centros comerciais e administrativos de vastas regiões de seu interior”<sup>703</sup>. Já na década de 1710, foram criadas as seguintes vilas: Ribeirão do Carmo, Vila Rica de Ouro Preto, Vila de Nossa Senhora da Conceição de Sabará, São João del Rei, Vila Nova da Rainha de Caeté, Pitangui, São José del Rei e Vila do Príncipe. Algumas delas haviam sido fundadas como arraiais de exploração do ouro e transformaram-se, posteriormente, em importantes entroncamentos comerciais. A própria criação da capitania, de fato, ocorreu apenas em 1720, período este em que houve uma maior estabilização do povoamento, tanto do ponto de vista da jurisdição como demográfico<sup>704</sup>.

Ainda do ponto de vista administrativo, foram importantes as criações de comarcas, que eram unidades administrativas da Justiça. As primeiras foram as de Rio das Velhas, Rio das Mortes e Vila Rica. Na década de 1720, uma nova comarca foi criada, a de Serro Frio, somando – com isso – quatro, como podemos ver no mapa a seguir.

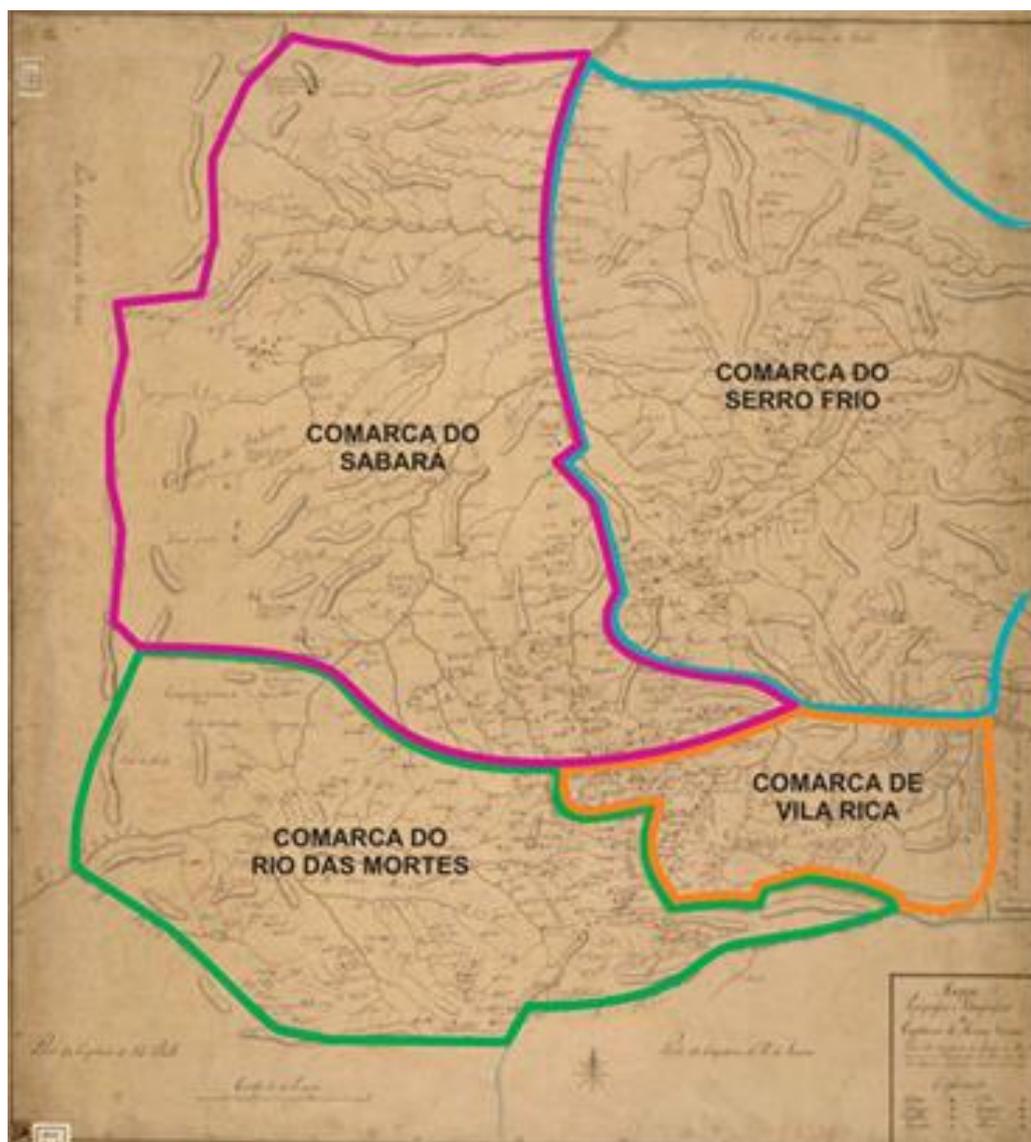
---

<sup>702</sup> Regimento das Minas In.: LEME, Pedro Taques de Almeida Paes. **Notícias das Minas de São Paulo e dos sertões da mesma capitania**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1976, p.187

<sup>703</sup> RUSSEL-WOOD, A. J.R. O Brasil colonial: o ciclo do ouro, c. 1690-1750. In.: BETHELL, Leslie (org). **História da América Latina**. Tradução Mary Amazonas Leite de Barros e Magda Lopes. São Paulo: Editora da USP; Brasília-DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012, v.2, p. 485; LIMA JÚNIOR, Op. cit, 1978, p.39-40

<sup>704</sup> Iremos analisar, mais adiante, as flutuações demográficas em Minas Gerais, mas já podemos adiantar que “Desde o fim da segunda década do setecentos grande parte da população das Minas já não vivia nômade. A concentração e a estabilidade dos trabalhos levaram os senhores a construir suas casas próximo às minerações e avolumou-se a constituição de famílias regulares” LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. **Minas Colonial: Economia e sociedade**. São Paulo: Estudos Econômicos-FIPE/PIONEIRA, 1982, p. 16.

**Mapa 13 - Comarcas de Minas Gerais – Século XVIII**



Fonte: Mapa topográfico e hidrográfico da capitania de Minas Geraes : toda esta capitania he coberta de mattas e só nas comarcas do Rio das Mortes, Sabará e Ferro tem manxas de Campo. Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart543208/cart543208.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart543208/cart543208.jpg) . Acesso em 18 de novembro de 2021

Tanto a comarca de Sabará (Rio das Velhas) quanto a de Serro Frio se tornaram os principais destinos das redes mercantis ligadas às Capitânicas do Norte, que vinha por terra acompanhando o rio São Francisco. Até pela posição geográfica, essas comarcas eram próximas à nascente do rio, sendo o destino final do chamado “caminho dos sertões” ou “caminho da Bahia”, como veremos mais adiante. A fronteira entre as três capitânicas – Pernambuco, Bahia e Minas Gerais – foi marcada por disputas jurisdicionais, como destacaremos mais adiante.

Essa informação nos permite compreender que, possivelmente, as pessoas que desciam das Capitânicas do Norte, livres ou escravizadas, se concentravam mais nas comarcas ao norte das Minas. Além do mais, no decorrer do São Francisco, além dos currais de gado, também se

minerava. Contudo, não significa dizer que os africanos que eram comercializados pelos homens de negócio das Capitânicas do Norte fossem dirigidos apenas para o Rio das Velhas. Possivelmente, também havia redes mercantis que se conectavam com as comarcas, ao sul, porém de forma indireta, pois as rotas normalmente passavam pelo Rio de Janeiro ou por São Paulo.

De acordo com o levantamento dos testamentos e inventários de duas comarcas de Minas Gerais, Rio das Velhas e Rio das Mortes, Eduardo França Paiva identificou que “os imigrados da própria colônia que se dirigiram para a Comarca do Rio das Velhas eram, predominantemente, oriundos de regiões localizadas ao norte, principalmente da Bahia e de Pernambuco”, sendo o caminho facilitado pelo rio São Francisco. Já para a comarca do Rio das Mortes, mais ao sul,

os imigrados de categoria idêntica provinham, na sua maioria, das capitânicas do centro-sul da Colônia. Eles eram originários de São Paulo e do Rio de Janeiro, duas regiões próximas, que se ligavam às minas através de dois caminhos que cruzavam o território dessa comarca: o caminho velho, que vinha de São Paulo e o caminho novo, que vinha do Rio de Janeiro<sup>705</sup>.

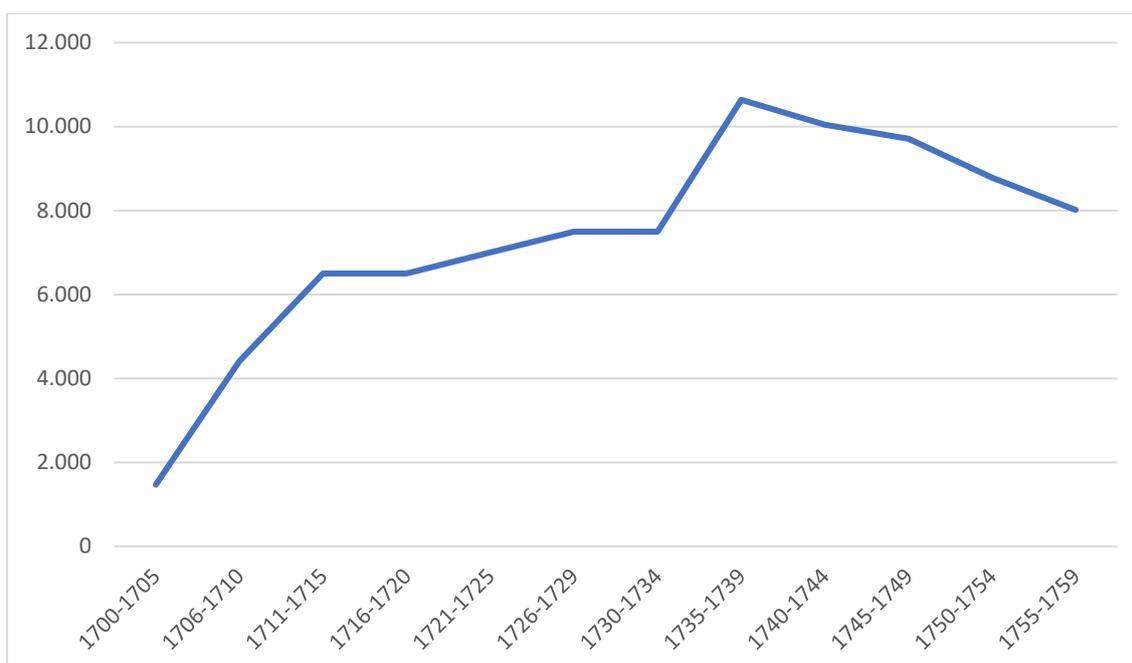
A partir da década de 1730 – o segundo momento apresentado por Scarano –, a presença das autoridades reais se torna mais intensa. Além de terem sufocado as revoltas, é um período marcado por mudanças na tributação do ouro com o sistema de capitação, que explicaremos mais adiante. Nesse período, chegamos ao auge da produção mineira, lembrada por Laura de Mello e Souza como de fausto. Na década seguinte, os números da produção aurífera continuam altos mas já demonstram uma redução, que se aprofunda na segunda metade do século. Com isso, entramos em uma terceira fase, marcada pelo declínio e – posteriormente – de crise que se aprofundou nas décadas de 1780 e 1790<sup>706</sup>.

---

<sup>705</sup> PAIVA, Eduardo França. **Escravidão e universo cultural na Colônia**: Minas Gerais, 1716-1789. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006, p.159

<sup>706</sup> Sobre esse declínio, ver MAXWELL, Kenneth. **A devassa da devassa**: A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal (1750-1808). 6ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005

**Gráfico 10 - Produção de Ouro (Kg) - Minas Gerais**



Fonte: PINTO, Virgílio Noya. **O ouro brasileiro e o comércio anglo-português**: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII – São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979 p. 114-115

O gráfico acima, elaborado a partir das informações levantadas por Virgílio Noya Pinto, demonstra que as duas primeiras décadas após a descoberta do ouro levou a um verdadeiro *boom* na extração desse minério. Entre 1715 e 1734, continuou havendo um crescimento, porém de maneira mais estável. Uma nova fase de crescimento mais intenso se deu depois, na segunda metade da década de 1730, chegando no auge da produção, que foi seguida por uma constante queda. Os fluxos de escravizados comercializados para a capitania das Minas estavam associados a essa flutuação econômica do ouro, como conseguiremos detalhar em um próximo tópico.

Foi diante dessa conjuntura e configuração regional que a população livre, liberta e escravizada se organizou e, a partir delas, que se estabeleceram as redes comerciais com outras regiões do Brasil. Agora, podemos retornar para o importante debate sobre a demografia, pois, com o aumento do número de pessoas e dos registros devido a uma maior presença das autoridades reais, houve uma maior preocupação em quantificar a população escravizada e torna-se possível perceber melhor os impactos gerados no comércio. Muitos são os trabalhos que se dedicaram a fazer um levantamento demográfico da capitania de Minas no período

colonial<sup>707</sup>. As dificuldades ocorrem devido aos poucos recenseamentos feitos na primeira metade do século XVIII. Normalmente, os dados acerca da população de Minas Gerais são levantados a partir da documentação fiscal ou registros paroquiais existentes em algumas vilas.

João Antônio de Paula sugere que a população de Minas em 1711 era de 30 mil habitantes, aumentando para 226.606 em 1751. Em 1721-1722, Botelho aponta para uma estimativa de cerca de 90 mil pessoas em Minas Gerais nos anos de 1721-1722<sup>708</sup>. Esses números são estimativas feitas por historiadores, tendo em vista que fazer o levantamento dos números anteriores a 1730 é muito difícil. A partir dessa década, encontram-se mais censos, em especial os registros feitos da população escravizada, como podemos ver na tabela a seguir:

---

<sup>707</sup> Alguns exemplos são: BERGAD, Laird. **Escravidão e história econômica**: demografia de Minas Gerais, 1720-1888. Bauru: EDUSC, 2004; LUNA; COSTA. Op. cit, 1982; LUNA, Francisco Vidal. **Minas Gerais**: escravos e senhores. Análise da Estrutura Populacional e Econômica de Alguns Núcleos Mineratórios (1718-1804). Tese (Doutorado). FEA-USP, São Paulo, 1980; dentre outros que serão citados no decorrer do trabalho.

<sup>708</sup> PAULA, João Antônio de. O processo de urbanização nas Américas no século XVIII. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**. São Paulo: HUCITEC/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p.90; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. População e escravidão nas Minas Gerais, c. 1720. In.: **Anais do XII Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 2000,

Tabela 13 - População escrava em Minas Gerais (1735-1749)

Ano	Vila Rica	%	Mariana	%	Sabará	%	Rio das Mortes	%	Serro Frio	%	Sertões	%	Paracatú	%	Total
1735	20.863	21,6	26.892	27,9	24.284	25,2	14.400	14,9	10.102	10,5					96.541
1736	20.904	21,2	26.752	27,1	24.284	24,6	14.471	14,7	8.988	9,1	3.331	3,4			98.730
1737	21.405	21,8	26.584	27,1	23.937	24,4	14.716	15	8.474	8,6	2.877	2,9			97.993
1738	21.012	20,7	26.532	26,1	28.082	27,6	15.096	14,9	8.166	8	2.719	2,7			101.607
1739	20.883	20,5	26.545	26	22.931	22,5	15.281	15	8.216	8,1	8.154	8			102.010
1740	20.667	21,8	26.082	27,6	22.392	23,7	15.301	16,2	8.063	8,5	2.127	2,2			94.632
1741	21.171	22,8	26.149	28,2	22.495	24,2	13.303	14,3	8.206	8,8	1.498	1,6			92.882
1742	21.492	22,8	25.491	27,1	22.335	23,7	15.331	16,3	8.123	8,6	1.356	1,4			94.128
1743	21.673	23	25.495	27	22.148	23,5	15.380	16,3	8.009	8,5	1.719	1,8			94.424
1744	21.403	23,4	24.448	26,8	22.146	24,2	14.923	16,3	7.106	7,8	1.349	1,5			91.375
1745	20.168	21,1	23.438	24,6	20.253	21,2	14.420	15,1	6.935	7,3	1.604	1,7	8.548	9	95.366
1746	19.932	21,4	22.891	24,5	20.490	22	13.900	14,9	6.952	7,4	1.582	1,7	7.581	8,1	93.328
1747	16.893	19,2	21.866	24,9	20.919	23,8	13.619	15,5	6.968	7,9	1.085	1,2	6.620	7,5	87.970
1748	19.162	21,4	21.331	23,8	20.740	23,1	13.584	15,1	7.005	7,8	1.465	1,6	6.412	7,1	89.699
1749	18.739	21,2	20.539	23,3	20.838	23,6	13.711	15,5	6.980	7,9	1.460	1,7	6.019	6,8	88.286

Fonte: BOXER, Charles R. **Idade de Ouro do Brasil: dores crescimento de uma sociedade colonial**. 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969, p. 351-355

Os números acima demonstram a distribuição geral dos escravizados em Minas Gerais entre 1735 e 1749, dividida pelas principais comarcas e vilas da capitania. Em primeiro lugar, é possível perceber que havia um relativo equilíbrio na proporção de escravizados entre toda a capitania, havendo uma maior concentração, porém, em Sabará, Mariana e Vila Rica, com mais de dois terços do total<sup>709</sup>. Em segundo lugar, ainda que tenha ocorrido um aumento em 1738 e 1739, a tendência geral é de queda, o que pode ser visto em paralelo ao número da produção de ouro, como apontamos anteriormente<sup>710</sup>.

Com a diminuição lenta da população escrava após a década de 1740, há também uma mudança na proporção entre africanos e escravizados nascidos no Brasil. Vale lembrar que as duas formas de reprodução do escravismo eram a importação/tráfico e o nascimento/reprodução natural. A partir da década de 1740, ocorreu também uma queda nos números de importações de escravizados para as Minas Gerais. A consequência disso foi a diminuição da quantidade de africanos em relação aos crioulos (filhos de africanos nascidos no Brasil)<sup>711</sup>. As estimativas de Goulart para o período são as seguintes:

**Tabela 14 - Estimativa de média anual de africanos que foram para as Minas (1698-1760)**

Anos	Estimativas
1698-1717	2.500-2.700
1717-1723	3.500-4.000
1723-1735	5.700-6.000
1739-1741	7.360
1750	5.900
1760	4.500

Fonte: GOULART, Maurício. **A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. 3 ed. São Paulo: Editora Alfa-omega, 1975, p. 165; RUSSEL-WOOD, A. J. R. **Escravos e libertos no Brasil colonial**. Tradução Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005 p. 164

<sup>709</sup> Ao pensar na distribuição geográfica dessa população, Laird Bergad afirmou que “a população da província estava bastante concentrada ao longo de um corredor na direção norte-sul, na serra do Espinhaço, de São João del Rei, no sul, ao Serro, no norte, uma região serrana bastante estreita pela qual passavam as trilhas que mais tarde se tornariam aa Estrada Real” BERGAD, Op. cit., 2004, p.151; Em algumas localidades das Minas, a proporção de africanos chegou a ser de 90% a 95% nas primeiras décadas do século XVIII, ver LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. **Escravidão no Brasil**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2010, p.51-52

<sup>710</sup> Ibidem; também afirma Russel-Wood: “Um fluxo vertiginoso de escravos foi acompanhado por um drástico aumento da população escrava até o final da década de 1730, quando o declínio tanto da importação quanto da população de escravos corresponde aproximadamente ao declínio da prosperidade da comunidade mineira” RUSSEL WOOD, Op. cit, 2005, p. 168

<sup>711</sup> BERGAD, Op. cit, 2004, p. 198-199

Em linhas gerais, os diversos estudos demográficos sobre Minas Gerais na primeira metade do século XVIII apontam para o seguinte quadro: uma estabilização populacional a partir das décadas de 1720 e 1730, com destaque para uma grande proporção de pessoas escravizadas, chegando a alcançar cerca de 50% do total. A população africana teve um peso fundamental no decorrer de todo o século XVIII nas Minas, porém, a partir da década de 1740, os números começam a diminuir e vão perdendo espaço para a população de escravizados nascidos no Brasil. Desses africanos, em um primeiro momento, a maioria era composta pelos vindos da Costa da Mina, que se mantém como maioria até a década de 1740, sendo substituídos com maior intensidade pelos da Costa Central da África. A maioria dessa população era masculina, mas as mulheres desempenharam importantes funções comerciais. Por fim, um traço marcante da sociedade mineradora diz respeito à estrutura de posse, que, apesar de ser extremamente concentrada, tinha uma quantidade significativa de pequenos proprietários.

Essas flutuações da população escravizada das Minas demonstram também a intensidade e as relações que eram estabelecidas entre a capitania e o tráfico de escravizados. Por estar nos sertões, essas conexões ocorriam de maneira indireta, tendo que passar pelos principais portos atlânticos do Brasil, como Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Agora que temos uma noção dos números da população africana, vamos buscar responder às questões: como esses escravizados chegavam nas Minas vindos das Capitânicas do Norte? Quais eram os circuitos mercantis e sua intensidade? Quem eram os principais envolvidos nesse trato?

Como já demonstramos, uma das consequências da descoberta das Minas foi um aumento da importância econômica do porto do Rio de Janeiro, principalmente no tráfico, enquanto Recife tornou-se o terceiro porto negreiro do Brasil. Apesar da perda de posição e de ter vivenciado período de dificuldades na produção do açúcar, sua principal atividade econômica, nesse período, Pernambuco continuou recebendo constantemente navios com africanos escravizados. Sabemos que uma parte desses escravos ficava para o trabalho nas lavouras de cana, outra menor quantidade era destinada às atividades pecuárias das Capitânicas do Norte. O comércio atlântico de escravos nesse período não pode ser pensado sem levar em consideração as articulações com as Minas, que se tornaram o principal mercado consumidor.

Há um consenso na historiografia sobre a venda de escravos das Capitânicas do Norte para as Minas. Desde Maurício Goulart – talvez o único que tenha apresentado estimativas desse comércio – até estudos mais recentes, é inegável a centralidade que o trato negreiro assumiu para a produção aurífera e teve importância para o porto das Capitânicas do Norte. Mafalda Zamella, uma das pioneiras nas pesquisas sobre o comércio com as Minas, cita um pouco sobre o mercado de escravos que ocorria de diversas regiões, inclusive os vindos dos

*caminhos da Bahia*, mas, por não ser esse seu único objetivo, –não se aprofunda nessas discussões<sup>712</sup>.

Antônio Carlos Jucá Sampaio se dedicou a estudar a formação dos grupos mercantis do Rio de Janeiro entre 1650 e 1750, período em que esta praça foi se transformando na mais importante do Atlântico Sul. Nesse sentido, o autor destaca as várias atividades em que os comerciantes se envolviam, incluindo os negócios com a África, ressaltando que “nesse sentido, o comércio com Pernambuco adquire um papel estratégico, já que, como vimos, havia forte reexportação de cativos dessa capitania para o Rio de Janeiro”<sup>713</sup>. Sampaio apresenta as importantes articulações entre as duas capitanias, em um contexto de intensidade das atividades mineradoras. Apesar de reconhecer o papel importante de Pernambuco, ele admite as dificuldades em obter informações.

Uma de suas referências para apontar o comércio entre Pernambuco e Rio de Janeiro foi Jorge Couto, que analisa a venda de escravos do Colégio dos Jesuítas do Recife. Trabalhando com um recorte de 1750 a 1770, o autor apresenta os números de navios e africanos importados, destacando os que ficaram em Pernambuco e os que foram vendidos para o Rio de Janeiro. Contudo, a maior parte de sua análise se concentra a partir de 1760, exatamente quando acaba nosso recorte. A partir desse período, já temos relações comerciais controladas pela Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba, em uma conjuntura diferente<sup>714</sup>.

Outros estudos mais recentes, como os de Ana Emília Staben, Hugo Demétrio Bonifácio e Beatriz Libano Azevedo, apresentam um pouco das articulações ocorridas entre Pernambuco e as Minas Gerais. A primeira, ao estudar o comércio de Pernambuco com a Costa da Mina, dedica algumas páginas para como a descoberta de ouro impactou no comércio de escravizados, incluindo o de Pernambuco. Hugo Demétrio, por sua vez, descreve características e nomes de comerciantes de Pernambuco que possuíam relações com Minas Gerais. Dentre as várias mercadorias negociadas, destaca alguns nomes envolvidos no trato negreiro. Já Beatriz Azevedo faz uma análise dos contratos e contratadores na primeira metade do século XVIII, apresentando alguns dados sobre os contratos de escravos, incluindo os que eram vendidos para as Minas<sup>715</sup>.

---

<sup>712</sup> ZAMELLA, Op. cit, 1951

<sup>713</sup> SAMPAIO, Op. cit, 2003, p. 243.

<sup>714</sup> COUTO, Jorge. A venda dos escravos do Colégio Jesuíta do Recife (1760-1770). In.: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org). **Brasil: Colonização e escravidão**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 195-210; Sobre a Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba e suas vendas para o Rio de Janeiro, ver CARREIRA, Op. cit, 1980.

<sup>715</sup> STABEN, Op. cit, 2008; BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócio da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII**. Dissertação (Mestrado). UFPE/CFCH/PPGH. História, 2012. AZEVEDO, Beatriz Libano Bastos.

Em sua pesquisa sobre o comércio entre Pernambuco e Costa da Mina, Gustavo Acioli Lopes traça alguns paralelos existentes entre os mercados do ouro e do tabaco e o tráfico com a Costa da Mina. A maior parte da pesquisa é sobre os dois últimos, mas aponta interferências da economia do ouro nas Capitanias do Norte, concluindo que “é plausível supor que se deveu à mineração o aprofundamento da especialização e, conseqüentemente, o fosso entre produtores e mercadores na capitania. A atração do ouro sobre os reinóis, que, inclusive, atraiu de volta os capitais lisboetas para o tráfico de escravos com o- Rio de Janeiro, chamou à América portuguesa muitos reinóis de pouca fortuna”. Alguns desses reinóis se transformaram em comerciantes desta praça<sup>716</sup>.

George Souza também destaca a importância do comércio com as Minas para a capitania de Pernambuco. Junto com o tráfico de escravos, aumentou-se a produção que servia para tripulações e mercadorias a serem negociadas na Costa da África, como o caso do tabaco<sup>717</sup>. A circulação de ouro se intensificou, permitindo um aumento das atividades mercantis. Apesar disso, como afirma, “ainda está por se conhecer com maior riqueza de detalhes o circuito interno de fornecimento de escravos para as Minas passando por Pernambuco”<sup>718</sup>.

Assim, é indiscutível a importância do comércio de escravos que conectavam Minas Gerais, Pernambuco e África. Precisamos avançar nas questões apresentadas com o objetivo de termos um quadro um pouco mais nítido sobre como funcionavam essas rotas, seus agentes e circulações mercantis entre tais capitanias que, como a historiografia demonstra, ainda carecem de mais estudos. Há dificuldades na documentação que, como veremos, se apresenta de maneira dispersa, com poucas informações seriais. Ademais disso, buscaremos compreender esse circuito, começando pelos caminhos que conectavam áreas tão distantes.

## 5.2 Os caminhos para as Minas

Já é do nosso conhecimento a importância de se pensar as rotas terrestres e marítimas que conectavam não apenas os portos do Brasil com a Europa e a África, mas também as várias capitanias. A descoberta das minas de ouro foi um estímulo para o aumento dessas rotas e intensificou o comércio intracapitanias. Temos diversos estudos que se dedicaram a pensar como se davam essas articulações, desde Capistrano de Abreu, passando por Mafalda Zamella

---

**O Negócio dos contratos:** contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Dissertação (mestrado). USP/FFLCH/PPGHE. São Paulo, 2013

<sup>716</sup> LOPES, Op. cit., p. 96-97

<sup>717</sup> Citamos no capítulo anterior que a charque também poderia ser utilizada nesse negócio.

<sup>718</sup> SOUZA, Op. Cit., 2012, p. 189. A escassez de informações também ocorre no caso da Paraíba, que possui poucos estudos sobre o tráfico atlântico, ainda menos sobre as conexões com as Minas. Tentei apresentar alguns pontos nesse sentido em GUIMARÃES, Op. cit., 2018, v. 1, p. 15-40.

e Myriam Ellis até pesquisas mais recentes, como a de Isnara Ivo e Luciane Scarano, para citar alguns. Todos esses trabalhos possuem um consenso: a vitalidade econômica e social existente por esses caminhos. Por eles, os sertões das Minas Gerais se articularam com o Atlântico. Como já nos lembrava Mafalda Zamella, “além dos prolongamentos terrestres tinham ainda um entrosamento com as rotas atlânticas que iam convergir geralmente em Lisboa ou que iam dar na costa da África”<sup>719</sup>. Júnia Furtado, por sua vez, afirma que o Atlântico começava no rio São Francisco, reforçando essa noção de espaço atlântico que iam para além do litoral<sup>720</sup>.

Não é à toa que as principais rotas que iam para as Minas tinham como ponto de partida os portos atlânticos, a exemplo de Rio de Janeiro e Bahia, bem como Santos e Recife, que construíram relações diretas com as Minas<sup>721</sup>. O objetivo deste tópico é apresentar algumas das principais rotas de conexão e como ocorriam as travessias. Isso nos permitirá ter uma noção acerca das viagens que levavam pessoas escravizadas para serem vendidas nas Minas – ou seja, após atravessarem o Atlântico em péssimas condições, esses africanos eram revendidos, sendo submetidos a uma nova viagem, uma extensão do trato oceânico<sup>722</sup>.

Apesar de a capitania de São Paulo não ser de grande expressão atlântica nesse período, ela possuía uma importância para o abastecimento e circulação para as Minas, em especial nos anos iniciais da ocupação. O fato de terem saído desta capitania as primeiras expedições que levaram às descobertas do ouro e, com isso, à influência exercida pelos *paulistas* na região – que foram também protagonistas na Guerra dos Emboabas – nos permite perceber essa relevância. Além do mais, durante alguns anos houve uma união jurisdicional na chamada Capitania de São Paulo e das Minas. A partir de São Paulo, tínhamos três principais vias:

---

<sup>719</sup> ZAMELLA, Op. cit., 1951, p. 140

<sup>720</sup> “Se o Atlântico era um rio, por onde o comércio com o Brasil se configurava numa via de duas mãos, esse rio começava no interior do Brasil, no sertão das capitanias de Minas e da Bahia, por onde, em direção ao mar, corria um outro rio – o São Francisco” FURTADO, Júnia Ferreira. Teias de Negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In.: FRAGOSO, João et al (orgs). **Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. 2ª edição. Vitória: UFES, 2014 p.153

<sup>721</sup> “As Minas dependem das Capitanias da Marinha, para receberem as Manufaturas, e mais gêneros, que nelas se introduzem da Metrópole, e com que satisfazem às suas necessidades tanto Reais, como de opinião, principalmente as que respeitam ao vestir: para haverem os escravos de África necessários para as culturas dos gêneros do Paiz, com que satisfazem a sua nutrição, e para os trabalhos das Minas, donde tiram o ouro, com que pagam as mesmas manufaturas, os mesmos gêneros dos mesmos escravos” Roteiro do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. TOMO LXII, p.105.

<sup>722</sup> Para Mariza Soares, “tanto na rota marítima quanto na terrestres não está excluída a possibilidade do chamado ‘tráfico interno’, realizado por proprietários que revendem seus escravos que dessa forma transitam de uma capitania para outra, em função das demandas internas de mão-de-obra. A questão é que – comprovado que o mercado de Rio de Janeiro, assim como os das Minas, é regularmente abastecido de pretos novos (adultos não batizados) através da Bahia – essa parcela dos escravos transferidos não deve ser computada como tráfico interno e sim, como acontece nos pontos de apresamento, como um trecho interno da rota transatlântica” SOARES, Op. cit, 2000, p.77

Garganta do Embu, Mantiqueira e Mogi Mirim, sendo a primeira a mais utilizada. Esses caminhos se bifurcavam em direção a Ouro Preto e Rio das Velhas<sup>723</sup>. A viagem durava cerca de dois meses, atravessando um percurso árido.

Já o Rio de Janeiro transformou-se na mais importante praça comercial do Brasil devido às relações estabelecidas com as Minas. De acordo com Antonil, desta cidade até as Minas, a viagem durava cerca de trinta dias, “marchando de sol a sol”<sup>724</sup>. Apesar de ser mais próximo, o caminho não era dos melhores a serem seguidos, pois era “mais áspero que o dos paulistas”. Outro fator que dificultava a viagem estava no fato de que era um caminho feito de forma terrestre e marítima, tendo que passar pelo porto de Parati antes de ir para o Rio de Janeiro e, nesse intervalo, poderia “ser pulhado pelos piratas que, nessa época, constituíam verdadeiro flagelo à navegação portuguesa”<sup>725</sup>.

Entretanto, a partir de 1707, as relações entre ambas capitânicas se alteraram por completo com a abertura do *caminho novo*, que “propiciava o povoamento das minas, facilitava seu abastecimento de viveres e evitava o risco do transporte dos quintos de ouro por mar entre Parati e o Rio de Janeiro”<sup>726</sup> e reduzia consideravelmente o tempo de viagem, alcançando cerca de 10 a 12 dias de duração, ou seja, caindo para menos da metade o tempo para chegar do Rio de Janeiro às Minas.

Após o caminho novo, as relações entre as duas capitânicas passaram a ser mais intensas e próximas, impactando na economia da cidade do Rio de Janeiro e nas capitânicas da Bahia e de São Paulo, que perdiam importância relativa. Aos poucos, a capital fluminense foi transformando-se de uma economia agrária para um grande centro comercial, um dos maiores do Atlântico<sup>727</sup>. Muitas foram as viagens feitas a partir de Pernambuco com destino às povoações auríferas, passando pelo Rio de Janeiro. Por ter esta cidade se transformado em um porto com conexão com as Minas, tendo um caminho rápido, algumas redes mercantis foram estabelecidas com o Recife.

---

<sup>723</sup> Sobre os detalhes e descrição desse roteiro, ver ANTONIL, Op. cit., 2011; ZAMELLA, Op. cit., 1951

<sup>724</sup> ANTONIL, Op. cit., p. 249

<sup>725</sup> ZAMELLA, Op. cit., 1951, p.125

<sup>726</sup> Ibidem, p.126

<sup>727</sup> Essa análise é feita por Antônio Jucá Sampaio. O autor relativiza a importância dada ao caminho novo na mudança da economia do Rio de Janeiro, isso porque este não era o único caminho para se ter acesso às Minas, porque foi construído lentamente. Apesar de relativizar o debate sobre o caminho novo, especificamente, afirma que “é inegável que nenhum outro fato teve tanta importância na redefinição do papel do Rio de Janeiro nos quadros do império português quanto a descoberta do ouro no interior da América. Mais do que o metal amarelo é a criação rápida de um amplo mercado consumidor nas regiões auríferas que transforma rapidamente a economia fluminense e redefine o seu papel nos quadros do império” SAMPAIO, Op. cit., 2003, p.148.

Outro caminho que nos interessa aqui era conhecido como *Caminho Geral do Sertão*, que permitia a circulação de pessoas que vinham do Maranhão, Piauí, Ceará, Pernambuco e Bahia. Seguindo o curso do rio São Francisco, também conhecido como os currais de Pernambuco e da Bahia, nas proximidades do sertão de Rodelas, ele poderia ganhar maior fluxo com as rotas do gado que vinha do rio Jaguaribe e do Maranhão e Piauí<sup>728</sup>.

Para quem saía do Recife – principal porto negreiro das Capitanias do Norte –, era possível seguir as rotas de Ipojuca e Capibaribe por terra até se aproximar do médio São Francisco. Essa região era onde “se entroncavam ao norte com as vias que penetravam nos sertões de Pernambuco, Maranhão, Piauí, e que convergiam todas em Juazeiro”<sup>729</sup>. Sabemos que por volta de 1731, Juazeiro – no médio São Francisco – já era um importante ponto de passagem, atravessando o rio com uma barca disponível no local e servindo para “passageiros, gados e cargas procedentes do Piauí, Ceará, bem como de Ouricuri e outras localidades de Pernambuco”<sup>730</sup>. Por essa altura, onde estava Cabrobó, também havia a conexão com as rotas que vinham do interior da Bahia (Jacobina e rio das Contas) e das Minas Gerais (principalmente, Serro Frio e Pitangui). Essa era uma passagem muito árida, principalmente entre os meses de agosto até dezembro<sup>731</sup>. Outra possibilidade era se deslocar até a Vila de Penedo, de onde partiam seguindo o caminho por todo o referido rio.

Os caminhos descritos, que se juntavam nas proximidades de Juazeiro e iam para Minas, se consolidaram nos primeiros anos do século XVIII com o objetivo de comercializar escravos e gados. Importante lembrar que, após o período de grandes dificuldades de abastecimento, já abordado no tópico anterior, o comércio de gado se estabeleceu, vindo também das Capitanias do Norte, que no mesmo período também consolidou as atividades pecuárias.

---

<sup>728</sup> Roteiro do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. TOMO LXII; ver mapa 11, do capítulo anterior

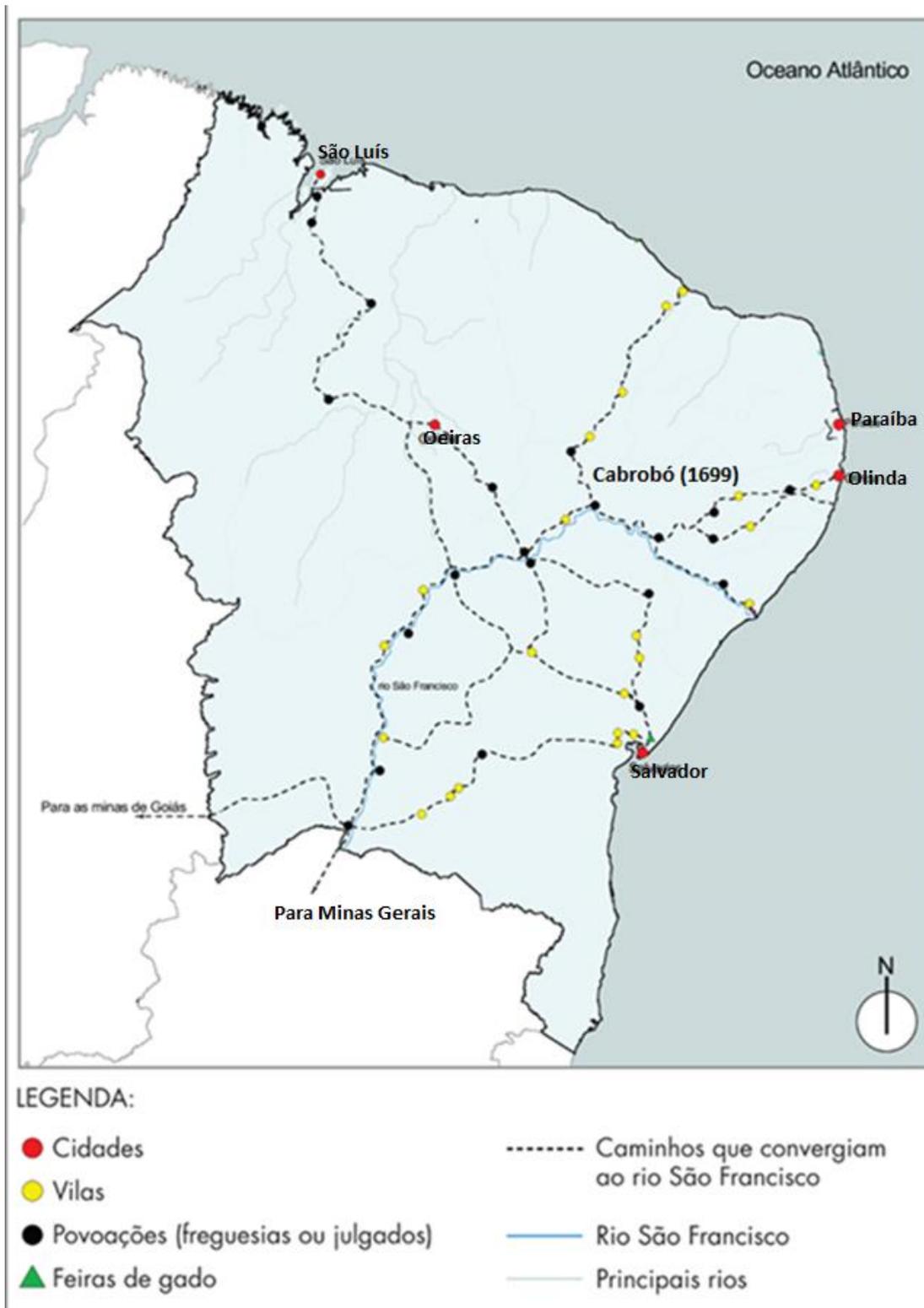
<sup>729</sup> ZAMELA, Op. cit, 1951, p. 140. Ver Mapa 12

<sup>730</sup> PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais Pernambucanos**. 2ª edição, Coleção Pernambucana, prefácio, aditamentos e correções de José Antônio Gonsalves de Mello, Recife: Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes / FUNDARPE / Diretoria de Assuntos Culturais, 1983, p.416, v.5; alguns se especializavam em guiar barca e fazer travessias dos rios AHU\_CU\_017, Cx. 29, D. 3033

<sup>731</sup> “É sertão quase todo ainda inculto, tão árido, que nos meses de agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro, quando não chove (o que frequentemente acontece) secam as águas que ficam estagnadas, e chega a faltar até a necessária, para saciar a sede dos viandantes; tendo já alguns acabado, e outros sustentado a vida com o suco, que extraem de uma grandes batatas criadas debaixo da terra nas raízes dos Ambuzuros, árvores crescidas, e expensas, e que não conservam a folha, com que reparam o ardor do sol; mas se cobrem de frutos agradáveis no gosto, e muito semelhantes na cor, e figura as ameixas brancas” Roteiro do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. TOMO LXII, p.80

No mapa a seguir, podemos identificar os diversos caminhos que partiam de vilas e cidades distantes e convergiam para o São Francisco, tornando-o uma intensa rota comercial, sobretudo no entroncamento entre Cabrobó e Juazeiro.

Mapa 14 - Caminhos próximos ao rio São Francisco



Fonte ARRAES, Esdras Rio dos currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitânicas da Bahia e Pernambuco. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.21. n.2, 2013, p.57

A distância entre esta vila com Recife e a cidade da Bahia era quase a mesma, aproximadamente oitenta léguas. Este era considerado um dos melhores trajetos feitos até as Minas, sendo a Bahia uma das principais capitânicas a estabelecerem rotas comerciais. Nas palavras de Antonil, era “muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da vila de São Paulo, porque posto que mais comprido é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas”<sup>732</sup>. Além da facilidade, essas condições permitiam que os viandantes tivessem menos custos com cavalos e canoas<sup>733</sup>.

Tudo isso fez com que houvesse uma grande circulação pelo rio São Francisco até as minas de ouro, levando a grandes fluxos comerciais, mas também a descaminhos de ouro e escravos. A Coroa logo começou a se preocupar e limitar a circulação, autorizando apenas a venda de gados. Apesar das restrições, não havia como impedir totalmente e, como alertava o autor anônimo de *Informações sobre as Minas do Brasil*, seria mais interessante permitir o comércio mais amplo, desde que cobrando os quintos pelo caminho, algo que passa a acontecer a partir de 1711<sup>734</sup>.

Seguindo o fluxo do rio, as viagens eram feitas por terra, durando cerca de quinze dias. Era comum também a utilização de canoas, onde se carregavam os mantimentos. Tais canoas eram produzidas com a própria madeira da vegetação que margeava o rio e poderiam ser vendidas assim que a viagem concluísse<sup>735</sup>. Obviamente que a locomoção por terra e pelos rios dava uma outra noção de tempo a esses viandantes que cruzavam os sertões do Brasil com destino às Minas<sup>736</sup>. No nosso caso específico, estavam associados à chegada das embarcações vindas da Costa da África.

---

<sup>732</sup> ANTONIL, Op.cit., 2011, p.254

<sup>733</sup> Os benefícios descritos pela documentação são grandes. Além do relato de Antonil, em *Informações sobre as minas do Brasil*, o autor informa-nos sobre as “comodidades e facilidade, porque em todo ele acham águas tão abundantes como as do Rio de São Francisco, farinhas em bastante quantidade, carnes de toda a espécie, peixe, frutas, laticínios, cavalos para se conduzirem, postos para eles, e casas para se recolherem sem risco de Tapuiaias, nem de outros inimigos. [...] é este caminho do rio de São Francisco totalmente melhor do que qualquer outro por mais breve que seja, porque nas matas das mesmas minas fazem grandes e boas canoas, em as quais se embarcam pelo rio das velhas, entram no São Francisco e, por ele abaixo chegam ordinariamente em quinze dias a cachoeira chamada de Paulo Afonso que está acima da Vila de Penedo e da barra que o dito rio faz no mar quarenta léguas, ficando na dita cachoeira em igual distancia de oitenta para a Bahia e Pernambuco”. *Informações sobre as minas do Brasil*, ABN, v.57, p.180.

<sup>734</sup> Ibidem, p.182

<sup>735</sup> Ibidem, p.180. A descrição desses caminhos por terra também é feita por IVO, Isnara Pereira. **Homens de caminho:** trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012, p. 244. Ver também HOLANDA, Sérgio |Buarque de. **Caminhos e fronteiras.** 3ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1995; SOUZA, Laura de Mello e. Op. cit, 2018.

<sup>736</sup> Esse debate é feito em FURTADO, Op. cit., 2006

Diante do que estamos descrevendo, o rio São Francisco foi, sem dúvida, fundamental para o desenvolvimento das Minas e sua conexão com o Atlântico. Com nascente na capitania das Minas, próximo ao rio das Velhas, ele corta quase todo o sertão até desaguar no oceano, na divisão – do século XVIII – entre Pernambuco e Bahia. As tentativas de adentrar esse rio são desde o século XVI, com as expedições de Gabriel de Sousa Soares. Pereira da Costa indica que estradas foram abertas pelo São Francisco com o intuito de melhorar o acesso à Palmaras e, a partir de 1700, facilitar o transporte de salitre e das minas<sup>737</sup>.

Exatamente por isso, foi constante a disputa territorial entre Pernambuco, Minas e Bahia em torno do São Francisco. Dos conflitos entre estas duas últimas, desde os primeiros anos do século XVIII, é possível identificar essas disputas de interesses envolvendo “especialmente o norte mineiro e a região administrativa da vila de Rio das Contas (Alto Sertão da Bahia)”, que também possuía minério<sup>738</sup>. Em 1727, esses conflitos e mudanças nas divisões administrativas chegaram a causar confusão sobre a cobrança de direitos. Manoel Rodrigues Pereira tinha sido arrematante do contrato dos dízimos das comarcas de Minas Gerais e acreditava que a comarca de Sabará teria a mesma dimensão do contrato anterior, mas identificou que havia ocorrido uma nova mudança, havendo divisão entre Bahia e Pernambuco, o que poderia lhe gerar prejuízos<sup>739</sup>.

O rio das Velhas e o São Francisco se juntaram e se transformaram em importantes caminhos de conexão entre as Minas, Pernambuco e Bahia. Por ser navegável em canoa, a circulação se fazia de maneira mais fácil, também podendo ser realizada por terra<sup>740</sup>. Por essas rotas seria possível se chegar a Pitangui e Sabará, ao norte de Minas, bem como próximo à Vila Rica. Por isso, era mais comum a existência de escravizados e migrantes vindos das Capitânicas do Norte se instalando nas comarcas do Norte de Minas.

---

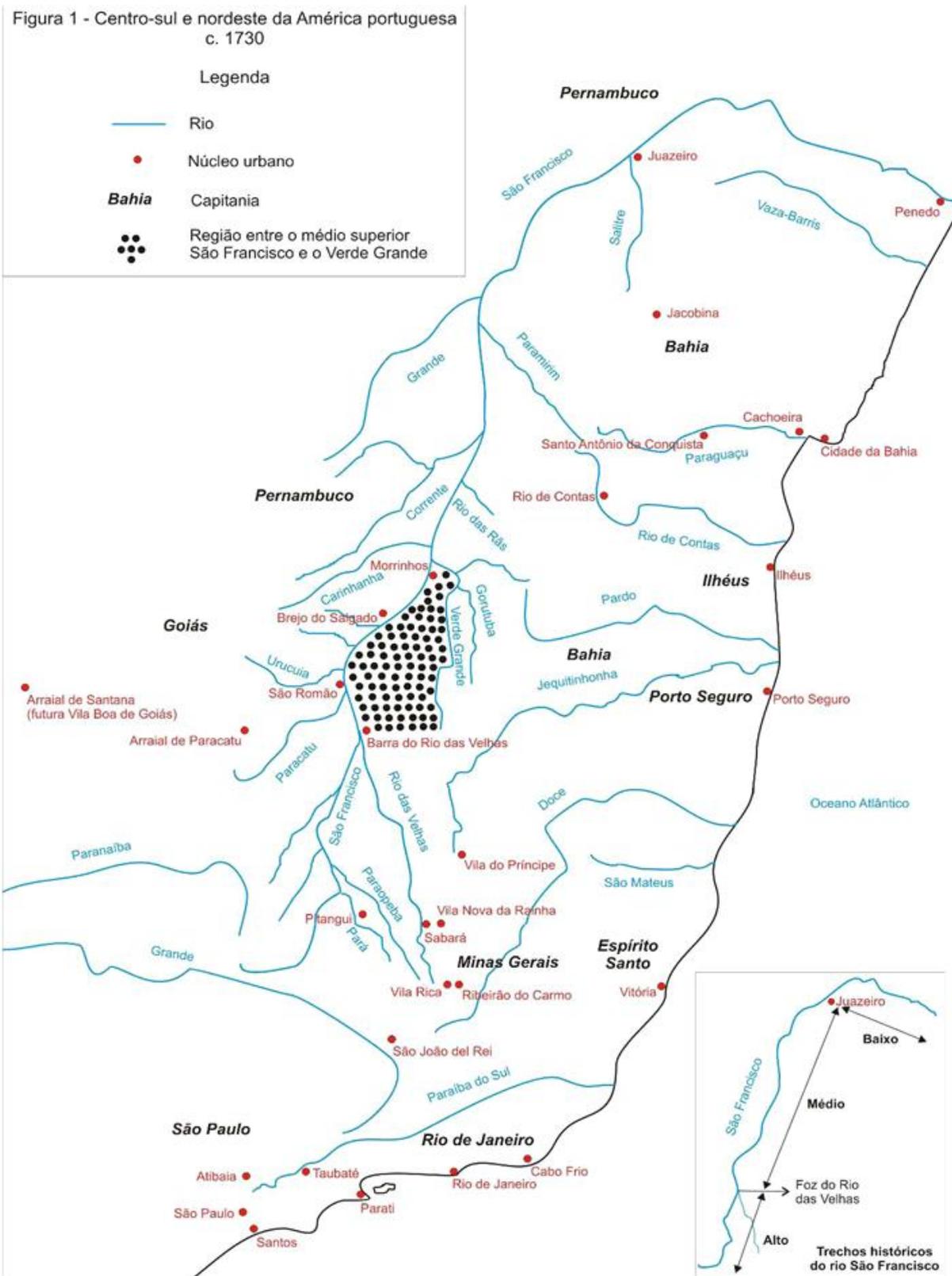
<sup>737</sup> PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais Pernambucanos**. 2ª edição, Coleção Pernambucana, prefácio, aditamentos e correções de José Antônio Gonsalves de Mello, Recife: Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes / FUNDARPE / Diretoria de Assuntos Culturais, 1983, v.4, p, 522.

<sup>738</sup> IVO, Op. cit, 2012, p.42

<sup>739</sup> Disputa territorial pelo São Francisco, ver PEREIRA DA COSTA, Op. cit, 1983, V. 5, p. 267-271.

<sup>740</sup> D Lourenço sugere uma via por terra acompanhando o São Francisco AHU\_CU\_011, Cx. 16, D. 1343.

### Mapa 15 – Rios que conectavam os sertões para as Minas



Fonte: IVO, Isnara Pereira. **Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa.** Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012, p.242

Era comum também a viagem partir do Recife para as Minas com escala em Salvador, assim como ocorria com o Rio de Janeiro. De acordo com Isnara Ivo, “Saindo de Salvador, Cachoeira era a porto de entrada para o sertão e para as minas de ouro da Bahia”<sup>741</sup>. Isso também foi confirmado por Jerônimo Lobo Guimarães, um dos contratadores das passagens de escravos, que se preocupava em estabelecer o controle sobre essa circulação e, para isso, era necessário que as embarcações partissem do porto de Cachoeira, pois era comum a saída ilegal de escravizados – sem pagar os impostos – por outros portos<sup>742</sup>. Todos, como já informamos, caminhavam para o São Francisco. Possivelmente, este pode ter sido o trajeto feito por Francisco Rodrigues da Costa em 1735, tendo ele 30 escravos que planejava vender nas Minas, mas a embarcação arribou em Salvador, de onde ele resolveu seguir viagem pelo sertão<sup>743</sup>.

Muitos dos caminhos que estamos aqui descrevendo eram os dos quais se tinha conhecimento. Outros tantos foram feitos de forma ilegal, pois havia proibição régia de construção de caminhos e picadas sem autorização. Mesmo assim,

Os caminhos e picadas abertos à revelia das autoridades que governavam a capitania, muitas delas envolvidas no comércio clandestino, seguiam em paralelo a outras rotas á traçadas ou abriam-se novas que encurtassem as distâncias. O desvio dos registros fiscais criados em 1700, o termo aos indígenas e o receio aos assaltos de negros aquilombados, estimulavam a abertura de rotas clandestinas que alteravam a vida social e a paisagem natural do sertão. Todavia, o rio São Francisco e seus afluentes ainda eram os protagonistas deste ir e vir de coisas entre os sertões de Minas Gerais e da Bahia<sup>744</sup>

Assim como eram difíceis os caminhos por terra nos sertões das Capitânicas do Norte, descritos no capítulo anterior, havia dificuldades pelos caminhos até as minas. Assaltos, roubos, enfrentamentos com quilombos e povos indígenas no decorrer das viagens.

Mesmo assim, por todo o percurso, era constante a ameaça de doenças, de animais selvagens e de bandos de negros fugidos que atacavam de surpresa, o que tornava o imperativo que a viagem fosse realizada em grupos fortemente armados. Além disso, inúmeras febres e sezões atacavam os viajantes, nas brenhas dos sertões<sup>745</sup>

Em 1733, por exemplo, quatro escravizados (dois negros e uma negra com cria) estavam presos na cadeia da Paraíba, pois não sabiam quem eram seus donos, tendo em vista que ele havia morrido no caminho para as Minas, “muito adiante do São Francisco”<sup>746</sup>. Apesar de não

---

<sup>741</sup> IVO, Op. cit., 2012, p.47

<sup>742</sup> AHU\_CU\_005, Cx. 29 D. 2624

<sup>743</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

<sup>744</sup> IVO, Op. cit., 2012, p.46. A abertura ou fechamento de caminhos eram, para além de uma questão fiscal, uma preocupação sobre a defesa do território.

<sup>745</sup> FURTADO, Op. cit., 2014, p. 155; ver sobre isso também em ZAMELLA, Op. cit., 1951 e Scarato, Op. cit., 2014.

<sup>746</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 721

sabermos o exato motivo da morte desse proprietário de escravos, inclusive se ele era um comerciante, o caso nos abre a possibilidade de pensar que no meio dos caminhos as dificuldades em curso poderiam levar à morte desses viandantes.

A presença de famílias, roças e comércio no decorrer do trajeto era comum, sobretudo ao se tratar do rio São Francisco, que ficou conhecido como *rio dos currais*, diante da grande quantidade de pessoas que se estabeleceram às suas margens. Esses moradores eram fundamentais para o negócio, pois “permitiam que os homens de caminho, com suas cargas de negros e de fazendas secas e molhadas, atravessassem suas propriedades sem riscos de serem apanhados pelos soldados que tentavam, inutilmente, combater os descaminhos”<sup>747</sup>.

Estabelecer vínculos com os roceiros com o objetivo de descaminhar as mercadorias era uma estratégia necessária para aqueles que tentavam fugir do fisco que estava presente em diversos pontos dos caminhos internos do Brasil. Por todas essas passagens, havia os chamados *registros*, que eram “postos físicos estabelecidos nos distritos mineradores”, servindo como “Alfandegas internas”<sup>748</sup>. Todas as pessoas, as mercadorias e quantidade de ouro que passavam deveriam ser registradas<sup>749</sup>. A cobrança sobre essas passagens ocorria por intermédio de contratos arrematados junto à Coroa.

Como nos chama atenção Júnia Furtado, nesse negócio com as minas havia diversos tipos de comerciantes que iam desde os homens de negócio de grosso trato – os mais ricos – até lavradores que vendiam o que produziam no meio dos caminhos<sup>750</sup>. Havia aqueles que tinham negócio fixo, outros que eram volantes. Estes eram “em sua maioria brancos e livres, geralmente submetidos a um grande comerciante, que dava-lhes créditos para comprar mercadorias, ou os colocava a seu serviço, transportando carregações”<sup>751</sup>. Alguns conseguiam enriquecer e assumir uma posição de maior destaque dentro da comunidade mercantil. Inclusive, acreditamos que alguns desses ascenderam a partir de negociações de escravizados para Minas.

Eles negociavam mercadorias a seco, molhado e escravos. O que seriam essas mercadorias? As do primeiro tipo eram “armarinhos, tecidos, enfim artigos para indumentária,

---

<sup>747</sup> IVO, Op. cit, p.288

<sup>748</sup> ELLIS, Myriam. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. **Revista de História (USP)**. V. 17, n.36, 1958, p. 436; IVO, Op. cit, 2012, p.197

<sup>749</sup> “Os registros instalados ao longo das passagens terrestres e fluviais foram importantes mecanismos de arrecadação tributária, multiplicando-se na medida em que cresciam o descaminho e o contrabando de ouro. Nesses postos tributavam-se as mercadorias de fazenda seca e molhada e também escravos” IVO, Op. cit, 2012, p.197-198. Ellis mostra o funcionamento e quais eram os registros por comarca de Minas Gerais. ELLIS, Op. cit., 1958

<sup>750</sup> FURTADO, Op. cit., 2006. p.230

<sup>751</sup> Ibidem, p.239

utilidades domésticas, perfumarias etc.”; os de molhado eram “bebidas, comestíveis, gulodices etc”. As mercadorias secas eram vendidas, normalmente, nas lojas, e as de seco e molhado, nas vendas<sup>752</sup>. A título de exemplo, temos a lista de rendimentos de comerciantes que vieram da Bahia e Pernambuco. Eles pagavam, pelas mercadorias, em ouro: 2 oitavas por escravo; 1,5 oitava por cargas de seco; e 0,5 oitavas por cargas de molhado<sup>753</sup>.

Dentre os comerciantes viandantes, é comum se destacar três categorias: os tropeiros, boiadeiros e comboieiros. Os primeiros assumiam o papel de abastecimento, comprando “nas vilas e cidades do litoral, gêneros, fazendas e utensílios de toda a espécie e os levava para o interior, ganhando sobre as vendas porcentagens exorbitantes. Era em geral possuidor de grandes cabedais investidos em bestas de cargas, mercadorias, títulos de crédito, etc...”<sup>754</sup>.

Os segundos, como o termo sugere, voltavam-se para o comércio de gados. Já os comboieiros, que mais nos interessam, eram os responsáveis por transportar os escravizados em comboios que poderiam ter de 20 a 30 “fortemente escoltados e presos uns aos outros por correntes”<sup>755</sup>. Em poucas palavras, eram aqueles comerciantes que haviam se especializado no trato negreiro<sup>756</sup>. Esse pode ter sido o caso de Francisco da Silva, Manoel Antônio, Manoel de Sousa, João da Silva, Manoel de Almeida, dentre outros, que foram presos e tiveram os escravos que carregavam em seus comboios aprisionados e arrematados em praça pública. Todos eles só estavam, basicamente, com escravos. Por isso, é provável que fossem especializados nesse comércio<sup>757</sup>.

Mas também, nesses comboios, iam comerciantes com cargas de molhado, de seco e de escravos juntas. As quantidades variavam. Manoel Fagundes, Salvador Furtado, Boaventura dos Santos, dentre outros, são exemplos de comboieiros que levavam apenas um escravo como carga para vender nas minas. Outros levavam mais de trinta, a exemplo de Antônio Fernandes Ribeiro, que chegou a ter 59 escravizados. No referido documento, dos 280 registrados, 138 carregavam escravos consigo, da seguinte forma

<sup>752</sup> ZAMELLA, Op. cit, 1951, p. 178.

<sup>753</sup> APM, CC - cx. 75 – 20023. Livro de conta dos rendimentos dos escravos e direitos de entradas com cargas no caminho da Bahia e Pernambuco feito pelo administrador Faustino Rebelo Barbosa, caixa 75, rolo 523

<sup>754</sup> ZAMELLA, Op.cit, 1951, p. 152

<sup>755</sup> Ibidem, p. 150; Vale lembrar que, na primeira metade do século XVIII, havia pouca especialização do comércio, porém, “os comboieiros eram os que viviam, prioritariamente, do transporte de negros do litoral para as Minas”. FURTADO, Op. cit., 2006, p. 266.

<sup>756</sup> FURTADO, Op. cit, 2014, p. 168.

<sup>757</sup> APM, CC-1006. Sabará: Confisco de escravos vindos da Bahia, arrematações de ofícios e passagens, 1712-1713.

**Tabela 15 - Comboios de escravos que vieram dos Caminhos da Bahia e Pernambuco do ano 1717 para 1718**

<b>Carga de escravos</b>	<b>Quantidade de comerciantes</b>	<b>%</b>
<b>Até 5</b>	46	33,33%
<b>6 a 10</b>	33	23,91%
<b>11 a 20</b>	26	18,84%
<b>21 a 30</b>	15	10,86%
<b>Mais de 30</b>	18	13,04%
<b>Total</b>	138	100%

Fonte: APM, CC - cx. 75 – 20023. Livro de conta dos rendimentos dos escravos e direitos de entradas com cargas no caminho da Bahia e Pernambuco feito pelo administrador Faustino Rebelo Barbosa, caixa 75, rolo 523

Esses números apontam para uma maioria de comerciantes que carregavam até 10 escravos, ou seja, seriam comerciantes pequenos e médios. Levar em comboios mais de 30 escravizados, que – neste ano – representou 13% do total, significava, além de ter capital suficiente para negociar uma quantidade significativa ao mesmo tempo, ter recursos para garantir a repressão e sobrevivência desses cativos, sendo um investimento mais custoso. Assim, comercializar um grande número no mesmo comboio aponta um acúmulo prévio de riqueza e maior capacidade de negociação. Como os números demonstram, parecia ser algo restrito.

No já referido caso da sumaca *Santa Anna e São Joaquim*, dos 150 escravizados que estavam sendo negociados, 30 deles seguiram para as minas pelo caminho do sertão em possível comboio montado por Francisco Rodrigues da Costa. Em 1726, Gonçalo Pires da Silva e Agostinho Rodrigues partiram por essa mesma rota com 65 escravizados a serem vendidos nas minas<sup>758</sup>. Ou seja, esses números demonstram que os comboieiros partiam por terra com quantidades que poderiam variar, mas tinham como limite aproximadamente 60 cativos, como uma forma de manter o controle. Esses comboios com escravos partiam, possivelmente, do Recife e seguiam caminho pelo rio São Francisco até chegar às Minas. Como ocorriam essas negociações?

<sup>758</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

### 5.3 Dos escravos que saem para as Minas: estimativas e funcionamento do comércio

Diante da grande quantidade de pessoas que migravam para a região aurífera, a Coroa tentou controlar essa circulação. Em um primeiro momento, houve a proibição do comércio entre as Capitânicas do Norte e as Minas. Em seguida, permitiu-se que só poderiam passar os comerciantes com gados – mercadoria fundamental para o sustento da região, isso porque as pessoas escravizadas deveriam ficar nas lavouras e não comprometer, principalmente, a produção de açúcar<sup>759</sup>. Entretanto, ainda que não fossem permitidos, muitos foram os comerciantes que levaram escravizados com o intuito de vendê-los, tornando esse negócio “irreprimível” e “irrefreável”<sup>760</sup>. Vários foram os apresamentos e confiscos. Um deles, feito a um comboio que saiu da Bahia para as Minas, nos permite saber que

não consiste só nas tomadias dos bois, cavalos, fazendas secas, e gêneros comestíveis, mas também (muito especialmente) nos escravos; porque de os levarem para as ditas minas, resulta a este Estado, e aos seus moradores, a última ruína que já se experimenta na falta deles, e dos mantimentos e mais lavouras de que se conserva o Brasil<sup>761</sup>

Diante disso, alguns anos depois, tentou-se flexibilizar essa ordem, permitindo que fossem vendidos – no máximo – duzentos escravos por capitania para as Minas para que não ocorresse “danos na conservação dos engenhos e cultura da terra”, criando-se, inclusive, um ofício para verificar essa quantidade, o de “corretor de escravos”<sup>762</sup>. De acordo com Pereira da Costa, já havia em Pernambuco postos semelhantes, como os de “promotor e procurador geral dos cativos” desde, pelo menos, 1704<sup>763</sup>.

Assim, foi se montando, durante o início do Setecentos, uma grande rede de comércio das Minas pelos sertões da Bahia e Pernambuco, envolvendo diversas mercadorias e agentes como “criadores de gado, marchantes, lavradores, comboieiros, negociantes e capitalistas”<sup>764</sup> e, com isso também, uma estrutura de fiscalização. Não conseguimos fazer um levantamento

---

<sup>759</sup> Pouco depois de aberta, foi proibido pela primeira vez que o abastecimento das Minas, excetuando-se o comércio de gado, fosse feito por essa rota, para se evitarem os descaminhos do ouro. Providências nesse sentido estavam contidas nas ordens e bandos do governador da Repartição do Sul, que, por essa época, incluía as Minas, Artur de Sá Menezes, de 23 e 25 de setembro e 20 de dezembro de 1701, reforçados pela carta régia de 9 de dezembro de 1702. Essas leis foram renovadas pelo governador seguinte, dom Álvaro de Silveira Albuquerque em atos de 16 e 25 de setembro de 1702 e de 10 e 13 de março de 1703” FURTADO, Op. cit, 2014 p.154. Ver também o Regimento das Minas de 1702 entre os pontos 14 e 17. Regimento das Minas In.: LEME, Pedro Taques de Almeida Paes. **Notícias das Minas de São Paulo e dos sertões da mesma capitania**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1976

<sup>760</sup> ZAMELLA, Op. cit, 1951, p.69, p.71; sobre reclamações de falta de fiscalização. DHBN, v. 41, p. 150; DI, vol. 52, p. 165.

<sup>761</sup> DHBN, v. 40, p.213

<sup>762</sup> DHBN, v.84, p.170; ABN, v 28, p. 200-201; DI, v. 52, p. 34, p. 123

<sup>763</sup> PEREIRA DA COSTA, Op. cit., 1983, v..5, p, 68

<sup>764</sup> ZAMELLA, Op. cit, 1951, p. 74

preciso de quantas pessoas escravizadas foram vendidas das Capitânicas do Norte para as Minas no decorrer do século XVIII, até porque parte desse comércio era feito de forma ilegal; porém, a partir de documentos fiscais e de alguns avulsos, apresentaremos estimativas, em especial a partir de 1715, de quando esse comércio passou a ser mais regulamentado, permitindo que tivéssemos mais dados da intensidade e forma desse trato interno.

Os descumprimentos das ordens que tentavam controlar esse comércio levaram ao aprisionamento e, em seguida, ao leilão de muitas dessas cargas nos primeiros anos do século XVIII. É possível constatar diversos casos de apreensões de escravizados negociados ilegalmente nos primeiros anos de comércio<sup>765</sup>. Em 1712, por exemplo, doze comboieiros tiveram suas cargas confiscadas ao irem para as Minas, passando pelo caminho dos sertões de Pernambuco e Bahia. Carregavam um total de 90 pessoas escravizadas, sendo quase todas da África, 86 do total. A idade e o gênero demonstram que estavam sendo vendidos para o trabalho de mineração, sendo sua maioria ainda jovem e apenas duas com mais de 30 anos. Todas as mercadorias foram apreendidas e arrematadas em leilão, sendo os escravos os bens mais caros. Cada um foi arrematado por cerca de 100 oitavas de ouro, que equivaliam aproximadamente a 150\$000 réis<sup>766</sup>.

Os valores dos escravizados vendidos nas Minas, entretanto, eram maiores do que desses que foram arrematados. É famosa a apresentação feita por Antonil sobre o preço dos escravos negociados nas minas, que nos permite perceber isso, como segue a tabela a seguir:

---

<sup>765</sup> Os documentos da Casa dos Contos no Anais da Biblioteca Nacional trazem vários desses casos. Cf. Documentos do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). ABN, v.65

<sup>766</sup> APM, CC-1006. Sabará: Confisco de escravos vindos da Bahia, arrematações de ofícios e passagens, 1712-1713. De acordo com Noya Pinto, a referência para uma oitava era de 1\$500 réis. Esse valor pode ter variado com o tempo, mas, como estamos estudando o mesmo período que ele, utilizaremos essa referência. No caso citado, temos também crianças sendo carregadas, inclusive uma bebê de três meses, filha de uma escravizada Mina, que não consta o nome. Estavam no comboio de Antônio da Cunha. O curioso deste caso é que, além de não ter seu nome identificado, ela afirmou ser forra, mas o documento diz que não apresentou a carta de alforria. Entretanto, todos tiveram seus nomes registrados, menos a referida escravizada. Será que estamos diante de um caso de reescravização? Ou uma tentativa de se livrar da escravização? Impossível saber.

**Tabela 16 - Valores dos escravos nas Minas**

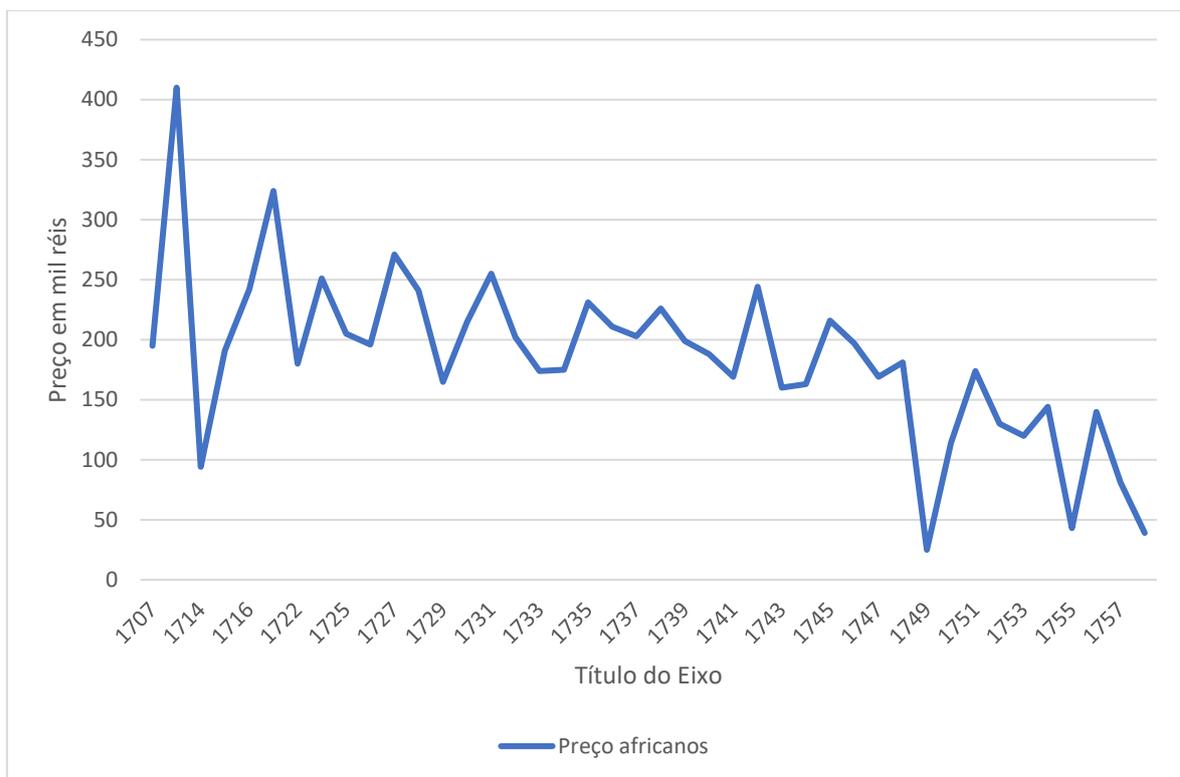
<b>Tipos de escravos</b>	<b>Valor em oitavas</b>	<b>Valor em réis</b>
<b>Um negro bem feito, valente e ladino</b>	300	450\$000
<b>Um molecão</b>	250	375\$000
<b>Um moleque</b>	120	180\$000
<b>Um crioulo bom oficial</b>	500	750\$000
<b>Um mulato de partes ou oficial</b>	500	750\$000
<b>Um bom trombeteiro</b>	500	750\$000
<b>Uma mulata de partes</b>	600	900\$000
<b>Uma negra ladina, cozinheira</b>	350	525\$000

Fonte: ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil: por suas drogas e minas**. Brasília: Senado Federal, 2011. [Edição original de 1710], p.230

A tabela demonstra a variedade dos preços entre os escravizados, levando em consideração o sexo, a idade e a origem, dentre outras características, chegando a 900 mil réis, valor muito alto no mercado de escravos. Os preços dos escravizados nas Minas variaram também, obviamente, de acordo com as flutuações da economia do ouro. Nos primeiros anos do século XVIII, os números cresceram significativamente, caindo – ainda que mantendo valores altos – a partir da década de 1720. Após os anos de 1730 e, principalmente, em 1740, a tendência geral foi de queda, acompanhando a queda na produção geral do ouro<sup>767</sup>. Os números apresentados por Antonil eram do período em que os preços estavam em seu auge; comparados com a intensidade de números de escravos que foram para as Minas, eles reforçam o quanto estava movimentado esse comércio.

<sup>767</sup> BERGAD, Op. cit, 2004, p. 246; Ver gráfico 12

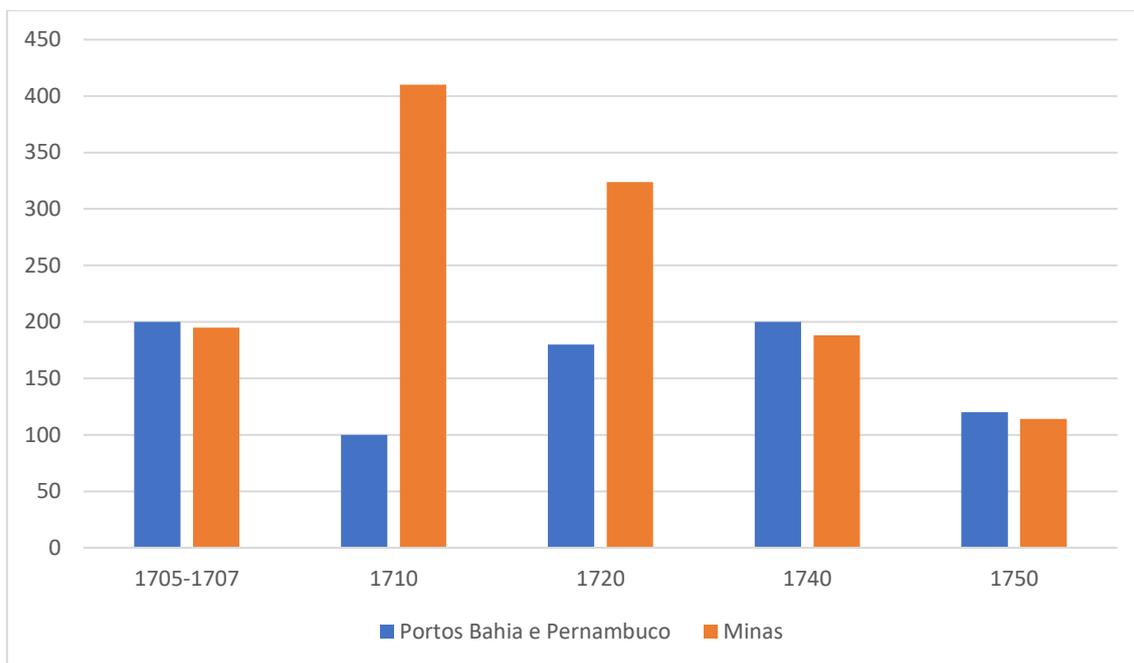
**Gráfico 11 - Preço dos Africanos em Minas Gerais (1707-1757)**



Fonte: BERGAD, Laird. **Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720- 1888**. Bauru: EDUSC, 2004, p. 244 e 356

Se fizermos um paralelo entre os preços dos africanos comprados nos portos de Pernambuco e Bahia com os pagos nas Minas, poderemos perceber que, em geral, houve uma forte valorização entre os anos de 1710 e 1720. Nesse período, o retorno aos comerciantes parecia bastante lucrativo, tendo em vista que os valores pagos pelos escravos nas minas poderiam ser quase o dobro ou até mais do que se pagava nas Capitanias do Norte. Essa proporção se reduz nos anos 1740 e 1750 – isso porque, como vimos, a produção do ouro começou lentamente a cair e os preços pagos nas minas diminuíram, o que pode ter reduzido a atração para esse comércio, que continuou, mas em quantidades menores. É nesse período que há uma queda dos números de escravos saindo de Pernambuco para a região aurífera. Na verdade, a proporção de africanos caiu com o tempo, na mesma época, em 1740; em contrapartida, a quantidade de escravizados já nascidos no Brasil crescia<sup>768</sup>. Portanto, podemos afirmar que, a partir desse período, estamos diante de uma mudança no mercado de escravos para as Minas.

<sup>768</sup> BERGAD, Op.cit., 2004, p. 199

**Gráfico 12 - Relação entre preços dos africanos na Bahia e Pernambuco e nas Minas**

Fontes: MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser Escravo no Brasil** 3ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988, p. 92); PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)**. Tradução de Walter Sotomayor. Brasília: Editora UNB, 2004, p. 51; BERGAD, Laird. **Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720- 1888**. Bauru: EDUSC, 2004, p. 244 e 356

No gráfico 12, fica nítido o quanto era lucrativo revender os escravizados nas Minas nas décadas de 1710 e 1720, sendo possível ganhar até quase quatro vezes mais. Como já foi dito e o gráfico reforça, esse mercado foi deixando de ter esse potencial de ganho para os comerciantes dos portos de Pernambuco e Bahia. Ainda sobre esses valores, é sempre importante lembrar que os números apresentados são aproximações: como era um comércio especulativo, os valores poderiam variar bastante entre uma negociação e outra. Em diversos outros documentos, é possível identificar referências de preços pagos por africanos pelos mineiros. Em 1722, a Câmara do Recife informava que, anteriormente, os escravos poderiam ser comprados por 40 ou 50 mil réis, mas o negócio com as Minas tinha elevado esse preço para 170 e 180 mil réis<sup>769</sup>. Em Itamaracá, a Câmara de Goiana informava que poderia ser pago até 500 mil réis, o que consideramos certo exagero, mas aponta o crescimento excessivo do preço pago pelos escravos africanos<sup>770</sup>. Na Paraíba, em 1736, o capitão-mor registrava que os escravos mais baratos eram negociados por 120 mil réis, muito acima do que os senhores de engenho e lavradores de cana poderiam pagar.

<sup>769</sup> DHBN, v. 99, p. 165

<sup>770</sup> DHBN, v. 99, p. 174

Essas informações se aproximam da descrição feita por José da Costa Sousa Rabelo acerca do comércio de escravos com as Minas. De acordo com ele,

São os comboieiros aqueles que aos portos da marinha costumam ir buscar escravos para os vender nas Minas aos mineiros, roceiros e mais habitantes delas. Custam os melhores escravos nos portos de 100\$000 até 120\$000, fazem de despesas de direitos e sustento na viagem 20\$000. O modo porque os vendem é fiado por dois anos de 180 a 200 oitavas de ouro em pó (de 216\$00 a 240\$000 réis) ou em dois pagamentos iguais de ano a ano<sup>771</sup>.

Isso significa dizer que um comboieiro poderia ter um retorno de quase o dobro do que se gastava, incluindo a compra do escravo e seus custos na viagem, podendo ter chegado a quase o triplo ou o quádruplo em alguns momentos. Em meados do século, esse negócio perde consideravelmente sua lucratividade. Essa citação também explica um pouco sobre o funcionamento do sistema de crédito, tema que tem sido aprofundado por estudos recentes sobre o período colonial e que era fundamental, sobretudo para o comércio de escravos<sup>772</sup>.

O crédito era uma prática estrutural dessa sociedade escravista, ocorrendo também na produção mineradora. Era pelo processo de endividamento que os comerciantes passavam a ter forte poder e controle sobre a economia colonial. Normalmente, os escravos eram comprados com ouro nos portos do litoral e vendidos a crédito.

Muitos escravos que eram transportados pelos comboieiros já vinham encomendados por moradores das Minas, que pagavam adiantado pelo produto, mas também acontecia de os comboieiros arrematarem cativos por sua conta e risco, levando-os a suas custas para serem vendidos no interior<sup>773</sup>.

No caso das Minas, é interessante destacar que as redes de endividamento estavam associadas ao ouro: os mineiros se endividavam com comerciantes de outras praças e, com isso, faziam com que o ouro circulasse e fosse para outras regiões. Kelmer Mathias defende que “o crédito foi um dos principais elementos que viabilizaram a integração das capitâneas do Rio de Janeiro, da Bahia/Pernambuco e de Minas”<sup>774</sup>. Infelizmente, não sabemos os detalhes de possíveis relações de crédito entre Pernambuco e Minas, porém é provável que existissem, tendo em vista o comércio de escravos e as diversas referências ao ouro entre os comerciantes.

<sup>771</sup> *Exposição manuscrita sobre o Estado das Minas por José da Costa Sousa Rabelo* Apud SANTOS, Joaquim Felício dos Memórias do Distrito Diamantino. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, ano XV, 1910, p.64-65; essas informações também foram reproduzidas por FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos: Introdução à sociedade patriarcal no Brasil - 2: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano**, 10 edição, Rio de Janeiro: Record, 1998, p.14; ZAMELLA, Op. cit., 1951, p.153

<sup>772</sup> Uma análise da historiografia recente sobre o sistema de crédito CARRARA, Angelo Alves. O Crédito no Brasil no período colonial: uma revisão historiográfica. **Varia Historia**. V.36, n.70, 2020, p. 15-51

<sup>773</sup> FURTADO, Op. cit., 2014, p.169

<sup>774</sup> MATHIAS, Op. cit., 2012, p. 187.

Um dos nomes que conseguimos ter referência como credor foi Domingos Ferreira Maciel, que era da praça do Recife e comercializava escravos e cavalos com Minas, além de emprestar dinheiro a juros. Seu irmão, Brás Ferreira Maciel, também tinha negócios nas Minas<sup>775</sup>.

Apesar da perda de intensidade desse comércio entre Pernambuco e a região do ouro, evidenciava-se, em um cálculo dos custos e receitas de uma embarcação de 1756, que a maior parte continuava sendo de escravos a serem vendidos nas Minas por um preço maior do que os vendidos para as lavouras de Pernambuco. Dos 552 escravizados que sobreviveriam (a ideia era comprar 600, dos quais morreriam 8%), 368 seriam vendidos para as Minas e 184, para os senhores de engenho e lavradores de cana de Pernambuco; os primeiros a um preço de 110 mil, os segundos por 70 mil<sup>776</sup>. Nesse caso, é possível que os escravizados tenham sido vendidos nos portos litorâneos por 110 mil réis e direcionados para as Minas, onde seriam comprados a preço mais alto. Com esses números percebemos que, mesmo com a desvalorização ocorrida em meados do século XVIII, os preços dos escravizados vendidos para as Minas ainda eram maiores do que os negociados para a atividade canavieira.

Como já citamos, normalmente os melhores escravos eram comprados pelos mineiros que tinham um maior poder de compra. Essa prática de várias escolhas de escravos era comum, sendo os mineiros os primeiros a comprá-los. Isso gerou, inclusive, alguns atritos entre os moradores que viviam nas vilas e cidades portuárias e os mineiros<sup>777</sup>.

Havia casos também de comerciantes que vinham das Minas e circulavam nas Capitânicas do Norte para comprar escravizados que chegavam da África, chamados pelas autoridades e moradores locais de *mineiros*. Acreditamos, inclusive, que esse tenha sido o motivo do sucesso da venda dos africanos trazidos por João da Maia da Gama em 1716. Este capitão-mor reclamava que nenhum senhor de engenho da Paraíba havia comprado os africanos, mas organizou uma segunda viagem e trouxe ainda mais escravizados, vendendo-os, possivelmente, aos mineiros, dispostos a pagar o valor necessário por cada um<sup>778</sup>.

Em 1724, quando houve uma apreensão de 27 escravizados comprados de forma ilegal na Costa da Mina, apenas 9 foram arrematados graças aos comerciantes. As compras eram feitas

<sup>775</sup> SOUZA, Op. cit., 2012, p. 383; p.398

<sup>776</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6867

<sup>777</sup> De acordo com Russel-Wood, “o problema estava, antes, no fato de os fazendeiros, não menos que os mineiros, precisavam de escravos para arar seus campos. Mas os mineiros ofereciam duas vantagens: em primeiro lugar, podia pagar preços altos por seus escravos; em segundo lugar, em vez de comprarem a crédito, oferecendo garantia a produção da próxima colheita, pagavam a dinheiro. O resultado foi que os fazendeiros da marinha não podiam adquirir escravos da melhor categoria (primeiro lote) e nem mesmo conseguiam competir com os preços oferecidos pelos mineiros por escravos de segunda categoria (segundo lote)” RUSSEL-WOOD, Op. cit., 2012, p.475-476

<sup>778</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 360

a ouro e, para algumas capitânicas, como a Paraíba, essa era a única forma de se obter metais<sup>779</sup>. Sobre esses comerciantes, veremos mais detalhes adiante. O mesmo também pode ter sido o caso de Tomé Moreira de Araújo, que, na década de 1730, fazia negócios de escravos entre Pernambuco e Minas. Ele já havia despachado três africanos e, vindo de Minas, passando pelo Rio de Janeiro, trazia consigo um escravo da Costa da Mina, chamado João, “alto de corpo, com sinais de feridas em ambas as pernas”, possivelmente para fazer uma nova rodada de negócios<sup>780</sup>. É importante ressaltar que a presença de escravizados nesse comércio era perceptível na documentação, não apenas sendo vendidos, mas também acompanhando alguns comerciantes ou atuando em nome deles<sup>781</sup>.

Com a autorização dos negócios entre Bahia, Capitânicas do Norte e as Minas, muitos escravizados foram registrados com o intuito de se cobrar os direitos referentes a esse comércio, e isso nos permite ensaiar estimativas para a quantidade de escravos vendidos. Em 1711, passou a ser liberada a venda de escravizados para as Minas, sem restrições na quantidade; até então, só poderiam ser enviados no máximo 200 escravos para a região<sup>782</sup>. A regulamentação desses direitos fez com que os dados quantitativos sobre a venda de escravizados para as Minas aparecessem com maior frequência e de forma mais sistematizada na documentação. O direito cobrado por cada escravo vendido para as Minas era de 4\$500 réis. Esse valor sofreu algumas contestações. Em 1723, o imposto que se cobrava por cada escravo foi questionado, pois se informava que Pernambuco, Paraíba e Rio de Janeiro pagavam 4\$500, enquanto os da Bahia teriam que pagar 9\$000. Alguns pediam que houvesse aumento para 9\$000, o que foi recusado<sup>783</sup>.

A diferença dos direitos dos escravos saídos da Bahia (por 9\$000) e os de Pernambuco, Paraíba e Rio de Janeiro (por 4\$500), em alguns momentos, chegou a gerar confusão. Em 1735, uma sumaca com nome *Santa Anna e São Joaquim*, que tinha como mestre Manoel de Sousa Santiago, saiu de Pernambuco em direção ao Rio de Janeiro com o objetivo de negociar 150 escravizados para as Minas. Devido ao mal tempo, arribou em Salvador. A partir daí gerou-se

<sup>779</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 661

<sup>780</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

<sup>781</sup> IVO, Op. cit., 2012

<sup>782</sup> AIHGP, OR (1709-1719), 27/02/1711. Este documento também sugere que fosse pago por cada escravo Angola o valor de 6\$000 réis, enquanto os escravos Mina seriam 3\$000 por cabeça. Entretanto, não vimos nenhuma outra referência a esses valores, tornando-se regra cobrar 4\$500 por cada, independente da origem. Ver também PEREIRA DA COSTA, Op. cit., 1983, v..5, p. 68

<sup>783</sup> DI, v.49, p. 25; DI, v.50 p.39; DHBN, v.98, p.53. Houve a sugestão de se pagar 9\$000 por todos, o que foi negado, estabelecendo-se os valores já determinados. Uma síntese sobre esses tributos, em SILVA, Poliana Priscila da. **Nos bastidores da arrematação:** A atuação dos homens de negócio nas arrematações dos principais contratos régios da capitania de Pernambuco (1727-1780). Tese (Doutorado). UFPE/CFCH/PPGH. Recife, 2020, p.215

um dilema: os comerciantes deveriam complementar o pagamento dos direitos ou o fato de terem despachado e pago (ou afiançado) em Recife já os dispensava de uma nova cobrança?

A documentação nos permite identificar a quantidade de escravizados que saíam dos portos negreiros das Capitanias do Norte para as Minas? Nesse sentido, existe muita documentação dispersa. No ano de 1718, de acordo com o *Livro de Conta dos Rendimentos dos escravos e Direitos de Entradas com Cargas no caminho da Bahia e Pernambuco*, 1.866 escravos foram vendidos para as Minas, saindo dessas duas capitanias. Infelizmente, não temos como discriminar o quantitativo de cada uma, porém esses dados demonstram a intensidade do trato, responsável por gerar uma renda de 3.752 oitavas de ouro para a Fazenda Real.

Na década de 1720, foi constituído o Contrato dos Escravos que descem para as Minas a partir de Pernambuco. O rei, D. João V, solicitou, então, um levantamento dos rendimentos desse negócio entre os anos de 1715 e 1725, sendo este último ano o início do contrato. Nesse intervalo, foram arrecadados pela fazenda real 54:343\$000 réis, sendo uma média de 5:434\$000 réis por ano. Se fizermos um cálculo a partir do valor do direto pago por cada escravo que era vendido, temos cerca de 12.076 escravos vendidos nesse período, sendo uma média anual de 1.207,6<sup>784</sup>. Nesse mesmo período, o capitão-mor da Paraíba informava que do Recife saíam anualmente 1.500 escravos ou mais para as Minas, dificultando o acesso dessa mão de obra por parte dos moradores da capitania<sup>785</sup>.

Os números apontam um mercado movimentado, que conectava Pernambuco às Minas já nos primeiros anos de mineração. A quantidade de africanos desembarcados como escravos nos portos de Pernambuco e Paraíba, de acordo com o TSTD, foi no total de 25.911, entre os anos de 1715 e 1725. Se cruzarmos esses dados com os anteriores – referentes ao escravizados que desciam para as Minas –, temos uma proporção de cerca de 46,6% do total que eram desembarcados nas Capitanias do Norte vindos da África e revendidos para as zonas auríferas, ponderando, como sempre, que havia descaminhos e vendas não registradas.

Além do caminho pelo São Francisco, era muito comum que a circulação dessas mercadorias se desse também por navio até o Rio de Janeiro, sendo, a partir deste porto, revendidas para Minas Gerais. O governador do Rio de Janeiro, Dom Álvaro da Silveira e Albuquerque, já registrava em 1703 que “as embarcações que vão, assim desta Capitania da Bahia, como de Pernambuco e todas as mais do Estado para essa do Rio de Janeiro, levam

---

<sup>784</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 34, D. 3121. Nessa década ficou mais constante a fiscalização sobre os escravos que iam para as Minas. Além deste documento sobre Pernambuco, também no Rio de Janeiro, se fez o levantamento entre 1722 e 1726 AHU\_CU\_017, Cx. 16, D. 1759

<sup>785</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506

negros, e que pelos sertões entram nas minas, comboios com escravos, ou outros quaisquer gêneros”<sup>786</sup>.

Aparentemente, a movimentação intercalando os portos das Capitânicas do Norte com o Rio de Janeiro se tornou mais intensa a partir da década de 1730. De acordo com o levantamento feito por Nireu Cavalcanti, a quantidade de escravizados que desembarcaram no porto do Rio de Janeiro, vindos de Pernambuco, circulou em torno de 14 a 22% do total entre os anos de 1731 a 1735, como podemos ver a seguir:

**Tabela 17 - Escravos que entraram no porto do Rio de Janeiro**

<b>Ano</b>	<b>Vindos de Pernambuco</b>	<b>Vindos da Bahia</b>	<b>Total</b>
<b>1731</b>	887 (15,19%)	1.702 (29,14%)	5.839
<b>1732</b>	1.046 (17,79%)	1.730 (29,42%)	5.879
<b>1733</b>	1.041 (14,17%)	957 (13,03%)	7.344
<b>1734</b>	2.383 (22,61%)	1.347 (12,78%)	10.536
<b>1735</b>	1.181 (15,71%)	937 (12,46%)	7.516

Fonte: Tabela elaborada por CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In.: FLORENTINO, Manoel (org). **Tráfico, cativo e liberdade** (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.54

No ano de 1732, quase a metade dos escravizados desembarcados no porto do Rio de Janeiro vinham dos portos de Pernambuco e Bahia. Por mais que essa porcentagem tenha caído um pouco com o tempo, ainda ficou registrando em torno de um terço do total. Isso demonstra a importância dessas conexões internas não só para a economia das Capitânicas do Norte, mas também a movimentação do porto do Rio de Janeiro, que se tornou o mais importante do Atlântico Sul neste período. Em geral, essas viagens eram feitas em sumacas ou patachos, embarcações de menor porte voltadas para a navegação de cabotagem. Qual foi o impacto dessa movimentação para os portos de Pernambuco?

<sup>786</sup> DHBN, v. 11, p. 337-338

**Tabela 18 - Comparativo da quantidade de escravizados desembarcados em Pernambuco e vendidos deste para o Rio de Janeiro**

Ano	Desembarcados em Pernambuco	Vendidos para o Rio de Janeiro	% do que foi para o RJ
1731	1.482	887	59,85
1732	1.552	1.046	67,39
1733	3.104	1.041	33,50
1734	3.232	2.383	73,73
1735	3.104	1.181	38,04
<b>Total</b>	12.474	6.538	52,41
<b>Média anual</b>	2.494	1.307	

Fontes: TSTD; CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In.: FLORENTINO, Manoel (org). **Tráfico, cativo e liberdade** (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.54

Os números da tabela 17, como já informamos, são aproximações. Além do mais, o recorte é pequeno, o que nos impede de fazer uma análise mais cuidadosa das variações no tempo desse comércio. O que nos parece chamar atenção nesses dados comparativos (os escravizados que chegavam em Pernambuco e os que desembarcavam no Rio de Janeiro, vindos de Pernambuco) é que a quantidade de pessoas escravizadas que circulavam entre os dois portos era significativa e, para o principal porto das Capitânicas do Norte, a venda de escravos era muito importante, podendo chegar a mais de dois terços do total daqueles que vinham da África. Esses dados comparados com o da década entre 1715 e 1725 demonstram que pode ter ocorrido um aumento nessa proporção. De toda forma, entre 1731 e 1735, cerca da metade dos escravizados que desciam em Pernambuco eram dirigidos para fora da capitania<sup>787</sup>.

E como ocorriam essas negociações? É muito difícil encontrar na documentação detalhes sobre esse trato negreiro envolvendo as Capitânicas do Norte e o Rio de Janeiro. Muitas vezes, esse empreendimento ocorria a partir de sociedade feita por vários comerciantes. Em 1724, sabemos de uma sumaca – *Nossa Senhora do Livramento e Almas* – que tinha como senhorio Amaro de Sousa, enviando 132 escravizados para o Rio de Janeiro, que envolveu cerca de sete pessoas no trato. Infelizmente, as condições do documento não nos permitem identificar esses agentes mercantis. No já citado caso da sumaca *Santa Anna e São Joaquim*, sabemos que foram embarcados 209 escravizados. Destes, 9 pertenciam ao mestre Manoel de Sousa

<sup>787</sup> Não estão registrados os números de Paraíba e Itamaracá

Santiago, 50 eram do comerciante José de Sá Rosa e 150 pertenciam a 6 comerciantes diferentes (12 – Antônio da Silva Lisboa, 15 – Manoel da Costa Soares, 6 Antônio Jorge, 5 – João de Sousa, 49 – Manoel de Sousa Lima e companhia, e 30 de Francisco Rodrigues da Costa)<sup>788</sup>. Esses escravos eram negociados no Rio de Janeiro e de lá seguiam para as Minas. Iremos aprofundar o estudo desse caso no próximo tópico, porém essas informações já nos ajudam a pensar que o negócio envolvia vários agentes mercantis que participavam de maneira variada e, muitas vezes, era articulado com o Rio de Janeiro.

Apesar do declínio dos números na década de 1740, sabemos – a partir de *Informação Geral da Capitania de Pernambuco* – que esse comércio permaneceu, pois informa-nos que “Continuam o comércio do Rio de Janeiro aonde vão dar saída aos escravos da Costa da Mina”. Em contrapartida, traziam de volta ouro em pó e em moedas<sup>789</sup>. Em diário escrito pelo governador de Pernambuco Luís José Correia de Sá entre os anos de 1749 e 1756, há diversos registros de entradas e saídas de embarcações do porto do Recife para a Bahia e Rio de Janeiro, muitas delas voltadas para o comércio de pessoas escravizadas. Em duas oportunidades, há registros explícitos de que, nessas viagens, escravos eram levados para serem vendidos, como a corveta que saiu em fevereiro de 1752, que pertencia a José Vaz Salgado, e o barco de Loureiro, que partiu em março de 1755 rumo ao Rio de Janeiro. Não temos informações sobre quem era Loureiro, que, de acordo com José Antônio Gonsalves de Mello, não fazia parte dos comerciantes do Recife. Seria ele um comerciante do Rio de Janeiro? Não sabemos<sup>790</sup>. Já Vaz Salgado tem sido um dos personagens mais citados neste trabalho. Suas relações com o Rio de Janeiro e as Minas no comércio de escravizados eram já consistentes desde, pelo menos, a década de 1730, quando ele se envolve de maneira mais intensa no tráfico atlântico e é identificado como importante homem de negócio do Recife.

As estimativas para esses anos de 1740 e 1750 são feitas por Maurício Goulart a partir de *A Escravatura, subsídios para sua história*, de Edmundo Correia Lopes.

---

<sup>788</sup> Dentre os 150, 33 foram vendidos para custear o tempo que passaram na Bahia AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

<sup>789</sup> ABN, v. 28, p. 482

<sup>790</sup> Nota de 310 de José Antônio Gonsalves de Mello Neto ao O Diário do governador Correia de Sá 1749 a 1756. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, Recife, v. 56, 1983, p. 367

**Tabela 19 - Estimativas de escravos que foram para as Minas a partir da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco (1739-1759)**

Triênio	Bahia	Rio	Pernambuco	Média anual
1739-1741	9.200	11.900	1.000	7.360
1742-1744	---	12.000	---	---
1745-1747	7.300	12.000	334	6.540
1748-1750	6.670	10.670	334	5.600
1751-1753	6.670	10.700	334	5.900
1754-1756	6.670	11.010	334	6.000
1757-1759	6.330	6.850	334	4.500

Fonte: GOULART, Maurício. **A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. 3 ed. São Paulo: Editora Alfa-omega, 1975, p.170

Essa tabela, comparada com os números anteriores, demonstra que, a partir da década de 1740, houve uma diminuição da saída de pessoas escravizadas de Pernambuco para as Minas. Isso pode ter ocorrido por diversos fatores. Em primeiro lugar, as maiores dificuldades em negociar com a Costa da Mina, de onde vinham os escravizados mais demandados para a região do ouro. Em segundo lugar, vemos que essa queda dos números ocorre de maneira geral, não apenas para Pernambuco, sendo provável que o mercado para as Minas estivesse também em queda devido à redução da produção aurífera. Se resgatarmos os dados apresentados no tópico 1 deste capítulo, nesse período começa uma diminuição da produção do ouro. Além disso, estava acontecendo uma maior fiscalização na produção e circulação do ouro, principalmente na sua forma em pó, o que dificultava a atuação no comércio ilegal, tema que trabalharemos melhor no último tópico.

Essas estimativas, porém, precisam ser contrastadas com outras informações. Nas pesquisas feitas por Felipe Souza Melo, ao analisar a produção açucareira de Pernambuco, o autor cita um documento sobre o número de escravos negociados e vendidos para o Rio de Janeiro<sup>791</sup>. Ao responder as reclamações feitas pelos chamados “comerciantes livres”, que argumentavam que a maior parte dos africanos comprados ia para o Rio de Janeiro, a Companhia informava que esses números tinham diminuído. De acordo com o documento, entre 1750 e 1759, dos 21.848 africanos desembarcados em Pernambuco, 13.385 (ou seja, 61,26%) foram direcionados para o Rio de Janeiro. Ora, se o preço de venda desses escravizados

<sup>791</sup> MELO, Op. cit, 2013, p. 40; AHU\_CU\_015, Cx. 136, D. 10156

diminuiu e se a produção de ouro, aos poucos, foi caindo a partir da década de 1740, o que explica essa grande proporção de venda para o Rio de Janeiro?

Para responder a essa pergunta, temos que pensar nas mudanças vivenciadas no grupo mercantil do Recife. Na década de 1730, pessoas como José Vaz Salgado e José de Freitas Sacotto assumem maior protagonismo no trato negreiro. Eram mais articulados no Atlântico e, como apresentaremos mais adiante, tinham contatos mais interligados com o Rio de Janeiro. A queda dos números dos contratos dos escravos que saíam de Pernambuco para as Minas coincide com o aumento do número de escravos desembarcados no Rio de Janeiro e com o contrato dos escravos que saíam desta capitania para as Minas. Talvez os circuitos mercantis diretos entre Pernambuco e Minas Gerais estivessem cada vez mais reduzidos e esses homens de negócios estivessem buscando outras maneiras de comprar escravizados na África e vendê-los para fora da capitania, passando para os portos da Bahia e do Rio de Janeiro. Isso pode ser percebido no fato de que os contratos dos escravos que saíam do Rio para Minas aumentaram significativamente nesses anos. O comércio de escravizados, portanto, tornou-se, a partir da década de 1740, cada vez mais concentrado e controlado por grandes homens de negócio, estabelecidos nas principais praças comerciais do Brasil.

#### **Quadro 7- Contrato dos direitos dos escravos que saem do Rio de Janeiro para as Minas**

<b>Ano</b>	<b>Contratador</b>	<b>Valor</b>
<b>1726-1729</b>	Jerônimo Logo Guimarães	36.000 cruzados
<b>1728-1731</b>	Henrique Pedro da Uvergne	26.000 cruzados
<b>1732-1735</b>	Domingos Rodrigues Bandeira	36.000 cruzados
<b>1739-1742</b>	José Ferreira da Veiga	43.750 cruzados
<b>1742-1745</b>	João Francisco	45.000 cruzados

AHU\_CU\_017, Cx. 20, D. 2178; AHU\_CU\_017-01, Cx. 54, D. 12682

Ainda que as relações entre os portos das Capitânicas do Norte fossem mais comuns com o Rio de Janeiro, algumas embarcações se encaminhavam para o porto de Santos e de lá os escravos seguiam para as Minas. Essa alternativa, porém, aparentava ser uma rota com maiores descaminhos. O governador do Rio de Janeiro reclamava disso e, em 1728, o rei pede que os escravos que desembarcassem no referido porto fossem registrados para pagar os direitos,

inclusive, os que vinham de Pernambuco e Bahia<sup>792</sup>. Já em 1702 o ouvidor-geral de Pernambuco informava de relações entre essas duas praças, envolvendo o comércio de escravos na África e o ouro em pó<sup>793</sup>.

Os escravos que eram vendidos para as Minas poderiam vir da África, fazer rápida parada em portos como o de Pernambuco e, em seguida, ir para seu caminho final. Isso, em alguns momentos, poderia gerar confusão sobre em que porto deveriam ser pagos seus direitos e valores. Manuel Gonçalves Viana tinha arribado no Recife e reclamava sobre o pagamento desses tributos, gerando dúvidas sobre o quanto deveria ser pago para a Fazenda Real. Determinava-se que os escravos fossem listados, registrados onde foram despachados e qual o seu destino<sup>794</sup>.

Um ponto importante a ser discutido consiste na região de procedência desses africanos. Nos casos de apreensões mostradas anteriormente, conseguimos identificar uma maioria de escravizados vindos da região Ocidental da África, que reforçam que havia uma preferência por estes. Esse também foi um dos motivos que levou a uma maior interação comercial entre as Capitanias do Norte com a Costa da Mina, tendo em vista que as pessoas trazidas de lá eram mais compradas nas Minas. Em carta ao rei, em 1726, o governador do Rio de Janeiro afirmava que esses escravos da Costa da Mina eram de “maior reputação por serem mais fortes e rigorosos”, além de que havia a fama de que só eles encontravam ouro (o que, indignado, o governador atribuiu à “feitiçaria”). A preocupação consistia no fato de que, apesar de serem preferidos para esses ofícios, os escravos da Costa da Mina eram conhecidos por serem mais aptos às revoltas, mais “bravios”. Por esse lado, assim, sugeria a vinda de mais escravizados de Angola<sup>795</sup>.

Em ordem expedida em 1711, o rei permitia a venda de escravizados para Minas. Sugeria, porém, que só aqueles que não eram convenientes às lavouras dos engenhos devido a sua “perversidade” poderiam ser vendidos para a região do ouro. Os vindos de Angola pagariam 6 mil réis, os da Costa da Mina, 3 mil Réis<sup>796</sup>. Nesse caso, o que nos parece é que o valor dos impostos dos escravizados da África Ocidental levava a um maior incentivo da venda destes para as Minas. Contudo, o valor manteve-se em 4\$500, independente da origem do escravizado.

Como já ressaltamos no capítulo 3, o acesso dos negociantes de Pernambuco e Paraíba à Costa da Mina durante as décadas de 1740 e 1750 foi ficando cada vez mais restrito, ainda

---

<sup>792</sup> DI, v. 50, p. 85 e 111

<sup>793</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 20, D. 1892

<sup>794</sup> DHBN, v. 85, p.188-189

<sup>795</sup> DI, v. 50, p. 33; p.60

<sup>796</sup> AIHGP, OR (1709-1719), 27/02/1711

que se tentasse buscar alternativas com o objetivo de viabilizar esse comércio, como a proposta de criação de uma Companhia de Comércio de Escravos, citada no capítulo anterior. Isso pode ter tido alguma relação com o trato com as Minas Gerais, pois exatamente neste período também há a redução dos negócios negreiros entre as duas regiões do Brasil.

Outra alternativa de negócio poderia ser armar uma embarcação de Pernambuco ou Paraíba, negociar escravos na África e direcioná-los já para a Bahia ou Rio de Janeiro, sem passar pelos portos de origem. Em 1726, por exemplo, o capitão-mor da Paraíba informava ao rei que foram armadas duas sumacas pelos moradores desta capitania que foram para a Costa da Mina e levavam os escravos para Bahia e Rio de Janeiro por ser mais lucrativo vendê-los por lá<sup>797</sup>. Na década de 1730, o famoso negociante José de Torres tinha embarcações que circulavam por todo o Atlântico, passando por Recife para carregar tabaco, negociando escravos na Costa da Mina e, de lá, indo direto para o Rio de Janeiro<sup>798</sup>.

Temos, então, um intenso circuito comercial de escravizados que eram comprados na África, desembarcados em Recife e/ou Paraíba e revendidos com destino final para as Minas. Esse mercado envolveu diversas pessoas e, proporcionalmente, ao que tudo indica, interessantes lucros. A partir da década de 1740, Pernambuco teve sua participação reduzida e concentrada nas embarcações dos homens mais ricos de sua praça.

As estimativas aqui apresentadas, muitas vezes, só foram possíveis graças à arrecadação de direitos que passou a ocorrer com maior frequência a partir da década de 1720, com contratos específicos arrematados junto ao Conselho Ultramarino com o objetivo de cobrar direitos desses africanos revendidos para as Minas. Analisar quem eram esses contratadores e suas redes mercantis pode nos ajudar a compreender os interesses em jogo nesse comércio, além de quais eram outros comerciantes envolvidos.

#### 5.4 Interesses mercantis entre o Reino, as Capitânicas do Norte e as Minas: os contratos, contratadores e demais negociantes de escravos

Assim como todo grande circuito comercial, o tráfico dos escravos que iam para as Minas passou a ter direitos cobrados pelo poder régio. A Coroa, diante da impossibilidade de ter controle sobre todas as esferas de circulação da economia, cedia a responsabilidade da cobrança de impostos para indivíduos com condições financeiras e estrutura para garantir isso. Ocorria, então, a arrematação de contratos em que o contratador pagava uma quantia para a

---

<sup>797</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506

<sup>798</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 43, D. 3912, AHU\_CU\_015, Cx. 46, D. 4132, AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4340

Coroa e ficaria com a responsabilidade de fazer a arrecadação dos impostos. Se conseguissem arrecadar mais do que o pago na arrematação do contrato, teriam lucros, caso contrário, prejuízos<sup>799</sup>.

Como já estudamos, uma das características dos homens de negócio no período colonial era exatamente investir em diversos ramos, com o objetivo de ter segurança e retorno financeiro. A arrematação de contrato, assim, tornou-se uma importante área de investimento em que os comerciantes se tornavam *sócios* do poder régio, em uma espécie de arrendamento do monopólio das atividades econômicas<sup>800</sup>. Além de permitir identificar a movimentação da economia colonial, esses contratos nos abre a possibilidade de perceber as diversas redes mercantis construídas, pois

As distâncias e as dificuldades de comunicação de transportes exigiam essa colaboração e a consequente formação de redes de confiança entre os dois lados do Atlântico. Logo, o espaço interferia nas dinâmicas da governação e tornava as redes indispensáveis para a consecução dos diversos atos da prática mercantil, inclusive a arrematação de contratos<sup>801</sup>

Ou seja, para arrematar um contrato, era necessário ter grandes cabedais e uma boa rede de articulação mercantil no Reino e no ultramar. Na década de 1720, os leilões de arrematação eram realizados no Conselho Ultramarino, o que fazia com que os comerciantes de Portugal tivessem mais facilidade em arrematar os contratos, além dos homens de negócio que estavam no Brasil mas que possuíam boas articulações e também circulavam pela Metrópole<sup>802</sup>.

Vários eram os tributos cobrados a partir dos contratos como os que eram admitidos sobre o sal, tabaco, açúcar, dízimas da Alfândega etc. No que se refere ao trato negreiro, os principais contratos eram de entradas de escravos vindos da Costa da África e de escravos que

---

<sup>799</sup> Nas palavras de Myriam Ellis: “Contratação, ou ação de contratar, mediante estabelecimento de contrato, ou *Assento*, refere-se à exploração ou ao comércio ou *trato* de mercadorias (respectivamente a exploração do óleo de baleia e o comércio de sal, por exemplo) bem como à arrematação, mediante contrato, do privilégio para a cobrança de tributos e rendimentos reais. Em ambos os casos, o Estado percebia antecipadamente determinados rendimentos destinados a enfrentar as muitas vezes prementes necessidades do Tesouro” ELLIS, Myriam. Comerciantes e contratadores do passado colonial.: uma hipótese de trabalho. **Revista IEB**. N.24, 1982, p.99. Outros estudos sobre os contratos e contratadores, ARAÚJO, Luiz Antônio da Silva **Contratos e Tributos nas Minas Setecentistas: o estudo de um caso - João de Souza Lisboa (1745-1765)**. Dissertação (Mestrado). UFF/ICHF/PPGH. Niterói, 2002; Idem. Fiadores, procuradores e testas de ferro: as redes de negociantes nas arrematações de contratos na América Portuguesa no setecentos. **Revista Eletrônica de História do Brasil**, v. 10, p. 79-96, 2008; Idem. Contratos, Comércio e Fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730). In.: CARRARA, Ângelo Alves; SANTIRÓ, Ernest Sánchez (orgs). **Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial** (séculos XVII – XIX). Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2012, p. 249-263. Em especial na praça de Pernambuco, ver SILVA, Op. cit, 2020

<sup>800</sup> ELLIS, Op. cit, 1982, AZEVEDO, Op. cit, 2013, p.69.

<sup>801</sup> SOUZA, Op. cit, 2012 p. 159

<sup>802</sup> Sobre as mudanças da arrematação que saiu das Câmaras para as Provedorias, depois para o Conselho Ultramarino, ver SILVA, op. cit, 2020, p. 46-49.

iam para as Minas. Portanto, o mercado de pessoas escravizadas se demonstrava importante, não apenas pela função assumida na produção de mercadorias, mas também porque poderia gerar rendas a partir dos impostos cobrados, como apontou o parecer do Conselho Ultramarino de 1726 sobre o comércio com a Costa da Mina, que afirmava que sem os escravos não se pode

Cultivar-se as terras, nem adiantar-se os descobrimentos das minas, seguindo-se também desta proibição [do comércio com a Costa da Mina], grande detrimento à fazenda real de Vossa Majestade, assim pela falta de direitos que se pagam dos mesmos escravos, como pelos que recebe a fazenda real do tabaco, aguardente e mais gêneros<sup>803</sup>

Os direitos dos escravos africanos geravam diversos rendimentos para a Coroa e, por consequência, também para os comerciantes envolvidos nesses negócios e nas arrematações dos contratos. Como vimos no tópico anterior, a tentativa de impedir ou limitar a venda de escravizados para as Minas não surtiu efeito, tendo se apresentado como um interessante negócio, movimentando diversos agentes. Diante dos constantes descaminhos e descumprimento das ordens régias, passou-se a cobrar os direitos dos escravos que desciam para as Minas e, em 1725, criou-se um contrato específico para isso.

Existiam três contratos que cobravam os impostos dos escravos que iam para as Minas: o de Pernambuco, o da Bahia e o do Rio de Janeiro. A partir de 1745, esses contratos passaram a ser arrematados em conjunto, mas ficavam discriminados os preços específicos para cada um. Apesar de, em alguns momentos, tentarmos comparar os três contratos, nossa análise será centrada no de Pernambuco, que nos interessa. De acordo com a documentação levantada, os contratos eram trienais e suas arrematações ocorreram da seguinte forma:

---

<sup>803</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 16, D. 1742

**Quadro 8- Contrato dos direitos dos escravos que saem de Pernambuco para as Minas**

Ano	Valor arrematação	Arrematante	Fonte
1725-1728	6:000\$000	Jerônimo Lobo Guimarães	AHU Códice 1269
1728-1731	6:800\$000	Diogo de Querenor	AHU Códice 1269
1731-1733	6:000\$000	Jerônimo Lobo Guimarães	AHU Códice 297
1733-1735	6:800\$000	Diogo de Querenor	AHU Códice 297; AHU_CU_015, Cx. 42, D. 3816
1737-1738	1:000\$000	José Vaz Salgado	AHU_CU_015, Cx. 52, D. 4538
1740-1742	3:020\$000	Estevão Martins Torres	AHU Códice 1269
1745-1748	1:010\$000	Manoel Barbosa Torres (Filho de Estevão Martins Torres)	AHU Códice 1269; AHU_CU_017-01, Cx. 54, D. 12682
1748-1751	1:000\$000	João Francisco	AHU_CU_005, Cx. 90, D. 7339
1751-1753	1:000\$000	José Francisco Ferreira	AHU_CU_017-01, Cx. 68, D. 15854
1753-1756	1:000\$000 <sup>804</sup>	Domingos da Costa Faria Guimarães	AHU_CU_017, Cx. 49, D. 4912
1757-1760	1:000\$000	Francisco da Silva Pereira	BN Digital <sup>805</sup>

Há algumas lacunas na documentação pesquisada. Não conseguimos identificar, por exemplo, a arrematação do contrato para o triênio 1735-1737, nem entre os anos de 1742-1745. Interessante destacar que não aparecem os contratos entre 1731 e 1739 no código 1269, informações que descobrimos de forma dispersa nas fontes. Outro ponto que nos chama a atenção são os anos de 1737 e 1738. Apesar de não constar em nenhum código sobre os contratos, identificamos que houve arrematação de um contrato de direitos de escravos que vão para as Minas por José Vaz Salgado por 1:000\$000, durante um ano apenas. Pela informação contida, o contrato foi arrematado em 21 de outubro de 1737, mas valeria a contar a partir de 19 do referido mês<sup>806</sup>. Apesar de este documento fazer referência à arrematação anual e não trienal, como de costume, identificamos uma referência a José Vaz Salgado como contratador deste referido contrato em 1735<sup>807</sup>. Ou o contrato foi do triênio e não conseguimos um documento específico demonstrando isso, ou esses três anos foram arrematados separadamente e não em conjunto.

Já entre 1748-1751, a única referência que tivemos foi sobre contrato dos escravos que saíam de Pernambuco para a “Costa do Sul”, informando o valor arrematado, mas sem outras

<sup>804</sup> Identificamos o nome do contratador, mas não os valores do contrato. Como os valores anteriores e posteriores foram de 1:000\$, estimamos que neste triênio (1753-1756) o valor tenha permanecido.

<sup>805</sup> BN Digital, Contratos da saída dos escravos das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, 1757 [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or849492.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or849492.pdf). Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>806</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 52, D. 4538

<sup>807</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

informações. Acerca da lacuna de 1753-1756, acreditamos que tenha ocorrido perda da documentação. Isso porque encontramos Domingos da Costa Faria Guimarães, em 1755, informando sobre irregularidades no negócio dos escravos que iam para as Minas. Domingos da Costa é apresentado como o contratador desses direitos, apesar de não termos encontrado os valores nem os contratos destes<sup>808</sup>. Ainda que não tenhamos esses números, é provável que não haja ocorrido muitas alterações, tendo em vista que, desde 1745 e em 1757, os contratos estavam sendo arrematados em torno de um conto de réis (1:000\$000).

Não conseguimos ter acesso a todas as condições dos contratos assinados nesse período, porém, ao compararmos o primeiro contrato – de 1725 – com o último – de 1757 –, percebemos que a estrutura é basicamente a mesma, ou seja, as condições dos contratos não mudaram durante as décadas estudadas. A partir delas, podemos ter uma noção de como deveria funcionar o comércio de escravizados saídos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro para as Minas, que normalmente seguiam as mesmas regras<sup>809</sup>.

A grande preocupação da Coroa – que se expressava no contrato e nas ordens – era de que não houvessem descaminhos. Isso parecia ser ainda mais comum ao comércio dos escravos vendidos a partir de Pernambuco e Bahia. O que ocorria era o seguinte: os comerciantes, ao levarem os escravizados para os portos do Rio de Janeiro ou Santos, deveriam carregar consigo guias com seus registros. Acontecia que muitos eram vendidos em Pernambuco mesmo, porém os negociantes repassavam essas guias para outros com o intuito de burlar a cobrança dos direitos, isto é, uma mesma guia era usada mais de uma vez. Dessa forma, havia uma preocupação da parte dos contratadores em exigir que essa guia fosse nominal, devendo também apresentá-la na venda para que não houvesse fraude.

Todos os escravos deveriam ser também registrados antes de entrar nas Minas, sendo essas guias e registros assinados pelo responsável por administrar o contrato (procurador, administrador ou o próprio contratador). Caso essas regras não fossem cumpridas e alguém fosse pego comercializando escravos de forma ilegal, estes seriam apreendidos e arrematados, ficando o valor dividido em três partes: uma para a Fazenda Real, outra para o contratador e uma terceira para o denunciante<sup>810</sup>.

<sup>808</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 49, D. 4912

<sup>809</sup> AHU\_CU\_017-01, Cx. 54, D. 12682 (Contrato de Jerônimo Lobo – 1725) e o de BN Digital, Contratos da saída dos escravos das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, 1757 [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or849492.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or849492.pdf). Acesso em 21 de fevereiro de 2022

<sup>810</sup> Algumas guias foram transcritas para o caso da sumaca *Santa Anna e São Joaquim*, como a seguinte: “Os oficiais da Fazenda Real desta capitania de Pernambuco por Sua Magestade que deus Guarde [ilegível] Fazemos saber em como por esta provedoria despachou José de Sá Rosa cinquenta escravos novos da Costa da Mina que leva por negócio pelo Rio de Janeiro para as minas do ouro dos quais escravos pagou dos direitos reais duzentos e cinte e cinco mil réis a razão de quatro mil e quinhentos réis por cada um ao novo contratador o capitão José Vaz

Em 1727, Jerônimo Lobo Guimarães, o primeiro arrematante destes contratos, informava que era necessário cumprir as ordens de controle, visto que havia muitas “vendas sorrateiras” em que se repassavam as mesmas guias para pessoas com nomes distintos. Cobrava, assim, que em cada guia constasse o nome do negociante<sup>811</sup>. O mesmo Guimarães, preocupado com esses desvios, determinava um porto específico para embarcar os escravizados, como uma maneira de ter maior controle sobre o negócio. Afirmava ele que, no caso da Bahia, os mineiros buscavam diversos portos distintos e usavam mercadorias – como lenhas – e se acompanhavam de negros ladinos para disfarçar o descaminho<sup>812</sup>. Esse tipo de estratégia usada para driblar o pagamento dos tributos também pode ter sido utilizada em Pernambuco. Em 1755, encontramos um caso de Cipriano Ribeiro que havia entrado com escravizados nas Minas, pelo rio Paraíba, e não apresentou a guia no período determinado, gerando dúvidas sobre se ele havia pago os direitos corretamente<sup>813</sup>.

As dúvidas acerca do pagamento dos direitos eram constantes, principalmente nos primeiros anos de aplicação do contrato<sup>814</sup>. Em alguns casos, quando havia escala (forçada ou não) na Bahia, não se sabia quais direitos seriam cobrados, se os 4\$500 de Pernambuco ou os 9\$000 da Bahia, gerando problemas com os contratadores<sup>815</sup>.

Normalmente, o investimento de um homem de negócio na arrematação de contratos se dava na expectativa de obter bons e seguros retornos. Os valores pagos por cada contrato, então, apesar de não expressar a quantidade de pessoas escravizadas que foram vendidas para as Minas, aponta – ao menos – a movimentação desse mercado. No ano da arrematação do primeiro contrato dos escravos que saíam de Pernambuco para Minas, em documento já citado, o rei solicitava o levantamento dos rendimentos deste negócio na década anterior, entre 1715 e 1725. Este representou uma média anual de 5:434\$300 réis, o que significou cerca de 1.200 escravos vendidos.

O primeiro contrato, então, foi arrematado por 6:000\$000 réis por Jerônimo Lobo Guimarães, ou seja, o referido contratador tinha a expectativa de que seriam registrados – no mínimo – 1.330 escravizados por ano vendidos para as Minas<sup>816</sup>. Um comércio que parecia

---

Salgado [ilegível] alguém se arrematou por contrato os ditos direitos reais por esta provedoria em observância da nova ordem de sua majestade que deu guarde, em virtude do que [ilegível] lhe passou o presente despacho. O qual vai por nos assinado e selado nesta casa dos contos da vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco aos dois dias do mês de abril (?) do ano de 1735” AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

<sup>811</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 29 D. 2627

<sup>812</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 29 D. 2624

<sup>813</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 49, D. 4912; DI, v.12, p.68

<sup>814</sup> DI, v. 49, p.138; e também as dúvidas sobre o já citado caso encontrado em AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

<sup>815</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

<sup>816</sup> Esse resultado foi feito a partir da divisão do valor total do contrato pelo preço cobrado por cada escravo vendido (4\$500). Para não ter prejuízo, deveriam ser vendidos 1.540 escravizados por ano.

promissor. Ainda de acordo com o documento citado no parágrafo anterior, o rendimento de Lobo Guimarães no primeiro ano de contrato (entre julho de 1725 e junho de 1726) foi de 6:930\$000, um interessante retorno para seu investimento.

No contrato de 1728-1731, Diogo Querenor dispendeu 6:800\$000 réis, tendo a expectativa maior do que a anterior, o que pode indicar que a movimentação no triênio anterior havia sido boa para os comerciantes. Porém, de acordo com o provedor de Pernambuco, o que foi arrecadado nesse período foi de “grande baixa” devido às mudanças na cobrança desses direitos, situação esta que parece ter gerado problema entre Diogo de Querenor e o procurador da Fazenda <sup>817</sup>.

**Tabela 20 - Rendimentos do contrato do triênio 1728-1731, arrematado por Diogo de Querenor**

<b>Ano</b>	<b>Rendimento do contrato</b>
<b>1729</b>	2:432\$500
<b>1730</b>	1:037\$000
<b>1731</b>	738\$000
<b>Total</b>	4:207\$500

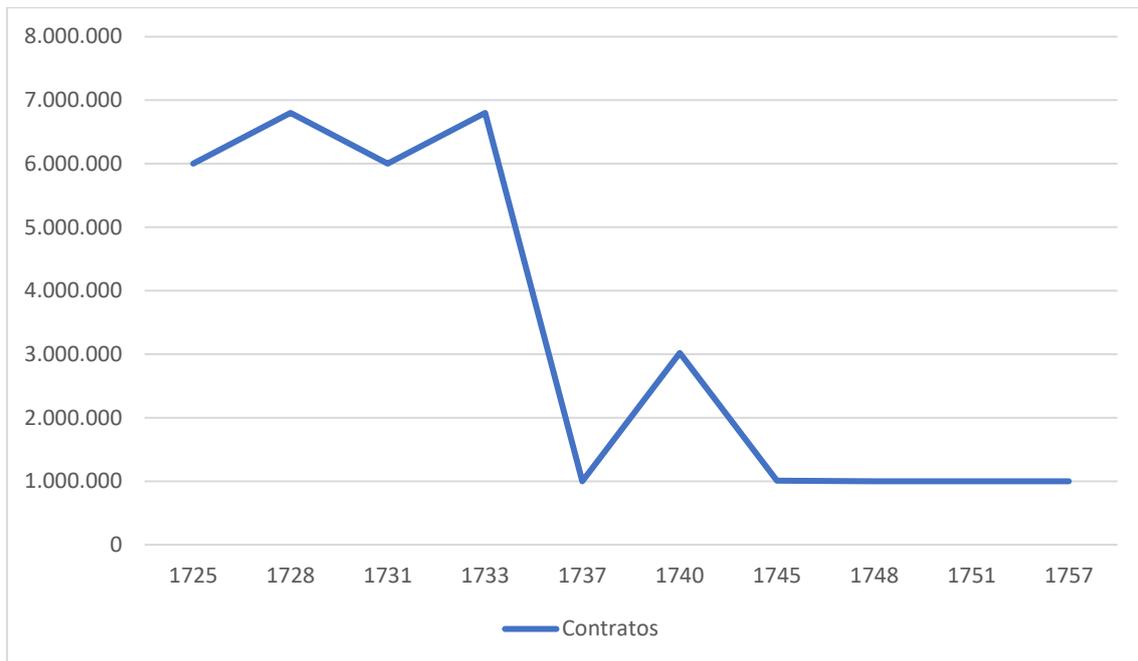
Fonte AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3816

Portanto, é possível perceber que, a partir da década de 1730, começava a se desenhar uma queda nos rendimentos que também se expressou na diminuição dos valores arrematados, fazendo-nos acreditar que houve uma redução na movimentação do mercado<sup>818</sup>. Em 1740, o contrato foi arrematado pela metade do preço antes negociado. Esse valor caiu ainda mais em 1745, estabilizando-se em um conto de réis nos anos seguintes, reforçando a conjuntura já analisada no tópico anterior de que o mercado interno de escravizados entre Pernambuco e Minas havia diminuído no período.

<sup>817</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3816; AHU\_CU\_015, Cx. 197, D. 13552

<sup>818</sup> Poliana da Silva acredita que isso também pode ter sido uma forma de Diogo Querenor reivindicar, junto à Coroa, alguma forma de redução do valor ou o não pagamento do contrato. SILVA, op. cit, 2020, p. 219

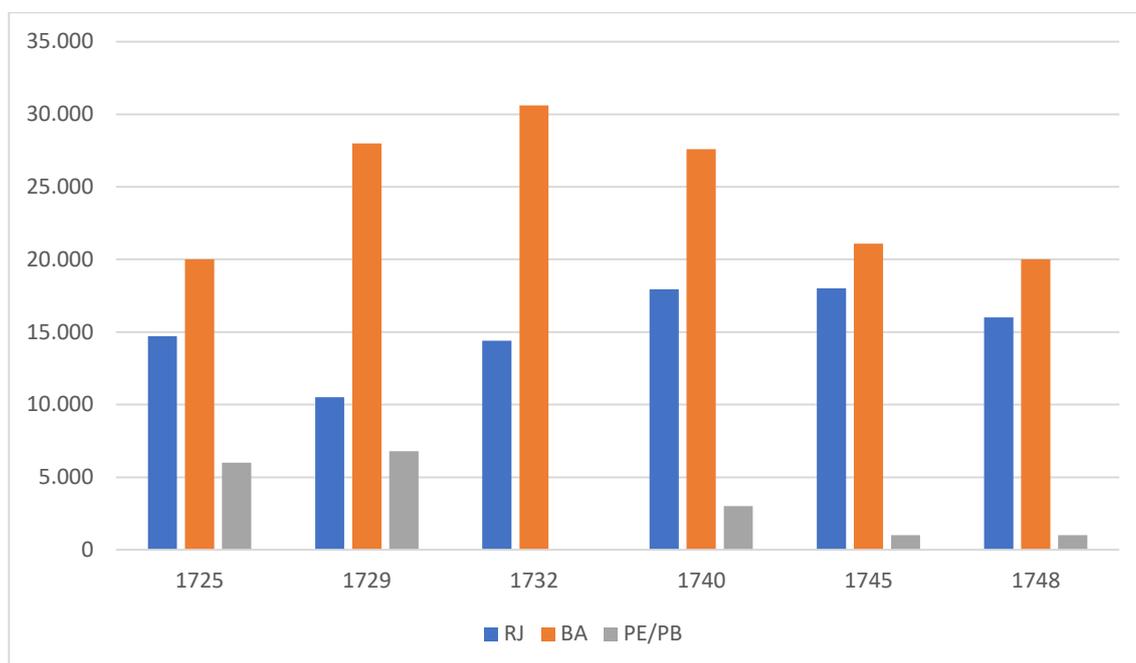
**Gráfico 13 - Valores de arrematação dos contratos dos escravos que saem de Pernambuco para as Minas**



Fontes: ver fontes do Quadro 8

Os números apresentados, referentes a Pernambuco, ao serem comparados com outros contratos de escravos que saíam para as Minas, mostram que a Bahia manteve sempre uma grande influência sobre o tráfico com a região mineradora. O Rio de Janeiro foi crescendo paulatinamente, em especial a partir da década de 1730. Em paralelo a isso, Pernambuco sempre se manteve como terceira grande vendedora de escravos para as Minas, mas teve sua participação ainda mais reduzida a partir das décadas de 1730 e 1740. Lembramos que movimentação parecida ocorre entre as três praças no que diz respeito à importação dos escravos vindos da África: Pernambuco vai perdendo espaço para Bahia e Rio de Janeiro, consolidando-se como terceiro maior porto negreiro do Brasil. A consequência disso, como já apontamos anteriormente, foi uma maior concentração dessas redes mercantis nas mãos dos principais homens de negócio.

**Gráfico 14 – Comparativo dos Contratos dos Escravos que iam para as Minas de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro**



Fontes: ver fontes do Quadro 8

Se as estimativas apresentadas por Maurício Goulart estiverem certas, é provável que os contratos de escravos que saíam de Pernambuco para as Minas tenham sido deficitários a partir da década de 1740. Isso porque, uma vez que estes estavam valendo 1:000\$000, significa que os contratadores esperavam – no mínimo – serem vendidos por ano 222 escravizados. Em contrapartida, as estimativas apresentadas são de 334 para o triênio, sendo 111 anuais, ou seja, a metade da expectativa do investimento. Isso pode ser percebido nos contratos arrematados por Estevão Martins Torres, que geraram dívidas para este homem de negócio, como veremos adiante.

Esses dados reforçam o que já apresentamos: a partir da década de 1740, o negócio de escravizados para as Minas, partindo de Pernambuco, foi deixando de ser rentável e, possivelmente, houve uma redução da participação dos envolvidos. Se nas décadas de 1740 e 1750 continuaram ocorrendo esses negócios, ainda que em menor quantidade, isso se deu – provavelmente – porque estavam relacionados a redes mercantis que envolviam outras mercadorias e que seriam de maior consistência, como no caso das embarcações de José Vaz Salgado, – grande homem de negócio, que mantinha relações com Rio de Janeiro e Minas Gerais desde a década de 1730.

Nem sempre as expectativas eram alcançadas, tendo os contratadores prejuízos, pois, afinal, era um investimento de risco. Já em 1729, Jerônimo Guimarães deveria repassar para a Fazenda Real mais de 12 contos referentes a este contrato; entretanto, isso não ocorreu, e ele ficou devendo esse valor. No caso do Rio de Janeiro, Antônio Lobo Guimarães – possivelmente, seu parente – foi acusado de não saber fazer a administração e deixar que muitas pessoas passassem com escravos para as Minas sem pagarem os direitos corretamente<sup>819</sup>. Por sua vez, no caso de Pernambuco e Paraíba, ele acusou a provedoria da Fazenda por “falta de inteiro comprometimento com as condições” do contrato e que isso tinha gerado “perdas e danos”<sup>820</sup>. Argumentava, ainda, que eram os descaminhos e os valores pagos que os rendimentos dos contratos.

Contudo, é bom ressaltar que, mesmo que alguns desses contratos não fossem lucrativos, as dívidas poderiam ser compensadas por outros negócios. Afinal, os homens de grosso trato investiam em diversos ramos como uma forma de obter vantagens e balancear os riscos e perdas. A arrematação de contrato é um indicativo disso, pois esses negociantes investiam em muitos contratos ao mesmo tempo, sobretudo aqueles que eram residentes no Reino. O que é interessante identificar na arrematação dos contratos dos escravos que saíam para as Minas é o fato de que esses comerciantes não eram residentes no Brasil e sim em Portugal, e que viam nesse negócio – em tese, “interno” à colônia – uma forma de lucrar. Diante disso, vamos agora fazer uma análise, a partir das informações que temos, dos diversos comerciantes envolvidos nos negócios dos escravizados que saíam das Capitanias do Norte para as Minas, começando por Jerônimo Lobo Guimarães, o primeiro contratador desse negócio.

Natural da vila de Guimarães e morador de Lisboa, capital do Império, Jerônimo Lobo Guimarães foi um grande comerciante e transformou-se também em arrematador de contratos, sendo considerado pelo Conselho Ultramarino “o principal arrematante da Corte”<sup>821</sup>. Na década de 1720, arrematou os seguintes contratos: Dízimos da Alfândega de Pernambuco e Paraíba, Direitos dos Escravos que vinham da Costa da Mina e Cabo Verde, da Guarda Costa, e os Direitos dos Escravos que iam para as Minas, saindo da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, bem como da Alfândega de Pernambuco e Paraíba<sup>822</sup>. Quando não se tornou contratador,

---

<sup>819</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 20, D. 2178, AHU\_CU\_017, Cx. 20, D. 2179

<sup>820</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 45, D. 4085

<sup>821</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 20, D. 2178

<sup>822</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 15, D. 1608; sobre a Alfândega de Pernambuco e Paraíba ver OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura S. As diretrizes fazendárias das alfândegas do Reino e suas aplicabilidades nas alfândegas de Pernambuco e Paraíba, séculos XVI-XVIII. In: Marco Volpini Micheli; Thiago Dias. (Org.). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX.** 1ed. São Paulo: Alameda, 2020, v. 1, p. 393-418

Jerônimo Lobo aparecia como fiador, como ocorreu nos casos do Contrato das Aguardentes da Bahia<sup>823</sup>.

Todos esses contratos, arrematados no mesmo período, demonstram a influência e poder econômico de Jerônimo Lobo Guimarães e seu objetivo de tentar monopolizar o mercado que circulava no Brasil<sup>824</sup>. Se ficarmos apenas no trato negreiro, Guimarães era responsável pelos principais contratos de entrada de africanos no Brasil e de suas vendas entre capitanias, ou seja, tentava obter vantagens em quase todas as áreas desse negócio. O referido comerciante dispendeu dezenas de contos de réis nesses contratos, valores bastante consideráveis. O seu caso também permite-nos perceber como interesses de comerciantes do Reino se voltavam para o ultramar, projetando-se para as principais praças comerciais do Brasil, como Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Essa projeção gerava conflitos, porém também se dava em articulação com outros negociantes, tendo em vista que Guimarães não morava no Brasil e, portanto, era necessário ter uma ampla rede de confiança e de negócios para que esses tratos dessem certo<sup>825</sup>.

Conseguimos identificar muitos desses seus procuradores, fiadores e administradores nas capitanias de Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia. Normalmente, eram homens de negócio de renome nas referidas praças e os que “melhor pagam os arrematantes”<sup>826</sup>. Daqueles associados a Jerônimo Lobo, temos o seu próprio irmão, Simão Lobo Guimarães, que também arrematava contratos do Brasil e vivia na Bahia, possivelmente em sociedade com seu irmão. Outros foram Antônio Paes de Lemos, Manoel Rodrigues Costa, João da Costa Ferreira e Manoel Soares da Cruz, que foram seus fiadores, apesar da resistência dos provedores da colônia<sup>827</sup>. No caso de Pernambuco, identificamos Manoel Soares da Cruz. Encontramos também Alexandre de Lemos, administrador de contratos em Pernambuco, José dos Santos e Manoel Correia Bandeira<sup>828</sup>.

O contratador Diogo de Querenor, o segundo a arrematar o contrato estudado, apresentou como seus fiadores Antônio Marques Gomes, Francisco Luis Sajão e João Batista Querenor, denominados como “homens de negócio de bom crédito e satisfação”<sup>829</sup>. Não sabemos a atuação dos dois últimos, sendo provável que João Batista fosse da família de Diogo,

---

<sup>823</sup> AZEVEDO, Op. cit, 2013, p. 81-82

<sup>824</sup> OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura S. O contrato do direito dos escravos que desciam de Pernambuco para as minas de Jerônimo Lobo Guimarães, Anais Eletrônicos Encontro do Núcleo de Estudos do Mundo Atlântico Impérios atlânticos e suas dinâmicas históricas, séculos XVI-XIX: Recife, 2019, p.13-25

<sup>825</sup> Sobre os conflitos, SOARES, op. cit, 2000, p. 82

<sup>826</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 15, D. 1608

<sup>827</sup> Idem

<sup>828</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 31, D. 2845. Estes dois últimos não deixaram claro se eram representantes em Portugal ou no Brasil.

<sup>829</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3816

devido ao sobrenome. Já Antônio Marques era natural de Portugal, tendo chegado em Recife na década de 1740, onde se casou com Maria Josefa da Rocha, filha de um importante homem de negócio desta praça, Basílio Rodrigues Seixas, que também era traficante de escravos. Antônio Marques atuava como “mercador de escravos em embarcação de que é capitão”, tendo envolvimento também nas atividades de curtume de solas<sup>830</sup>. Sua chegada em Recife foi posterior às arrematações feitas por Diogo de Querenor, o que nos leva a imaginar que Antônio Marques possivelmente já tinha relações estabelecidas nesta praça, mas ainda não residia nela, o que foi concretizado posteriormente.

Outro arrematante de contrato dos escravos que desciam para as Minas foi Estevam Martins Torres. Quando ele passou a investir nesse contrato, já sabemos que o mercado não estava propício e isso pode ser percebido no valor arrematado: a metade do que havia sido nas décadas anteriores, reduzido ainda mais nos anos posteriores. Isso se expressou também nas dívidas que este homem de negócio deixou para a Fazenda Real.

Após a sua morte, a família de Estevão Martins – a viúva e seus filhos – demoraram a abrir o inventário, o que acabou levando a um questionamento da parte dos seus credores. Em 1766, foi feito um levantamento dos contratos que haviam sido arrematados e aqueles dos quais ele possuía dívidas junto à Fazenda Real<sup>831</sup>. Sobre suas redes de negócio, podemos identificar que envolviam, assim como Jerônimo Guimarães, interesses na África, Brasil, Índia e Portugal. Estevam Martins possuía uma casa de comércio no Reino, “uma das mais opulentas deste reino”, e era um rico comerciante de Portugal, chegando a deixar como herança a fortuna de 1.025:192\$058 líquida, sendo abatidas as dívidas citadas anteriormente<sup>832</sup>. Envolvendo-se no comércio de escravos, Martins Torres cobrava os direitos dos que entravam de Angola na Bahia e dos que eram vendidos de Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia para as Minas, ou seja, apresentava características comuns ao de outros arrematadores.

---

<sup>830</sup> SOUZA, Op. cit, 2012, p. 363

<sup>831</sup> ANTT, PT/TT/MR/EXP/051/0224/00021. Requerimento de Maria Teresa de Abreu, viúva de Estevão Martins Torres, solicitando a nomeação de um juiz para administrar o inventário dos bens do falecido marido, 1766. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=8019269>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022; ANTT, PT/TT/MR/EXP/051/0120/00024. Requerimento de João Clímaco Torres, adjunto à administração da casa do seu pai, Estevão Martins Torres, sobre a administração dos bens relativos aos bens de Manuel Barbosa Torres, 1789. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7899240>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022.

<sup>832</sup> ANTT, PT/TT/MR/EXP/051/0224/00021. Requerimento de Maria Teresa de Abreu, viúva de Estevão Martins Torres, solicitando a nomeação de um juiz para administrar o inventário dos bens do falecido marido, 1766. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=8019269>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022; ANTT, PT/TT/MR/EXP/051/0120/00024. Requerimento de João Clímaco Torres, adjunto à administração da casa do seu pai, Estevão Martins Torres, sobre a administração dos bens relativos aos bens de Manuel Barbosa Torres, 1789. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7899240>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022.

Dos contratos que possuía dívida, estavam os dos escravos que iam de Pernambuco para as Minas entre os anos de 1740-1742 e 1745-1748<sup>833</sup>. No primeiro, Estevão Martins ficou devendo 1:844\$000 e, no segundo, sua dívida constou como sendo de 3:030\$000. O que nos chama atenção em relação ao segundo é que foi arrematado em 1:010\$000 por ano, somando 3:030\$000 para o triênio. Ou seja, aparentemente, o contratador não arrecadou nada neste período? Ou o valor arrecadado não foi passado para a Fazenda Real?

O curioso desse caso foi que, em 1744, o provedor da Fazenda de Pernambuco abriu investigações para saber o que tinha ocorrido. O referido contrato havia sido arrematado, porém não apareceu nenhuma pessoa que se responsabilizasse por isso. Não sabemos exatamente o que aconteceu mas, nesse triênio, ao que tudo indica, não houve nenhum registro de venda de escravos por falta de algum administrador do contrato<sup>834</sup>. O capitão-mor Manoel Ferreira da Costa, o capitão Antônio Carvalho da Silva e o capitão José de Freitas Sacotto – importante comerciante de escravos – foram chamados pelo provedor para dizerem se conheciam o arrematador e se eram seus administradores, o que foi negado por todos<sup>835</sup>.

Os negócios também foram passados dentro da família, como herança. O filho de Estevam Martins, Manoel Barbosa Torres, além de sócio do pai, também se tornou herdeiro de sua riqueza e assumiu a posição de arrematador do contrato dos escravos que iam para as Minas, ou seja, manteve práticas parecidas com as do pai, possivelmente aproveitando-se das relações construídas anteriormente. Um dos principais fiadores desta família foi José Ferreira da Veiga, também articulado ao mesmo contrato<sup>836</sup>.

Os contratadores não eram os únicos interessados no trato negreiro entre as Capitanias do Norte e as Minas. O caso de José de Torres, já citado algumas vezes, é interessante para pensar essas conexões atlânticas que chegavam até as Minas. Esse comerciante circulava pelos mais importantes portos do Brasil e África. Conhecedor das rotas que levavam à Costa da Mina, “estabelecera relações comerciais, ora amigáveis, ora tempestuosas, com os holandeses do castelo de São Jorge da Mina, além dos ingleses do castelo de Cabo Corso e do Forte William, em Uidá”<sup>837</sup>. Foi um dos responsáveis pela construção da Fortaleza de Ajudá, chegou a ser preso – acusado de comércio ilegal – e entrou em conflito com o vice-rei.

---

<sup>833</sup> Neste último triênio, no códice 1269, aparece seu filho Manoel Barbosa Torres como arrematador. Mas neste documento, é registrado como de Estevam Martins.

<sup>834</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5195

<sup>835</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 60, D. 5149

<sup>836</sup> Sobre essas relações, ver ARAÚJO, Op. cit., 2008

<sup>837</sup> VERGER, Op. cit, 2002, p. 86

Sobre esse comerciante, o que mais nos interessa destacar, porém, consiste nas suas relações com Pernambuco. Sabemos que Torres possuía, pelo menos, três embarcações envolvidas no trato negreiro que carregavam tabacos em Pernambuco, partiam para a Costa da Mina e de lá desembarcavam na Bahia ou Rio de Janeiro<sup>838</sup>. Apesar de não haver muitas informações sobre o ocorrido, já na década de 1720, sabemos que ele foi preso negociando gêneros não permitidos com os estrangeiros – possivelmente o tabaco, mas não sabemos se o ouro também<sup>839</sup>.

As suas relações com as Minas do Brasil podem ser pensadas a partir dos negócios com o Rio de Janeiro, importante porto que se conectava com a região aurífera. Em 1737, estava armando duas embarcações para negociar escravos em Benguela, ir até a vila de Santos e seguir viagem às minas de Goiás e Cuiabá<sup>840</sup>. Todas essas informações nos demonstram que José de Torres estava articulado nas principais praças e portos comerciais do Brasil e da África, estabelecendo também redes mercantis com as Minas. Não temos como saber se desembarcava também escravizados em Pernambuco, mas esta capitania lhe servia, pelo menos, para abastecer-se de tabaco, fundamental para esse negócio. Dessa maneira, acabou estabelecendo parceria com José Vaz Salgado.

Muitas foram as informações que já apresentamos sobre Vaz Salgado: que estava estabelecido no Recife desde o início do século, que era o mais rico homem de negócio desta praça e comerciante de africanos escravizados, tendo embarcações que compravam na Costa da Mina e Angola. Ele também se destaca na documentação devido às suas conexões com o Rio de Janeiro e com as Minas. Já apresentamos que, durante a década de 1740 e 1750, foram registradas embarcações suas indo para o Rio de Janeiro vender escravizados. Em sua pesquisa, Kelmer Mathias apontou as relações entre Vaz Salgado e Pedro Gomes de Abreu, diretamente nas Minas<sup>841</sup>.

O caminho do Rio de Janeiro para carregar tabaco na Bahia e em Pernambuco, assim como fazia José de Torres, era comum e também foi registrado com a galera *Nossa Senhora da Penha*, que tinha como capitão Manoel Couto e Silva em 1741<sup>842</sup>. Será que esse capitão possuía contatos com José Vaz Salgado e outros comerciantes do Recife?

---

<sup>838</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3791, AHU\_CU\_015, Cx. 43, D. 3912, AHU\_CU\_015, Cx. 46, D. 4132, AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4340

<sup>839</sup> Verger, como veremos no último tópico, sugere esse contrabando por José de Torres, mas não conseguimos identificar na documentação que tipo de mercadoria poderia estar sendo contrabandeada

<sup>840</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 29, D. 3098

<sup>841</sup> MATHIAS, Op. cit., 2012.

<sup>842</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 34, D. 3566

Até agora, apresentamos os principais homens de negócio que possuíam interesses e se envolveram no comércio de pessoas escravizadas das Capitânicas do Norte para as Minas, tendo, nesse trato, mais um ramo de investimento e negócio dos que possuíam. Esses homens estavam no topo da hierarquia dos grupos mercantis estavam instalados seja em Lisboa ou nas grandes praças comerciais do Brasil, possuindo redes comerciais que se espalhavam por todo o Império português.

A partir do levantamento dos comerciantes vinculados ao Recife feito por George Cabral de Souza, conseguimos constatar vários destes que tiveram envolvimento dos negócios com as Minas, como Antônio Teixeira da Silva, José de Souza Silva, Manuel Duarte Passos e Mateus de Gouveia e Souza. Hugo Bonifácio também nos traz alguns casos de comerciantes vinculados entre Recife, os sertões das Capitânicas do Norte e as Minas, como Lourenço Pereira da Costa<sup>843</sup>.

Entretanto, para casos de comerciantes específicos de escravizados, as informações são mais dispersas. Sistematizamos os comerciantes que tinham envolvimento com o comércio de escravos com a África, possuíam ouro e/ou tinham envolvimento direto com a venda de escravos para as Minas:

---

<sup>843</sup> BONIFÁCIO, op. cit, 2012

**Quadro 9 – Homens de Negócio do Recife que possuíam envolvimento com o tráfico de escravo e remeteram ouro para Lisboa**

<b>Agostinho Ferreira da Costa</b>
<b>Antônio Costa de Souza</b>
<b>Antônio da Silva Gama</b>
<b>Antônio de Almeida Vila Nova</b>
<b>Antônio Fernandes Matos</b>
<b>Antônio Gomes Ramos</b>
<b>Antônio José Brandão</b>
<b>Antônio Rodrigues da Silva Praça</b>
<b>Antônio Teixeira da Silva</b>
<b>Brás Ferreira Maciel</b>
<b>Francisco Gomes da Fonseca</b>
<b>João de Oliveira Gouvim I</b>
<b>João Ribeiro de Oliveira</b>
<b>José Vaz Salgado</b>
<b>José de Sá Rosa</b>
<b>Luís Ferreira de Moura</b>
<b>Manuel Coelho da Silva</b>
<b>Manuel Ribeiro de Oliveira</b>

Fonte: SOUZA, George F. C. de. **Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 - c. 1759)**. 1. ed. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012

Como iremos aprofundar mais no próximo tópico, havia uma relação direta entre o tráfico de escravos – principalmente com a Costa da Mina – e o acesso ao ouro das Minas Gerais. Diante disso, utilizamos o banco de dados levantado por George Cabral Souza sobre os comerciantes que tinham negócios em Recife. Essa tabela foi organizada a partir das referências ao fato de esses comerciantes fazerem tratos com a África e enviarem ouro para Lisboa, ou seja, tentamos identificar indícios que se cruzavam: ouro e acesso ao mercado na África, sugerindo possíveis negociações ou com mineiros, ou revendendo escravizados para as Minas.

Além dessas aproximações, também temos referências diretas a comerciantes que compravam escravos no Recife e os revendiam nas Minas ou no Rio de Janeiro. Mesmo que esses registros tenham sido poucos, pois a documentação encontrada não nos dá detalhes sobre como ocorriam essas negociações, conseguimos identificar alguns nomes importantes. Um deles foi Antônio Rodrigues da Silva Praça que, de acordo com a pesquisa de George Souza, era um homem de negócio envolvido na “partida de escravos e os tornava a vender”<sup>844</sup>. Outro foi Francisco Gomes da Fonseca, que comprava escravos no Recife e vendia-os no Rio de

<sup>844</sup> SOUZA, G.F.C., Op. cit, 2012, p. 371

Janeiro. Ele era, em 1749, proprietário de um patacho chamado de *Nossa Senhora do Carmo e Santo Antônio*, envolvido, possivelmente, nesse comércio de cabotagem<sup>845</sup>.

A documentação com mais informações sobre esse trato, porém, é de 1735, quando o comerciante José de Sá Rosa pedia à Coroa para resolver a situação em que se encontrava. De acordo com ele, possuía 50 escravizados que iam ser negociados nas Minas, fazendo escala no Rio de Janeiro. No meio do caminho, a sumaca – *Santa Ana e São Joaquim*, à qual já fizemos referência – arribou na Bahia e iniciou-se um conflito sobre os direitos a serem cobrados. Essa documentação nos foi importante, pois, para resolver a contenda, as autoridades régias tiveram que fazer o levantamento de casos similares e acabaram fazendo referência a alguns nomes e casos de vendas de escravizados de Pernambuco para as Minas, como sistematizados no quadro a seguir:

---

<sup>845</sup> ABN, v. 28, p.431

**Quadro 10 - Casos registrados de negócio de escravos para as Minas saindo de Pernambuco**

Ano	Despacharam escravos	Transporte	Quantidade de escravos	
1724	Tomé João Nogueira	Sumaca Nossa Senhora do Livramento e Almas		
	Lucas Fernandes Chaves			
	Amaro Moreira da Paz			
	Manoel Ferreira de Barros			
	Custodio Ferreira de Carvalho			
	Manoel Francisco			
	Francisco Rodrigues Mendes			
			Total da sumaca	132
1724	Luiz Teixeira da Silva	Não identificado		14 <sup>846</sup>
1726	Agostinho Rodrigues	Pelos caminhos do sertão		
	Gonçalo Pires da Silva	Pelos caminhos do sertão		
			Total	65
1734	Capitão João Gonçalves	Não identificado		2
1735	Antônio da Silva Lisboa	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		12
	Manoel da Costa Soares	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		15
	Antônio Jorge	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		6
	João de Sousa	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		5
	Manoel de Sousa Lima	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		49
	Francisco Rodrigues da Costa	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		30
	José de Sá Rosa	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		50
	Manoel de Sousa Santiago (mestre da Sumaca)	Sumaca Santa Ana e São Joaquim		9
				Total da sumaca

Fonte: AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221

Essas informações estão longe de representar um quadro quantitativo das viagens entre Pernambuco e Minas, passando pelo Rio de Janeiro ou Bahia, dados mostrados no tópico anterior. Contudo, os nomes apresentados nos permitem identificar alguns dos comerciantes que se voltavam mais especificamente para esse comércio interno de pessoas escravizadas.

<sup>846</sup> Luiz Teixeira saiu com 11 escravos de Pernambuco e, na Bahia, comprou mais 3.

Vamos começar pelo próprio José de Sá Rosa, que despachou 50 africanos novos da Costa da Mina para o Rio de Janeiro. Natural de Lisboa, chegou no Recife ainda criança, possivelmente entre 1716 e 1722; ou seja, após uma década de sua migração, já estava envolvido com o negócio interno de escravizados. Na década de 1740, foi classificado como “homem de negócio com grande comércio e correspondência com o Reino”, demonstrando que, em meados do século, já havia ascendido em seus negócios<sup>847</sup>. O que nos parece é que José de Sá Rosas era um comerciante de escravizados mais voltado para o negócio interno e que foi acumulando riquezas, tornando-se um grande homem de negócio da praça do Recife nos anos 1740 e 1750.

Nesse caso, também é interessante destacar o mestre da sumaca, Manoel de Sousa Santiago. Nas negociações feitas pelo mar, normalmente, os mestres possuíam uma parte dos escravizados a serem vendidos. Leonor Freire Costa, ao analisar o período de conflitos do século XVII, aponta a possibilidade de que muitos desses mestres assumiam a posição de pequenos comerciantes, os comissários volantes. Acreditamos que essa também é uma hipótese que pode ser utilizada para pensar o comércio entre as capitanias, principalmente tendo em vista – de acordo com a mesma autora – que a circulação de ouro aumentou a quantidade desses comissários. Dessa maneira, acreditamos que Manoel de Sousa Santiago também era um pequeno comerciante que, possivelmente, envolveu-se no referido negócio outras vezes.

Outro nome foi o de Custódio Ferreira de Carvalho. Chegado no Recife em 1713, casou-se com Suzana da Silva. O irmão de Custódio era o comerciante de escravos Caetano Ferreira de Carvalho, que tinha relações com a Costa da Mina. Em 1749, ele apareceu como proprietário do patacho *Nossa Senhora da Conceição Santa Ana e Santo Antônio*; ou seja, com uma década vivendo no Brasil, Custódio Ferreira de Carvalho já estava envolvido no trato negreiro, vendendo escravos para as Minas. 25 anos depois, continuava envolvido com o comércio atlântico, mas não sabemos se ainda com relações nas Minas. Em 1751, remeteu ouro para Lisboa. Seus bens circulavam em torno de 40 a 50 mil cruzados (ou 160 a 200:000\$)<sup>848</sup>.

Vários desses comerciantes que remetiam escravos para as Minas não são identificados em outros documentos. Isso pode ter ocorrido pela perda dessa documentação, sem dúvida. Outra possibilidade está no fato de que eram comerciantes de médio ou pequeno porte que, aproveitando o grande fluxo e vantagens desse negócio no período, conseguiram comprar escravos africanos e vendê-los nas Minas, mas que, depois de um tempo, não voltavam a esse

---

<sup>847</sup> SOUZA, G.F.C, Op. cit, 2012, p. 479

<sup>848</sup> Ibidem, p. 384-386; ABN, v. 28, p.431

mercado<sup>849</sup>. Sob essa perspectiva, também acreditamos que seja possível pensar aqueles casos de comerciantes que se envolveram nesse trato a partir da Paraíba, como vimos no decorrer deste trabalho, e que conseguiram, com isso, estabelecer conexões de menor porte com as Minas. Esses foram mais difíceis de identificar na documentação, pois sua participação foi menos registrada.

Temos também, na base desse negócio, os comboieiros que, como já ressaltamos anteriormente, eram os responsáveis por fazer a movimentação desses escravizados. Muitos deles não possuíam moradia fixa, circulando constantemente pelas capitânicas do Brasil com o objetivo de comprar mercadorias – entre elas, pessoas escravizadas – e revendê-las nas Minas.

Diante do que foi exposto até aqui, podemos perceber que não eram poucos os comerciantes que se envolveram nos negócios de escravos entre as Capitânicas do Norte e as Minas, desde os grandes, que possuíam interesses em diversas praças do Império português, até aqueles que passaram a comprar e vender cativos com o objetivo de obter riquezas – o que, sobretudo nesse período, significava acessar o ouro. Nos diversos caminhos percorridos, a prática do contrabando foi uma constante. Tentar identificar como o ouro circulava é, também, uma forma de compreender este trato. Discorreremos sobre isso a seguir.

### 5.5 Caminhos e descaminhos do ouro

Um dos principais motivos para a intensa utilização do ouro consistia no fato de permitir maior liquidez, algo tão difícil no período colonial. Exatamente por isso, também, as diversas formas que o ouro assumiu, em especial o ouro em pó, dificultavam a fiscalização por parte da Coroa, facilitando, assim, os descaminhos ocorridos no trato entre as Minas e demais capitânicas do Brasil<sup>850</sup>. Neste tópico, apresentaremos como o ouro poderia circular entre as Minas, as Capitânicas do Norte e a África, sendo associado ao mercado de escravizados. É muito difícil encontrar na documentação como se dava esse circuito, pois parte dele ocorria de maneira ilegal, sendo possível identificar algumas denúncias ou prisões devido ao descumprimento de ordens régias sobre o assunto. Antes de tudo, é importante fazer algumas considerações sobre o que essa circulação de ouro representou para o Atlântico.

---

<sup>849</sup> Essa possibilidade também foi apresentada por Júnia Furtado: “A maioria das pessoas que entravam com cargas nos registros da Capitania passavam uma única vez, o que caracterizava um comércio diversificado, pouco especializado e pulverizado nas mãos de inúmeros comerciantes, quase sempre ocasionais”. FURTADO, Op. cit., 2006, p.262.

<sup>850</sup> “por sua própria natureza, o ouro em pó é fácil de esconder. Em Minas Gerais, raramente era necessário recorrer a subterfúgios, porque o principal meio de troca era o ouro em pó. Os escravos tinham permissão para possuir ouro em pó a fim de cobrir suas próprias necessidades” RUSSEL-WOOD, Op. cit., 2005, p. 183

Como estamos demonstrando até aqui, o Atlântico deve ser pensado a partir de uma noção de unidade, pois por este oceano circularam diversas pessoas, mercadorias, ideias, etc. Isso não significa dizer que não houvesse diferenças e diversidade, pelo contrário: foram se construindo regiões que, por meio de portos principais, relacionaram-se com o oceano, com características específicas. No nosso caso, estamos destacando as Capitanias do Norte como uma região que se inseriu de uma determinada maneira nesse mercado. Para identificar essas conexões, os circuitos comerciais são fundamentais.

Nesse sentido, não podemos deixar de pensar que, junto com o tráfico negreiro, o ouro foi fundamental para a formação do Mundo Atlântico. Há décadas, alguns estudos já apontavam como esses mercados foram importantes para o processo de acumulação de capital na Europa, ainda que haja divergências nesse sentido. Um dos trabalhos pioneiros nesse sentido foi o de Mafalda Zamella, que, mesmo se preocupando em analisar o abastecimento das Minas durante o século XVIII, atentou também em destacar as relações construídas entre esta capitania com os mercados da Europa e África. Outro importante estudo sobre a circulação do ouro pelo Atlântico foi o de Virgílio Noya Pinto, que demonstra como essa produção no Brasil foi importante para o comércio estabelecido entre Portugal e Inglaterra, associando-a às flutuações econômicas mundiais do século XVIII.

Partindo da perspectiva de que, ao estudar as capitanias de forma mais integrada e não separada, seria possível entender melhor algumas relações político-mercantis do século XVIII, Leonardo Kelmer Mathias sugere pensar o *espaço econômico do ouro*, sendo este

uma representação geográfica dos circuitos mercantis decorrentes das demandas de mercadorias, serviços e mão de obra provenientes das áreas mineradoras. Impute, nesses termos, uma divisão espacial-produtiva entre as regiões abastecedoras concomitantemente à submissão dessas mesmas regiões ao setor minerador<sup>851</sup>

Portanto, assim como estamos tentando demonstrar, devemos sempre pensar o comércio como uma importante forma de construção do espaço, que conectou diversas partes do Atlântico. Nesse sentido, o mercado de escravizados se constituiu como uma das principais formas de se relacionar com as Minas e obter ouro, constituindo-se dois pontos do circuito. Os mineiros do Brasil demandavam escravizados africanos como mão de obra; para isso, compravam-os com ouro. Os comerciantes, por sua vez, precisavam de ouro para comprar africanos na Costa da Mina e aumentar seus cabedais. Dessa forma, a circulação de ouro e de

---

<sup>851</sup> MATHIAS, Op. cit., 2012, p.30.

escravizados no Brasil estava entrelaçada. Como nos lembram Gustavo Lopes e Leonardo Marques,

Escravos eram trocados por ouro na costa da África, carregados para Minas Gerais, onde extraíam mais ouro para ser trocado por mais escravos, alimentando um ciclo que atingiria o seu auge em meados do setecentos. Não deveria surpreender, portanto, que uma parte significativa do ouro fosse destinado a alimentar as fontes de trabalho escravizado que, antes de tudo, tornavam possível a circulação daquele mesmo ouro<sup>852</sup>

A descoberta das Minas levou o tráfico atlântico de escravizados a outra patamar: havia se formado uma articulação entre diversas regiões que de formas distintas construíram redes mercantis com as minas de ouro do Brasil. Esse espaço não deveria ser pensado apenas nas relações estabelecidas no Brasil, mas indo até a Europa e a África, até onde o ouro chegava<sup>853</sup>; ou seja, pensar os circuitos do ouro e sua quantidade nos permite compreender a formação do Atlântico e como cada região e capitania se inseria nele. O acesso ou não ao ouro poderia facilitar ou dificultar a inserção em um mercado mais amplo, reforçando hierarquias e ampliando a concentração de riqueza, pois era uma espécie de ciclo em que quanto mais se tinha acesso ao ouro, mais escravizados poder-se-ia comprar e, com isso, ampliar suas riquezas e ter mais acesso ao ouro.

Já citamos anteriormente o caso de autoridades e comerciantes da Paraíba que reclamavam junto à Coroa devido ao fato de que o comércio com a Costa da Mina estava sendo feito de forma ilegal com ouro em pó e, com isso, os homens de negócio vinculados às praças de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro se beneficiavam, pois conseguiam ter mais acesso ao ouro, restando à referida capitania apenas os “gêneros da terra”, que tinham menor poder de compra – sobretudo relacionado ao ouro<sup>854</sup>. O comércio da Paraíba com a Costa da Mina tinha como obstáculo o acesso ao ouro, pois mesmo que se quisesse não teria como enviar, por faltar nesta capitania o tão desejado metal. Isso reforçava o ciclo vicioso: por não haver ouro, não seria possível negociar com a Costa da Mina e, se é difícil comprar escravos, não é possível ter ouro<sup>855</sup>.

O ouro e o tabaco juntos assumiram uma posição fundamental neste trato e permitiram aos mercadores do Brasil também terem preferência na Costa da África. Ambos eram

---

<sup>852</sup> LOPES; MARQUES. Op. cit, 2019, p.30

<sup>853</sup> “O espaço econômico do ouro engloba toda e qualquer região inserida em todo e qualquer circuito mercantil engendrado ou fomentado a partir das descobertas auríferas na região da capitania de Minas Gerais em finais do século XVII” MATHIAS, op. cit, 2017, p.53

<sup>854</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 404

<sup>855</sup> AHU AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 661

mercadorias cobradas nos fortes controlados pelos ingleses e holandeses, alterando até mesmo sua lógica do fornecimento e contribuindo para “solidificar a forte parceria com os africanos – principalmente, depois da ascensão do reino do Daomé”<sup>856</sup>. Inclusive, como pontuamos no capítulo 3, portar ouro nesse mercado dava uma melhor posição ao negociante, pois, além de ser demandado na África, com ele seria possível comprar outras mercadorias, como as “fazendas de negros”, tecidos que serviam como moeda de troca. A circulação do ouro do Brasil era tanta que, como sugere Gustavo Acioli Lopes, pode ter existido uma espécie de “padrão-ouro”, em que as mercadorias eram negociadas tendo como referência este metal<sup>857</sup>.

Em 1756, quando o mercado com a Costa da Mina estava mais difícil e os comerciantes das Capitânicas do Norte se voltavam aos poucos para Angola, foram registradas as despesas de um navio que ia para a África Ocidental. Foram carregadas as seguintes mercadorias:

**Tabela 21 - Relação da despesa que se faz em navio para a Costa da Mina (1756)**

	Rolos de Tabaco	%	Âncoras de aguardente	%	Oitavas de Ouro	%	
	2.500		800		3.343		
<b>Valor total</b>	8:000\$000	54,07	1:600\$000	10,81	5:014\$000	33,89	14:794\$000

Fonte AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6867

A partir desta tabela, percebemos que, ainda que fosse um período de declínio, navios de Pernambuco que negociavam com a Costa da Mina poderiam levar um terço de sua embarcação com ouro. De todo o ouro embarcado, uma parte seria para os custos das negociações, devendo-se pagar “como de costume” ao fiscal, às canoas que faziam a movimentação, às casas onde os negociantes ficavam, aos capitães e escrivães etc. Neste caso encontrado, das 3.343 oitavas carregadas, sobraram 2.149 para comprar escravizados, ou seja, cerca de um terço era para pagamentos de taxas de funcionamento do negócio. O cálculo feito sobre o ouro, a aguardente e o tabaco poderia garantir, em média, 189 escravizados por navio que existia em Pernambuco e na Bahia, totalizando 7.200 em um ano para ambas capitânicas<sup>858</sup>.

Dessa maneira, conseguir reconstituir a circulação do ouro associados com o comércio de escravizados, ainda que a partir de dados dispersos, nos aproxima de como era essa economia

<sup>856</sup> FERREIRA, Op. cit, 2010a p.212. Para Verger, “o desejo de adquirir esse ouro fazia com que o papel de intermediário para o fornecimento dos escravos aos navios ingleses do tráfico, normalmente desempenhado pelos numerosos mulatos de portugueses estabelecidos na Costa do Ouro e na Costa a Sotavento da Mina, se invertesse; eram os ingleses, os franceses ou até mesmo os holandeses que forneciam escravos aos navios portugueses, em troca do seu ouro” VERGER, Op. cit., 2002, p.57.

<sup>857</sup> LOPES, Op. cit, 2018, p. 65;

<sup>858</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6867

colonial e como cada região se inseria nessa dinâmica. Uma síntese sobre os números referentes à quantidade de ouro que foi para a África do Brasil sempre foi difícil de ser construída, devido às possíveis distorções daqueles que produziram os documentos ou porque as fontes são dispersas nesse sentido. Um interessante esforço com esse objetivo foi elaborado por Gustavo Acioli e Leonardo Marques. Suas estimativas são feitas a partir do cálculo médio de 39 quilos de ouro por embarcação<sup>859</sup>. Dessa maneira, teríamos algo em torno de 46.956 quilos de ouro movimentados em 1.204 viagens feitas, como na tabela a seguir:

**Tabela 22 - Estimativas de viagens negreiras e ouro com a África Ocidental**

Ano	Viagens	Ouro (kg)	Ano	Viagens	Ouro (kg)
1700	24	936	1726	41	1.599
1701	21	819	1727	38	1.482
1702	24	936	1728	31	1.209
1703	24	936	1729	32	1.248
1704	18	702	1730	21	819
1705	16	624	1731	35	1.365
1706	22	858	1732	18	702
1707	34	1.326	1733	24	936
1708	20	780	1734	25	975
1709	25	975	1735	26	1.014
1710	17	663	1736	13	507
1711	24	936	1737	15	585
1712	23	897	1738	18	702
1713	29	1.131	1739	11	429
1714	23	897	1740	21	819
1715	29	1.131	1741	8	312
1716	26	1.014	1742	27	1.053
1717	17	663	1743	6	234
1718	22	858	1744	21	819
1719	27	1.053	1745	8	312
1720	32	1.248	1746	15	585
1721	32	1.248	1747	22	858
1722	32	1.248	1748	19	741
1723	24	936	1749	17	663
1724	52	2.028	1750	15	585
1725	40	1.560	<b>Total</b>	<b>1.204</b>	<b>46.956</b>

Fonte: MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). *Clio* (Recife), v. 37, 2019, p.21

<sup>859</sup> O cálculo foi feito baseado na média de escravos por embarcação – 345 pessoas – e pelo no preço médio avaliado em ouro – 6 onças de ouro.

Os números apresentados nesta tabela se aproximam de vários registros do período e, a partir dele, podemos perceber essa associação entre o mercado de escravizados e a produção de ouro no Brasil. Se seguirmos as mesmas premissas dos referidos autores, podemos traçar um paralelo, especificando o caso de Pernambuco. Calculamos, então, o número das viagens feitas entre Pernambuco (e Paraíba) e a Costa da Mina, tendo como referência cerca de 39kg por viagem.

**Tabela 23 - Estimativas de viagens e ouro negociados entre Pernambuco e África Ocidental (1718-1750)**

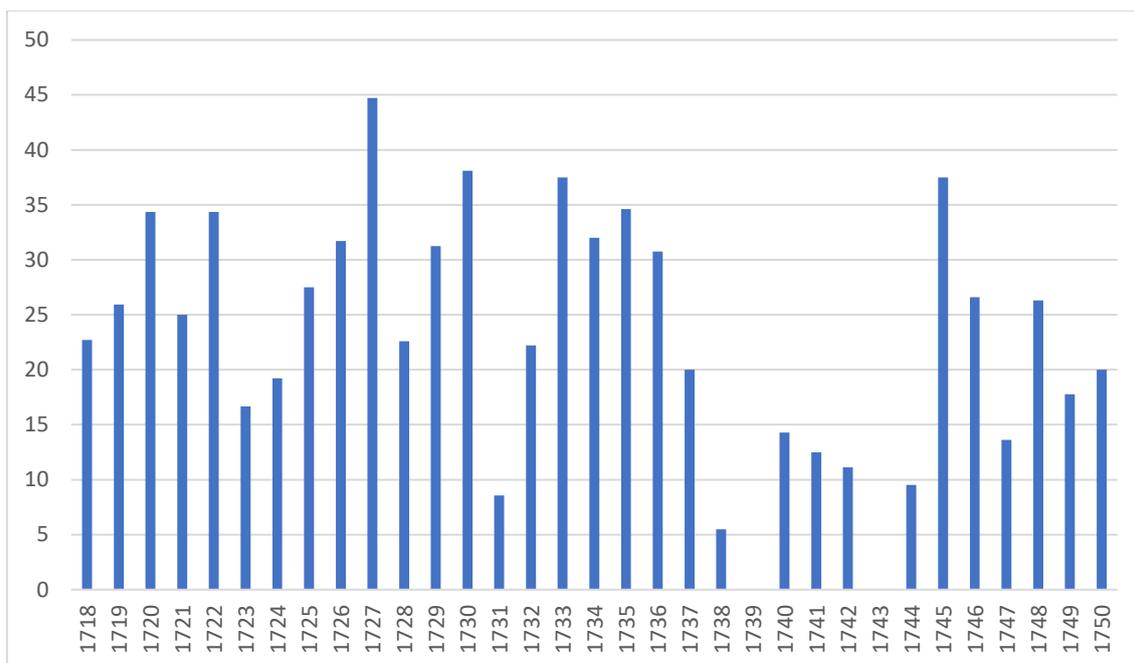
<b>Ano</b>	<b>Viagens</b>	<b>Ouro (kg)</b>	<b>% em relação ao Brasil</b>	<b>Ano</b>	<b>Viagens</b>	<b>Ouro (kg)</b>	<b>% em relação ao Brasil</b>
<b>1718</b>	5	195	22,7	<b>1735</b>	9	351	34,61
<b>1719</b>	7	273	25,92	<b>1736</b>	4	156	30,76
<b>1720</b>	11	429	34,37	<b>1737</b>	3	117	20
<b>1721</b>	8	312	25	<b>1738</b>	1	39	5,5
<b>1722</b>	11	429	34,37	<b>1739</b>	0	0	
<b>1723</b>	4	156	16,66	<b>1740</b>	3	117	14,28
<b>1724</b>	10	390	19,23	<b>1741</b>	1	39	12,5
<b>1725</b>	11	429	28	<b>1742</b>	3	117	11,11
<b>1726</b>	13	507	31,7	<b>1743</b>	0	0	
<b>1727</b>	17	663	44,73	<b>1744</b>	2	78	9,52
<b>1728</b>	7	273	22,58	<b>1745</b>	3	117	37,5
<b>1729</b>	10	390	31,25	<b>1746</b>	4	156	26,6
<b>1730</b>	8	312	38,09	<b>1747</b>	3	117	13,63
<b>1731</b>	3	117	8,57	<b>1748</b>	5	195	26,31
<b>1732</b>	4	156	22,22	<b>1749</b>	2	78	17,76
<b>1733</b>	9	351	37,5	<b>1750</b>	3	117	20
<b>1734</b>	8	312	32				

Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com

Essa tabela começa a partir de 1718, pois não foram registradas viagens anteriores nos dados do TSTD2. A partir dela, podemos perceber o mesmo movimento já descrito em capítulo anterior: grande movimentação de navios entre Pernambuco e Costa da Mina até a década de

1730, reduzindo significativamente nas décadas anteriores, que estava associada à possibilidade de conseguir ouro em Minas. Para termos uma visão dessa redução, elaboramos o gráfico a seguir:

**Gráfico 15 - Porcentagem de ouro que saiu de Pernambuco para Costa da Mina**



Fonte: TSTD2 - slavevoyages.com

O gráfico demonstra a importância de Pernambuco no comércio com a Costa da Mina, que, juntamente com a Bahia, era o principal porto que negociava com essa região da África, tendo em vista que o Rio de Janeiro – que foi se tornando um porto fundamental no período – tinha maiores relações com Angola. Interessante destacar que, a partir de meados da década de 1730, há uma queda significativa de viagens para a Costa da Mina. Apesar de alguns picos, como em 1745 e 1746, a tendência média depois desse período foi de baixa. Além dos pontos que já destacamos anteriormente – das dificuldades em comprar nessa região, os conflitos com comerciantes da Bahia e tentativas de controle da Coroa sobre o tabaco e ouro que para lá eram direcionados –, também podemos traçar um paralelo com os contratos de escravos que iam de Pernambuco para Minas, uma das principais fontes de ouro. Exatamente nessa época, o contrato passa por dificuldades e o seu rendimento cai. Há uma interligação entre dificuldades em comprar escravos na Costa da Mina e vender escravos para as Minas. Sempre importante ressaltar que esses dados são aproximações, estimativas. Os números exatos nunca

conseguiremos saber. Um dos motivos para isso está nas diversas formas encontradas pelos comerciantes de driblar a Fazenda Real.

Os descaminhos ocorriam em paralelo a essa circulação que era registrada, preocupando a Coroa portuguesa. Diversas foram as ordens régias para que se cumprisse a fiscalização e impedisse a circulação de ouro em pó. Como já citamos anteriormente, no início do século XVIII, em 1702, é possível identificar essa circulação de ouro em pó entre Santos, as Capitanias do Norte e a Costa da Mina<sup>860</sup>. Anos depois, em 1713, o ouvidor de Pernambuco, João Marques Bacalhau, dizia estar preocupado com esses descaminhos do ouro, tão importantes para o rei, e sugeria iniciativas de controle sobre as mercadorias levadas pelos navios que iam comercializar com a Costa da África<sup>861</sup>. De acordo com os dados apresentados por Von Eschwege, nas primeiras décadas do Setecentos, mais ouro teria circulado por contrabando do que de maneira legal<sup>862</sup>.

O imposto cobrado sobre a circulação de ouro era o quinto, e havia uma grande dificuldade em cobrá-lo. Diante disso, em 1719, determinou-se que só poderia circular no Brasil o ouro em moeda ou barra, após ter passado por casas de fundição, onde seriam cobrados os quintos, gerando grandes revoltas nas Minas<sup>863</sup>. Em 1722, o rei informava que não se deveria levar nenhum tipo de ouro para a Costa da Mina, nem em barra, em pó ou em moeda<sup>864</sup>. Essas ordens, contudo, continuaram sendo descumpridas. Como nos lembra Paulo Cavalcante, o que se observou foi o inverso:

No lugar de se cumprir os objetivos de aperfeiçoar a arrecadação e reduzir o desvio, o que se verificou foi o incremento dos descaminhos na medida em que a extração aumentava. Tudo se passa como se a legislação permanecesse aquém do processo social, tentando alcançá-los os calcanhares, evidenciando, quando muito, o tamanho e a variedade das formas de evasão: para cada procedimento de controle introduzido surgia, quase de imediato, um novo meio de burlá-lo<sup>865</sup>

É isso que conseguimos constatar em Pernambuco. Em 1729, o provedor João do Rego Barros afirmava que a quantidade de ouro em pó e sem ser quintado que circulava na capitania era tanta, que não se usava mais a prata, gerando grande prejuízo para a Fazenda Real<sup>866</sup>. Parte

<sup>860</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 20, D. 1892

<sup>861</sup> DHBN, v. 98, p. 157-158, doc-84

<sup>862</sup> ESCHWEGE, Op. cit, 1944, v.1

<sup>863</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 39, D. 3503o; PINTO, Op. cit, 1979, p.60; capítulo 3 de FERRAND, Paul **O Ouro em Minas Gerais**. Tradução Júlio Castanon Guimaraes, Belo Horizonte: Sistema Estadual de Planejamento; Centro de Estudos Históricos e Culturais. Fundação Joao Pinheiro, 1998 ESCHWEGE, Op. cit, 1944, v.1

<sup>864</sup> ABN, v.28, p.203

<sup>865</sup> OLIVEIRA JÚNIOR, Paulo Cavalcante de. **Negócios da trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. Tese (Doutorado). USP/FFLCH/PPGH. São Paulo, 2002, p.30

<sup>866</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 39, D. 3468 e AHU\_CU\_015, Cx. 41, D. 3683

desse ouro circulava em mãos dos mineiros, atravessadores do comércio, vindo pelo rio São Francisco até as Capitânicas do Norte. Este foi o caso de Gaspar Monteiro e um negro – que não sabemos o nome –, presos em Pernambuco portando, juntos, cerca de 29 libras e 47 oitavas e meia de ouro. Gaspar era um desses mineiros conhecidos na capitania, pois em 1718 já circulava entre Pernambuco e Minas, negociando cargas de molhados<sup>867</sup>.

Muitos desses descaminhos começavam pelo rio das Velhas e corriam pelo rio São Francisco até chegar em Pernambuco. Em 1730, o governador das Minas, D. Lourenço de Almeida, informava que pelos “caminhos dos currais se conduz para a Bahia e Pernambuco grande quantidade de ouro, não só produzido das fazendas que trazem para estas minas, se não também do muito dinheiro que nelas introduzem fabricado naquela casa da moeda, para com ele comprarem ouro”. Como o rio das Velhas era fácil de ser navegado por canoas, os descaminhos ocorriam para o São Francisco, sendo importante forçar os comboieiros a irem por terra, o que facilitaria a ação das patrulhas de vigilância. Para isso, sugeria a construção de uma plataforma, feita no referido ano. Defendia ele que, devido a essa ação, não havia mais transporte de ouro pelo caminho dos currais de Pernambuco e Bahia e que os comboieiros “sentiram amargamente”<sup>868</sup>.

Como parte desse ouro ia para a Costa da Mina de forma ilegal? Em 1729, o governador de Minas, D. Lourenço de Almeida, denunciava que esse descaminho ocorria “quase publicamente”, envolvendo soldados, oficiais e capitães de frotas que iam para Lisboa. Em busca que fizeram no Rio de Janeiro, encontraram esse ouro nas armas dos soldados, barris e até nos forros das embarcações. Essa prática, sustentava ele, também ocorria na Bahia e Pernambuco, partindo o ouro para Lisboa e – em sua maior parte – para a Costa da Mina, onde havia “grande e largo negócio no Castelo da Costa da Mina com holandeses”. Era tanto o ouro que não conseguiam carregar tudo com escravizados e compravam fazendas na Europa com as sobras do metal<sup>869</sup>. Esse caso reforça a denúncia feita pelo capitão-mor da Paraíba de que esse comércio era feito com “com tanta soltura e largueza” e tantos escravos comprados com o ouro, que não cabiam nas embarcações, sendo os patachos desta capitania fretados<sup>870</sup>.

Esses casos levaram, inclusive, a certa desconfiança sobre a atuação do provedor, chegando o rei a informar que este não havia agido bem; inclusive, estava preocupado que isso

---

<sup>867</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 38, D. 3448; APM, CC - cx. 75 – 20023. Livro de conta dos rendimentos dos escravos e direitos de entradas com cargas no caminho da Bahia e Pernambuco feito pelo administrador Faustino Rebelo Barbosa, caixa 75, rolo 523

<sup>868</sup> Citar os detalhes dos interesses dos envolvidos. sobre isso também BONIFÁCIO, Op. cit, 2012, p.101

<sup>869</sup> AHU\_CU\_011, Cx. 14, D. 1183

<sup>870</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 404 e DHBN, v. 99, p. 221, d. 132

afetaria o funcionamento dos contratos<sup>871</sup>. Em resposta, o provedor justificou o que havia feito até então acerca do cumprimento dessa lei. Apesar de não especificar sobre a quais contratos estava se referindo, é possível dizer que pode ter afetado o contrato dos escravos que eram vendidos para as Minas. Nesse mesmo período, como vimos, este contrato apresentava grandes quedas; ou seja, o que é provável é que, ainda que os registros apontem uma queda na arrecadação dos direitos dos escravizados que eram vendidos nas Minas, muitos podem ter sido negociados de maneira ilegal, tendo em vista que circulava muito ouro em pó na capitania.

Em 1731, José de Torres relatava que existiam diversos “transgressores da Bahia e Pernambuco” que levavam ouro em pó e em moeda para a Costa da Mina. Dessa forma, conseguiam negociar os escravizados e fazendas, assegurados pelos holandeses após pagarem a taxa de dez por cento. Ou seja, a constante conveniência entre os comerciantes de Pernambuco e Bahia com os holandeses na Costa da Mina só era possível a partir do pagamento de ouro e outras mercadorias<sup>872</sup>. Ele também denunciava que essas negociações ilegais eram disfarçadas utilizando-se outras mercadorias<sup>873</sup>. Vale ressaltar que Torres “fora ele próprio um dos mais importantes organizadores e muito bem informado sobre o assunto”<sup>874</sup>. Pierre Verger defende que essas denúncias se vinculavam ao fato de o negociante buscar apoio de D. Lourenço de Almeida, governador de Minas, em contendas contra o vice-rei Vasco Fernandes Cesar de Meneses (Visconde de Sabugosa).

Os desvios envolviam várias pessoas organizadas em grupos nas mais importantes praças comerciais do Império português, demonstrando, além da amplitude, a importância e articulação dos descaminhos. De acordo com Mariza Soares,

por volta de 1734-35, o contrabando de ouro com a África Ocidental para compra de escravos atinge proporções de escândalo. São descobertas, inclusive, operação de uma companhia clandestina com representantes influentes sediados na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Sacramento, São Paulo e Ilha de São Tomé, onde o próprio ouvidor é o principal acusado<sup>875</sup>

Infelizmente, não conseguimos mais detalhes sobre essa companhia de circulação ilegal do ouro por não termos encontrado a fonte, mas isso reforça as articulações regionais que apresentamos anteriormente. No mesmo ano referido por Mariza Soares, encontramos que as fraudes envolvendo ouro em pó no comércio de escravizados passava por São Tomé até a Costa

---

<sup>871</sup> AHU\_CU\_015, Cx. 41, D. 3683

<sup>872</sup> DI, v. 50, p. 189-191

<sup>873</sup> LOPES, Op. cit., 2018, p. 69

<sup>874</sup> VERGER, Op. cit., 2002, p. 90

<sup>875</sup> SOARES, Op. cit., 2000, p.82

da Mina. Dois navios envolvidos, liderados por um Luís Tenório com mais seis ou sete homens, passavam pela Ilha de Cabo Verde e por Cacheu, passando ouro para ingleses e franceses<sup>876</sup>.

Na década de 1730, em mais um esforço de conter esses desvios, a Coroa alterou novamente a forma de cobrança de impostos sobre o ouro: a partir de 1734 e 1735, o ouro passaria a ser cobrado por capitação. O objetivo era garantir uma arrecadação constante e estável, independente dos fluxos mercantis e possíveis descaminhos. Dessa maneira, “ofereceram um teto anual de cem arrobas e, caso não se atingisse aquela cifra através da Casa de Fundição, incumbir-se-iam os mineiros em completa-la”. A taxação seria cobrada sobre cada negro, ofício, loja e venda<sup>877</sup>. A partir disso, passou a ser autorizada a circulação de ouro em qualquer forma, até mesmo em pó, o que antes era proibido.

É interessante notar isso, pois, no decorrer da década de 1730, as ações da Coroa com o objetivo de restringir a circulação de ouro – seja nas Minas do Brasil, seja na Costa da Mina na África – começaram a ter certo impacto. Como os dados demonstram, as datas da lei de capitação do ouro coincidem com uma queda do número de escravizados que circulavam entre essas capitanias. É possível que essas mudanças tenham afetado os comerciantes que circulavam de Pernambuco, Paraíba e Itamaracá com as Minas. Apesar de apresentar números bem inferiores, essas articulações permaneceram, o que nos permite imaginar que os comerciantes envolvidos nesse trato buscaram alternativas para permanecerem no negócio, tornando-o mais concentrado. Uma dessas possibilidades estaria em uma maior articulação com o Rio de Janeiro, por volta da década de 1750.

\*\*\*

Diante do que conseguimos constatar, o mercado de pessoas escravizadas vindas da África para as Minas, passando pelos comerciantes das Capitanias do Norte, era bastante movimentado e de grande importância para a economia destas capitanias e da produção aurífera. Parte significativa da venda desses africanos era mobilizada principalmente pelos homens de negócio da Paraíba e Pernambuco, que tinham como objetivo final a venda para Minas Gerais. Essas redes mercantis contavam com a participação de diversos agentes, desde o topo da hierarquia, com negociantes de grosso trato, até comerciantes de menor porte como os marchantes ou comissários.

---

<sup>876</sup> AHU\_CU\_017, Cx. 27, D. 2852

<sup>877</sup> Ver o quadro de PINTO, op. cit., 1979, p.62; BOXER Op. cit., 1969, p.217

Tais caminhos poderiam ser feitos por terra e por mar. Uma vez desembarcados nas Capitânicas do Norte, esses escravos poderiam ser vendidos para os mineiros ou outros intermediários que estavam por essa região e seguir por terra para as Minas. Outras possibilidades de venda eram por mar ao porto de Salvador ou Rio de Janeiro e, de lá, seguir por terra até o destino final, vindos ou dos portos das Capitânicas do Norte ou direto da África em embarcações de comerciantes destas.

O mercado foi relativamente intenso nas primeiras décadas do século XVIII. Após 1730 e 1740, tanto devido à produção do ouro quanto pela maior fiscalização da Coroa, os comerciantes das Capitânicas do Norte tiveram maiores dificuldades em vender esses africanos nas Minas, ficando a participação restrita para os homens de negócio mais ricos, com maiores cabedais e redes de contato mais consistentes com a região. Essa alteração também afetou o acesso ao ouro, como as relações estabelecidas com a Costa da Mina que, aos poucos, foram sendo reduzidas, redirecionando o tráfico para Angola.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como tentamos demonstrar no decorrer deste trabalho, a conjuntura aberta em meados do século XVII e primeira metade do XVIII, além de ter apresentado importantes mudanças nas relações internacionais e no Atlântico, também representou alterações na economia e sociedade colonial. Nesse período, as atividades açucareiras das Capitânicas do Norte atravessavam dificuldades e, em contrapartida, havia uma expansão territorial para os sertões, com a implantação de atividades pecuárias, a ampliação da produção de tabaco – que estava associada ao tráfico negreiro – e a descoberta das minas, o traço mais marcante desse período. Duas das maiores características foram o crescimento e diversificação de grupos mercantis e a intensificação das trocas comerciais entre as regiões coloniais.

Assim, as mudanças ocorridas na Europa impactaram as Capitânicas do Norte de maneira específica. Como o comércio de africanos escravizados foi estabelecido nesse período, diante dessas transformações? Apesar dos empecilhos vivenciados com o açúcar, este continuou sendo uma importante atividade produtiva, demandando mão de obra africana. Os números de cativos desembarcados em Pernambuco e suas vizinhas continuaram significativos, apesar de esta capitania perder espaço para Bahia e Rio de Janeiro. Durante o período trabalhado, Recife foi o terceiro principal porto negreiro do Brasil, chegando a representar quase um quarto de todos os escravos importados.

As disputas entre países europeus em comprar africanos e os diversos portos e feitorias construídos na Costa da Mina e Angola também nos ajudam a compreender esses negócios no período estudado. Diante do aumento da concorrência na África – com a presença não só de portugueses, mas de franceses, ingleses e holandeses – e da crescente demanda de cativos no Brasil, o tabaco e o ouro despontaram como as principais mercadorias negociadas em troca de pessoas escravizadas.

Era uma conjuntura de grande aumento dos preços de escravos no Brasil e de maiores possibilidades de negociação na África. Diante disso, muitos homens de negócio da praça do Recife se fortaleceram no trato negreiro e, em outras capitânicas menores, como Paraíba e Itamaracá, alguns moradores – que não eram necessariamente comerciantes – começaram a se organizar com o intuito de comprar africanos. Apesar das dificuldades de capital, havia no período uma oportunidade de ampliar seus cabedais por meio do tráfico. Em alguns momentos, esses moradores fizeram alianças com os homens de negócio de Recife; em outros, tentaram acessar esse mercado de forma mais independente. Vale ressaltar, porém, que essa tendência

foi se reduzindo em meados do Setecentos, quando o comércio passou a se concentrar na praça do Recife, devido à maior capacidade de compra desses negociantes, concretizando-se na década de 1760 com a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

Dessa forma, apesar das dificuldades na produção do açúcar, o comércio de pessoas escravizadas continuou constante – ainda que pese as mudanças de importância do porto do Recife em relação a Salvador e Rio de Janeiro –, movimentando uma rede mercantil que se articulava para os sertões. Isso só pode ser compreendido a partir das duas áreas que se abriram na virada do século: a pecuária nas referidas capitanias e as Minas.

A historiografia dedicou um bom tempo para debater sobre a existência ou não de trabalhadores escravizados na pecuária. A documentação e estudos mais recentes demonstram que a presença africana era uma constante e importante nos sertões das Capitanias do Norte. Como demonstramos, apesar de, em números absolutos, representarem menos do que na produção canavieira, a quantidade de africanos nas fazendas de gado chegou a representar quase a metade dos escravos, dividindo posição com os indígenas e crioulos.

Era um mercado que possuía menor intensidade, mas que se articulava ao Atlântico, mediado pelos portos litorâneos da cidade da Paraíba, Goiana e Recife. Evidenciamos, no decorrer do trabalho, algumas hipóteses acerca dessas redes e de agentes mercantis envolvidos, sua dinâmica de preços e como esse mercado estava associado às rotas da África, pois, na medida que Angola voltava a ser o principal ponto de embarque, enquanto a quantidade de escravos vindos da Costa da Mina também reduzia aos poucos, isso também influenciava na composição dos cativos que iam para os sertões.

Os próprios traficantes de escravos possuíam terras no sertão e encaminhavam parte dos cativos comprados para essa atividade. A partir das procurações registradas na primeira metade do século XVIII, também conseguimos perceber articulações comerciais existentes entre grandes proprietários do interior com negociantes de escravos no litoral. Além do mais, a presença de comissários – negociantes de pequeno porte – e suas articulações era constante, o que nos permite imaginar que eram intermediários. Apesar de a documentação não permitir afirmações mais contundentes, é provável que os escravizados que iam para os sertões das Capitanias do Norte fossem os vendidos a preço mais baixo, chamados de segunda ou terceira qualidade. Esse mercado, porém, teve tendência de crescimento apenas em meados do século, com as charqueadas e a redução das dificuldades de negócios com Minas Gerais.

Nesse período, os interesses dos homens de negócio do Recife iam se articulando entre a atividade pecuária e o comércio de escravos, que podem ser percebidos nas tentativas de constituir companhias de comércio com o sertão e a Costa da África. Uma que chegou a sair do

papel, mas não teve muito êxito foi a Companhia de Comércio voltada para extração de ouro nos cariris novos, no Ceará. Durante alguns anos, a possibilidade de existência de ouro nessa região mobilizou autoridades. Uma das grandes dificuldades de avançar na atividade aurífera era a falta de escravos. O problema foi parcialmente resolvido quando um grupo de comerciantes do Recife (que já vinha se mobilizando na tentativa de formar companhias de comércio) investiu considerável capital – mais de 70 africanos escravizados – na região. A empreitada durou dois anos, não conseguindo ter resultados suficientemente interessantes para a continuidade dos investimentos.

O fator mais importante desse período, sem dúvida, como já ressaltamos, foi a descoberta de ouro na região central do Brasil. O aumento demográfico e das articulações comerciais entre áreas diferentes mudaram a preocupação da Coroa e redirecionaram os interesses dos homens de negócio para essa região, alterando a geopolítica do Império português. Novos caminhos e estradas foram construídos e, juntamente com diversas mercadorias, os escravos eram carregados em comboios, seguindo em longas viagens.

Nas primeiras décadas do Setecentos, o trato negreiro para as Minas atingiu seu auge, saindo das Capitânicas do Norte. Em alguns momentos, os números apontam que grandes percentuais – 50 até 60 % – dos africanos que eram desembarcados eram revendidos para Minas Gerais. Nesse sentido, além de muitos escravos que foram vendidos, diversos foram os agentes mercantis que se envolveram com o intuito de enriquecimento; alguns, possivelmente, passaram a integrar esse mercado de maneira pontual, outros com maior constância. É nesse sentido que podemos compreender tanto a quantidade de mercadores de pequeno e médio porte, que faziam essas viagens, quanto a participação de comerciantes da Paraíba, que não possuíam tantos capitais mas que viram, nesse negócio, uma oportunidade para superar a crise do açúcar.

Além de pequenos e médios comerciantes, os grandes homens de negócio de Lisboa também viram, no comércio de escravos para as Minas, uma forma de obter vantagens. A criação de um contrato específico para controlar essa circulação se deu na década de 1720 e permaneceu por décadas. A maior parte desses arrematadores estava no Reino e, juntamente com outros contratos, fazia importantes investimentos nessa área.

Sem dúvida, os homens de negócio do Recife formavam um dos grupos que mais se beneficiaram. Além de ampliarem suas redes de interesses para a pecuária, a possibilidade de ter acesso ao ouro fez com que começassem a articular essas redes com o Rio de Janeiro, Bahia e Minas. Ainda que os documentos estejam dispersos e muitas dessas informações soltas, conseguimos apontar algumas das relações construídas. A partir da década de 1740, o negócio de Pernambuco para as Minas foi perdendo intensidade, mas não houve uma quebra. Alguns

indícios demonstram que permaneceu – na verdade, é possível que tenha ocorrido uma maior concentração nas mãos dos mais ricos. Os pequenos e médios comerciantes, que apareceram nas décadas anteriores, foram perdendo espaço.

Em síntese, tentamos demonstrar, no decorrer deste trabalho, as articulações existentes no tráfico de escravos para as Capitânicas do Norte na primeira metade do século XVIII. Percebemos que não é possível ver os portos de desembarque de cativos de maneira isolada. Ao contrário, havia articulações entre portos de menor tamanho e as vilas e povoamentos surgidos no interior. Essas capitânicas, assim, devem ser analisadas em conjunto. Além do mais, as Minas intensificaram essas articulações e elevaram a intensidade do comércio atlântico. As dinâmicas construídas entre comerciantes das Capitânicas do Norte envolvidas com o trato de escravos não podem ser pensadas sem suas articulações internas.

## REFERÊNCIAS

### BIBLIOGRAFIA

ABREU, Capistrano de. Sobre uma História do Ceará In.: **Revista do Instituto do Ceará**. Ano XIII – 1899

\_\_\_\_\_. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975

\_\_\_\_\_. **Capítulos de História Colonial**. São Paulo: Publifolha, 2000

ABREU, S. Fróes. Um capítulo da Geografia do Ceará. **Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro**, t.XXXIII, 2º semestre de 1928

ACIOLI, Vera Lúcia Costa. **Jurisdição e Conflito**: Aspectos da administração colonial Pernambuco século XVII. Recife: EDUFPE / EDUFAL, 1997

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 4ª ed. Recife: FJN; Ed. Massangana; São Paulo: Cortez, 2011

ALBUQUERQUE, Roberto Chacon de. **A revolução holandesa**: origens e projeção oceânica. São Paulo: Perspectiva, 2014

ALENCASTRO, Luís Felipe. **O Trato dos Viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII). São Paulo: Companhia das Letras, 2000

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724-c.1752). **História** (São Paulo), v. 37, 2018

ALVEL, Carmen. M. O Fazer Historiográfico é uma guerra? **Revista Ultramares**, v. 1, 2016

\_\_\_\_\_; BARBOSA, K. B. C. A legitimidade da graça: os impactos da tentativa de reforço da política sesmarial sobre as terras da Casa da Torre na capitania da Paraíba (século XVIII). **Topoi** (Online): revista de história, v. 16, 2015

\_\_\_\_\_; DIAS, Thiago Alves. Por uma história das Capitânicas do Norte: questões conceituais e historiográficas sobre uma região colonial do Brasil. **História Unicap**. V. 7, n.13, 2020

ALVES, Solange Mouzinho **Parentescos e sociabilidades**: experiências familiares dos escravizados no sertão paraibano (São João do Cariri), 1752- 1816 Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA/PPGH, João Pessoa, 2015

**ANAIIS da Biblioteca Nacional**, V. 64, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942

ANATASIA, Carla M. J. **Vassallos Rebeldes**: violência coletiva nas minas na primeira metade do século XVIII. Belo Horizonte: C/ Arte, 1998

ANDRADE, Manoel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 5 ed. São Paulo: Brasiliense, 1986

\_\_\_\_\_. **Itamaracá**, uma capitania frustrada. Recife: FIDEM/CEHM, 1999

\_\_\_\_\_. **Economia Pernambucana no século XVI**. 2.<sup>a</sup> Edição. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2003

\_\_\_\_\_. A pecuária e a produção de alimentos no período colonial. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Económica do Período Colonial** – 2.<sup>a</sup> edição, São Paulo: Hucitec, Edusp, 2002

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**: por suas drogas e minas. Brasília: Senado Federal, 2011. [Edição original de 1710].

ARAÚJO, Luiz Antônio da Silva **Contratos e Tributos nas Minas Setecentistas**: o estudo de um caso - João de Souza Lisboa (1745-1765). Dissertação (Mestrado). UFF/ICHF/PPGH. Niterói, 2002

\_\_\_\_\_. Contratos, Comércio e Fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730). In.: CARRARA, Ângelo Alves; SANTIRÓ, Ernest Sánchez (orgs). **Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial** (séculos XVII – XIX). Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2012, p. 249-263

ARRAES, Esdras Rio dos currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitanias da Bahia e Pernambuco. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.21. n.2, 2013

ARRIGHI Giovanni **O Longo Século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996

ARRUDA, José Jobson de Andrade. A crise do século XVII e a consolidação da economia-mundo (1600-1750). **Revista de História**. São Paulo: USP, n. 116, jan./jun. de 1984

ASSADOURIAN el alii. **Modos de producción en America Latina** – Cuadernos de Pasado y Presente, n.40, 1973

AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. **O Negócio dos contratos**: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Dissertação (mestrado). USP/FFLCH/PPGHE. São Paulo, 2013

BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá, poder local e conflito**: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685-1742). Dissertação (Mestrado) Universidade Federal da Paraíba. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. História, 2009

BARBALHO VELEZ, Luciana de Carvalho. **Donatários e administração colonial**: a capitania de Itamaracá e a casa de Cascais (1692-1763). Tese (Doutorado). Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciência Humanas e Filosofia. 2016

BARICKMAN, B.J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo**, 1780-1860. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003

BAYLIN, Bernard. The Idea of Atlantic History. **Itinerario**. V. XX, n.1, 1996.

BERGAD, Laird. **Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720- 1888**. Bauru: EDUSC, 2004

BÉRINGER, E. – O porto de Pernambuco e a cidade do Recife no século XVII, In: **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico, Geográfico Pernambucano**, v. XI, 1904

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. – Rio de Janeiro: civilização Brasileira, 2003

\_\_\_\_\_. Conquista, Mercês e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. **Almanack Braziliense**, v. 2, p. 21-34, 2005

\_\_\_\_\_. Elites coloniais. A nobreza da terra e o governo das conquistas. História e historiografia. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. (Org.). **Optima Pars**. Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime. 1ed.Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005

\_\_\_\_\_. As câmaras ultramarinas e o governo do Império. In.: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Mária de Fátima (Org.) ; BICALHO, M. F. (Org.) . **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa, séculos XVI-XVII**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010

BLACKBURN, Robin. **A construção do escravismo no Novo Mundo (1492-1800)**. Tradução de Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Record, 2000

BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócio da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII**. Dissertação (Mestrado). UFPE/CFCH/PPGH. História, 2012

BOSCHI, Caio C. Nem tudo que reluz é ouro. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**. São Paulo: HUCITEC/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002

BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. População e escravidão nas Minas Gerais, c. 1720. In.: **Anais do XII Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 2000

BOXER, Charles. **Os holandeses no Brasil**. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961

\_\_\_\_\_. **Idade de Ouro do Brasil: dores crescimento de uma sociedade colonial**. 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969<sup>a</sup>

\_\_\_\_\_. **O Império Marítimo Português 1415-1825**. Lisboa: Edições 70, 1969b

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2010

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Rio de Janeiro: Rocco, 1987

- \_\_\_\_\_. **O espaço e a história do Mediterrâneo**. São Paulo: Martins Fontes, 1988
- \_\_\_\_\_. **Civilização Material, Economia e Capitalismo** (Séculos XV-XVIII). São Paulo: Martins Fontes, 2009, 3 volumes
- BRÍGIDO, João. Ephemerides do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, 1900
- CAETANO, Antônio Filipe Pereira. “Existe uma Alagoas Colonial?”: notas preliminares sobre os conceitos de uma Conquista Ultramarina. **Revista Crítica Histórica**. Ano 1, n.1, 2010, p. 12-34
- CALDEIRA, Arlindo Manuel. **Escravos e traficantes no Império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX**. Lisboa: A esfera dos livros, 2013
- CALÓGERAS, João Padiá **A política exterior do Império**. Brasília: Editora do Senado, 1998
- CANABRAVA, Alice P. A grande propriedade rural. In.: HOLLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira: a época colonial, administração, economia, sociedade**. São Paulo - Rio de Janeiro: DIFEL, 1976, t. I, v. 2
- CANNY, Nicholas. Atlantic History: what and why? **European Review**, v.9, n.4, 2001.
- CAPACCI, Domingos. **Mapa Geral do Brasil**, de Domingos Capacci, 1730. Disponível em [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart525808/cart525808.html](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart525808/cart525808.html). Acesso em 18 de novembro de 2021
- CARDOSO, Alírio. **Amazônia na Monarquia Hispânica: Maranhão e Grão-Pará nos tempos da União Ibérica (1580-1655)**. São Paulo: Alameda, 2017
- CARDOSO, Ciro Flamarion Santana **Agricultura, escravidão e capitalismo**. Petrópolis: Vozes, 1979
- CARDOSO, Ciro Flamarion S. As concepções acerca do “Sistema econômico Mundial” e do “Antigo Sistema Colonial”: a preocupação obsessiva com a “extração de excedente”. In. LAPA, José Roberto do Amaral (org) **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1980
- \_\_\_\_\_. **Escravo ou camponês? O proto-campesinato negro nas Américas**. São Paulo: Brasiliense, 1987
- \_\_\_\_\_. Sobre os modos de produção coloniais da América; O modo de produção escravista colonial na América. In.: SANTIAGO, Théó (org) **América colonial**. São Paulo: Ícone, 1988
- \_\_\_\_\_. Repensando a construção do espaço. **Revista de História Regional**. V.3, n.1, 1998
- CARNEIRO, Edison. **O quilombo dos Palmares**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958
- CARNEIRO, Henrique. Guerra dos Trinta Anos. In.: MAGNOLI, Demétrio (org) **História das Guerras**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2006

CARTA XIX que se dá notícia do Ceará Grande dividida em tres grandes distritos.... **Revista do Instituto do Ceará**, 1907, p.167

CARVALHO, Alfredo de. Minas de Ouro e prata no Brasil Oriental: explorações holandesas no século XVII. **Revista do Instituto do Ceará**, 1906

CARRARA, Ângelo Alves. A população do Brasil, 1570-1700: uma revisão historiográfica. **Tempo**. Vol. 20, 2015

\_\_\_\_\_. O Crédito no Brasil no período colonial: uma revisão historiográfica. **Varia Historia**. V.36, n.70, 2020

CARREIRA, Antônio **As Companhias Pombalinas**: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba. Lisboa: Editorial Presença, 1980

CARVALHO, Marcus J. M. Pernambuco e Brasil nas rotas do tráfico atlântico. In: Antônio Gilberto Nogueira; Antônio Macedo e Silva. (Org.). **História e Historiografia**: perspectiva e abordagens. 1ed.Recife: Editora da UFPE, 2014

CASTRO, Antônio Barros de. **Escravos e senhores nos engenhos do Brasil**: um estudo sobre os trabalhos do açúcar e a política econômica dos senhores. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas UNICAMP, Campinas, 1976

\_\_\_\_\_. “As mãos e os pés do senhor de engenho”: dinâmica do Escravismo Colonial. In.: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org). **Trabalho escravos, economia e sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In.: FLORENTINO, Manoel (org). **Tráfico, cativo e liberdade** (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005

CAVIGNAC, Julie. Índios, negros e caboclos: identidades e fronteiras étnicas em perspectiva. O caso do Rio Grande do Norte. In.: CARVALHO, Maria Rosário de; REESINK, Edwin; CAVIGNAC, Julie (orgs). Natal: Edufrn, 2011

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. **Perfeitos negociantes**: mercadores das minas setecentistas. Annablume, 1999

CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. “**As duras cadeias de hum governo subordinado**”: história, elites e governabilidade na Capitania da Paraíba (c.1755-1799). Dissertação de Mestrado em História. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – UFF, 2013

\_\_\_\_\_. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América portuguesa** (século XVIII). Tese (Doutorado em História), UFF, ICHF, Niterói, 2017

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 7ª edição. São Paulo: Editora Ática, 2003

COSTA, I. D. N. Demografia histórica: algumas observações. **Saeculum – Revista de História**, n. 24, 30 jun. 2011

COSTA E SILVA, Alberto. **Um Rio Chamado Atlântico** - a África No Brasil e o Brasil Na África. São Paulo: Nova Fronteira 2003

\_\_\_\_\_. **A manilha e o libambo: A África e a escravidão – 1500-1700**. São Paulo: Nova Fronteira, 2011

COSTA, Renata Assunção da. **Uma nova conquista: a família Oliveira Ledo e o processo de ocupação do sertão do Piancó (1663-1730)**. Monografia (Graduação em História). UFRN, Natal, 2012.

COUTO, Domingos Loreto. Desagravos do Brasil e Glórias de Pernambuco. **Anais da Biblioteca Nacional**, v. 24, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904

COUTO, Jorge. A venda dos escravos do Colégio Jesuíta do Recife (1760-1770). In.: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org). **Brasil: Colonização e escravidão**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000

CRUZ, Carlos Henrique Alves da. **Tapuias e mestiços nas aldeias e sertões do Norte: conflitos, contatos e práticas ‘religiosas’ nas fronteiras coloniais (168-1761)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós Graduação em História. Niterói, 2018.

CUNHA, Euclides da. **Os Sertões**. São Paulo: Nova cultural, 2002

CUNHA, Luiz Alexandre Gonçalves. Sobre o conceito de região. **Revista de História Regional**, vol. 5, n.2, 2000

CUNHA, Pedro Octávio Carneiro da. Política e Administração de 1640 a 1763. In.: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: Época Colonial**. 4ª edição. Rio de Janeiro – São Paulo: DIFEL, 1977. Tomo I, Volume 2 (Administração, economia, sociedade)

CURTIN, Philip D. **The Trans-Atlantic Slave Trade: a Census**. Madison: University of Wisconsin Press, 1969

CURTO, José C. Vinho versus Cachaça: a luta luso-brasileira pelo comércio de álcool e de escravos em Luanda, c.1648-1703. In.: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs). **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999

DIÁRIO do governador Correia de Sá 1749 a 1756, O. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, Recife, v. 56, 1983

DIAS, Dayane J.C; ALVEAL, Carmem Margarida Oliveira. Um estudo preliminar da demografia do Rio Grande do Norte colonial: fontes, métodos e resultados **Revista Brasileira de Estatística e População**. Belo Horizonte, v.34, n.3, p.485-507, set./dez. 2017

DIAS, Erika S. de Almeida. Redes mercantis, os homens de negócio e a coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII em Pernambuco. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). **"Essa parte tão nobre do corpo da monarquia"**. Poderes,

negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016

DIAS, Manuel Nunes. A organização da rota atlântica do ouro da mina e os mecanismos dos resgates. **Revista de História**, v. 21, n.44, 1960

DIAS, Patrícia de Oliveira. **Onde fica o sertão rompem-se as águas**: processo de territorialização da ribeira do Apodi-Mossoró (1676-1725). Dissertação (mestrado). UFRN/CCHLA/PPGH. Natal, 2015

\_\_\_\_\_; ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. De cliente em cliente se forma uma rede: tática para a apropriação de espaços de ação na Capitania do Rio Grande. In.: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva (rog). **Capitania do Rio Grande**: histórias e colonização na América portuguesa. João Pessoa: Ideia; Natal: Edufrn, 2013

\_\_\_\_\_; SILVA, Tyego Franklim da. Nomes da Conquista: Famílias e redes de parentesco no processo de territorialização do Rio Grande Colonial (1676-1726). **Revista Ultramares**. V.5, n.10, 2016

DIAS, Thiago Alves. **Dinâmicas mercantis coloniais**: Capitania do Rio Grande do Norte (1760-1821). UFRN/CCHLA/PPGH, Natal, 2011

\_\_\_\_\_. **Monopólio Indireto**: Colonização Mercantil no Norte do Estado do Brasil (c. 1710 - c. 1780). Tese (Doutorado). FFLCH, Departamento de História, São Paulo, 2017

\_\_\_\_\_. Para além das capitanias: região colonial, espaço econômico e jurisdição política (sec. XVI-XVIII). **Revista Territórios e Fronteiras**. V. 11, n.1, 2018, p. 243-261.

**DOCUMENTOS Históricos da Biblioteca Nacional**. Biblioteca Nacional, Divisão de Obras Raras e Publicações. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde. Volumes 11, 40, 84, 85, 86, 90, 91, 98, 99, 100

**DOCUMENTOS Interessantes para história e costumes de São Paulo**. Arquivo do Estado de São Paulo. Volumes 49, 50.

DOCUMENTOS sobre as Minas de São José dos Kariris. **Revista do Instituto do Ceará**, 1915, p.61

ELLIOT, John. **España, Europa y El Mundo de Ultramar** (1500-1800). Madrid: Taurus, 2010

ELLIS, Myriam. As bandeiras na expansão geográfica do Brasil. HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**: A época Colonial. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1977

\_\_\_\_\_. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. **Revista de História (USP)**. V. 17, n.36, 1958

\_\_\_\_\_. Comerciantes e contratadores do passado colonial.: uma hipótese de trabalho. **Revista IEB**. N.24, 1982

ELTIS, David. **Rise of African slavery in the Americas**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000

\_\_\_\_\_; RICHARDSON, David. New Assessment of the Transatlantic Slave Trade In.: **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven & London: Yale University Press, 2008

EMMER, Pieter. Los holandeses y el reto Atlântico em el siglo XVII. In: PÉREZ, José Manuel Santos; SOUZA, George Felix Cabral de (org). **El Desafio holandês al domínio ibérico em Brasil em el siglo XVII**. Slamanca: - Aquilafuente, 2006

ESCHWEGE, W. L. Von. **Pluto Brasiliensis**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944

FALCI, Miridan Britto Knox, A escravidão nas áreas pecuaristas do Brasil. In.: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org). **Brasil: Colonização e escravidão**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000

FARIAS, Clara de A. Negócios do sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII. In.: MATHIAS, Leonardo Kelmer et all (orgs). **Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso: século XVIII**. Rio de Janeiro: Mauadx, 2017

FERLINI, Vera Lúcia Amaral **Terra, Trabalho e Poder** – Brasília: Editora Brasiliense, 1988.

\_\_\_\_\_. Pobres do açúcar: estrutura produtiva e relações de poder no Nordeste Colonial. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Económica do Período Colonial** – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, Edusp, 2002

\_\_\_\_\_. A saga da colonização: Gabriel Soares de Sousa e o Tratado Descritivo do Brasil. In.: **Açúcar e colonização**. São Paulo: Alameda, 2010

FERNANDES, Florestan. **Circuito fechado: quatro ensaios sobre o "poder institucional"**. Globo, 2010

FERNANDES, Irene Rodrigues da Silva. **Comércio e subordinação: a Associação Comercial da Paraíba no processo histórico regional (1889-1930)**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999

\_\_\_\_\_; AMORIM, Laura Helena Baracuh. **Atividades produtivas na Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999

FERRAND, Paul **O Ouro em Minas Gerais**. Tradução Júlio Castanon Guimaraes, Belo Horizonte: Sistema Estadual de Planejamento; Centro de Estudos Históricos e Culturais. Fundação Joao Pinheiro, 1998

FERRAZ, Maria do Socorro. A sociedade colonial em Pernambuco. A conquista dos sertões de dentro e de fora. In.: FRAGOSO, João L. R; GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.); BICALHO, M. F. (Org.). **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa, séculos XVI-XVII**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014

FERREIRA, Josetalmo, Josetalmo Virgínio. **Conflitos jurisdicionais no sertão do Ceará (1650- 1750)**. Dissertação (Mestrado). UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2013

FERREIRA, Roquinaldo. **Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800**. Tese de Doutorado, University of California, Los Angeles, 2003

\_\_\_\_\_. “A arte de furtar”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c.1690-c.1750). In: GOUVÊA, Maria de Fátima e FRAGOSO, João (orgs.). **Na trama das redes**. Política e negócios no império português. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010<sup>a</sup>

\_\_\_\_\_. A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700). **Varia história**.vol.26, n.44,2010b

\_\_\_\_\_. Dinâmica do comércio intracolônial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In.: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Mária de Fátima (Org.) ; BICALHO, M. F. (Org.) . **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa, séculos XVI-XVII**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010c

\_\_\_\_\_; SEIJAS, Tatiana. O tráfico de escravos para a América Latina: um balanço historiográfico. ANDREWS, George Reid; FUENTE, Alejandro de la (orgs). **Estudos afro-latino-americanos: uma introdução**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO 2018, p.47-74

FLORY, Rae. **Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco, growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725**. Tese (Doutorado) Texas, Austin., 1978

\_\_\_\_\_; SMITH, David. Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries. **The Hispanic American Historical Review**, Vol. 58, No. 4 (Nov., 1978), pp. 571-594

FLORENTINO, Manolo. Aspectos do tráfico negreiro na África Ocidental. In.: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs). **O Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014<sup>a</sup>

\_\_\_\_\_. **Em Costas Negras: uma História do Tráfico de Escravos Entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)** – São Paulo: Companhia das Letras, 2014b

FONSECA, José Gonçalves. **Carta topográfica aonde se compreende as Capitânicas de que se compõem ao presente Governo de Pernambuco oferecida ao Imo. Sr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado**. 1766. Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar/Direção de Serviços de Engenharia. Mapoteca. Doc. 4586-3-38-5.

FORMIGA, Mayara Millena Moreira. **Nas veredas do sertão colonial: o processo de conquista e formação de elites locais no sertão de Piranhas e Piancó (Capitania da Parahyba do Norte, c. 1690-c. 1772)**. Dissertação (mestrado). UFPB/CCHLA/PPGH. João Pessoa, 2013

FRAGOSO, João L. R. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)** – 2<sup>a</sup> edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998

\_\_\_\_\_. Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica. **Topoi** (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 5, 2002

\_\_\_\_\_. Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra, supracapitanias, no Setecentos. In: Nuno Gonçalo Monteiro; Pedro Cardim; Mafalda Soares da Cunha. (Org.). **Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime**. 1ed.Lisboa: Universidade de Lisboa, ICS - Imprensa do Instituto de Ciências Sociais, 2005

\_\_\_\_\_. La guerre est finie: notas para investigação em História Social na América Lusa entre os séculos XVI e XVIII. In: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). **O Brasil Colonial 1443-1580**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014

\_\_\_\_\_. Elites e hierarquias sociais numa conquista americana da Monarquia pluricontinental lusa (Rio de Janeiro, séculos XVII e XVIII): algumas questões sobre o tema. In: Carla Maria Carvalho de Almeida. (Org.). **Diálogos com o império: câmaras ultramarinas e comunicação política na monarquia pluricontinental portuguesa (séculos XVII e XVIII)**. 1ed.Belo Horizonte: Fino Traço, 2019

\_\_\_\_\_; FLORENTINO, Manolo - **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840 – 4ª edição**, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001

\_\_\_\_\_; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. **A América portuguesa e os sistemas atlânticos na Época Moderna: Monarquia Pluricontinental e Antigo Regime**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013

FRANÇA, E. D'O. **Portugal na época da restauração**. São Paulo: Hucitec, 1997

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4ª edição. São Paulo: Editora Unesp, 1997

FREITAS, Décio. **Palmares: A guerra dos escravos**. 5. Ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984

FREYRE, Gilberto. **Nordeste: Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil**. São Paulo: Global, 2004

\_\_\_\_\_. **Casa-Grande e Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 51 ed. São Paulo: Global, 2006. [1ª edição de 1933]

\_\_\_\_\_. **Sobrados e mucambos: Introdução à sociedade patriarcal no Brasil - 2: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano**, 10 edição, Rio de Janeiro: Record, 1998

FURTADO, Celso – **Economia colonial no Brasil nos séculos XVI e XVII: elementos de história econômica aplicados à análise de problemas econômicos e sociais** – São Paulo: Hucitec, 2000

\_\_\_\_\_. **Formação econômica do Brasil** – 19.ª edição, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2004

FURTADO, Júnia Ferreira. **Homens de Negócio**: a interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 2006

\_\_\_\_\_. Teias de Negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In.: FRAGOSO, João et all (orgs). **Nas rotas do Império**: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. 2ª edição. Vitória: UFES, 2014

GALLIZA, Diana Soares de. **O declínio da Escravidão na Paraíba** (1850-1888). João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1979

GALLOWAY, J.H. Nordeste do Brasil (1700-1750): o reexame de uma crise. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 36, n.2, 1974

GIRÃO, Raimundo. **Pequena história do Ceará**. 4ª edição. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 1984

GIRÃO, Valdelice Carneiro. As Charqueadas. **Revista do Instituto do Ceará**. Ano CX, 1996

GODINHO, Victorino de Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). **Revista de História**. São Paulo, n.15, jul./set de 1953

GOMES, Flávio dos Santos. **Palmares**: Escravidão e liberdade no Atlântico Sul. São Paulo: Contexto, 2011

\_\_\_\_\_. **Mocambos e quilombos**: uma história do campesinato negro no Brasil. São Paulo: Claro Enigma, 2015

GOMES, José Eudes. **As milícias d'El Rey**: tropas militares e poder no Ceará Setecentista. Editora FGV, 2010

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O Conceito de região e sua discussão. In.: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia**: conceitos e temas. 2ª edição, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000

GONÇALVES, Regina Célia. **Guerras e Açúcares**: política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630). Bauru – SP: Edusc, 2007

GORENDER, Jacob. **A burguesia brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1981

\_\_\_\_\_. **O escravismo colonial**. 4 ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2010

GOULART, José Alípio. **O ciclo do couro no Nordeste**. Rio de Janeiro: Edições SAI, 1966

GOULART, Maurício. **A escravidão africana no Brasil**: das origens à extinção do tráfico. 3 ed. São Paulo: Editora Alfa-omega, 1975

GUEDES, Paulo Henrique Marques de Queiroz. **No íntimo do sertão**: poder político, cultura e transgressão na capitania da Paraíba (1750 -1800). Tese (doutorado) – UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2013

GUERRA, Flávio. **Nordeste: um século de silêncio (1654-1755)**. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1984

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o “negócio da carne humana”: 1707-1715. In: Mariza de Carvalho Soares (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro**. Niterói: Eduff, 2007

GUIMARÃES, Matheus Silveira. **Diáspora africana na Paraíba: trabalho, tráfico e sociabilidade na primeira metade do século XIX**. João Pessoa: Editora do CCTA, 2018

\_\_\_\_\_. O comércio atlântico na diáspora africana: Paraíba, África e Minas Gerais (1700-1759). In: ROCHA, Solange P.; GUIMARÃES, Matheus Silveira. (Org.). **Experiências históricas da gente negra na diáspora africana: Paraíba colonial e imperial (Travessias atlânticas e a Paraíba afro - diaspórica ; 1)**. 1ed. João Pessoa: Editora UFPB, 2018

HALL, Gwendolyn Midlo. Cruzando o Atlântico: etnias africanas nas Américas. **Topoi**, v.6, n.10, Jan/Jun. 2005

HESPANHA, António Manuel. **Às vésperas do Leviatha: instituições e poder político (Portugal, séc. XVII)**. Coimbra: Almedina, 1994,

\_\_\_\_\_. Depois do Leviathan. In.: **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012 e

HIRANO, Sedi. Formação do Brasil colonial – Pré-capitalismo e capitalismo. São Paulo: EDUSP, 2008.

HOBSBAWM, Eric. The general crisis of the european economy in the 17th century. **Past and Present**. n.5, 1954

HOLANDA, Sergio Buarque de. Prefácio. In.: GOULART, Maurício. **A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. 3 ed. São Paulo: Editora Alfa-omega, 1975

\_\_\_\_\_. PANTALEÃO, Olga. Os franceses, ingleses e holandeses no Brasil quinhentista. In.: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: A época Colonial**. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1976.

\_\_\_\_\_. A mineração: antecedentes luso-brasileiro In: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: A época Colonial**. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1977, t. I, v. 2

\_\_\_\_\_. Metais e pedras preciosas. In: HOLANDA, Sergio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira: A época Colonial**. 5ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1977, t. I, v. 2

\_\_\_\_\_. **Caminhos e fronteiras**. 3ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1995  
INFORMAÇÕES sobre as minas do Brasil, **Anais da Biblioteca Nacional**, v.57. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935

INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco, **Anais da Biblioteca Nacional** v.28. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906

INIKORI, Joseph E. **Africans and the Industrial Revolution in England**: a study in international trade and economic development. Cambridge: Cabridge University Press, 2002

IVO, Isnara Pereira. **Homens de caminho**: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012

JAMES, C.L.R. **Os Jacobinos Negros**. Toussaint L'Ouverture e a Revolução de São Domingos. São Paulo: Boitempo Editorial, 2000

JOFFILY, Irineu. Notas sobre a Parahyba. Edição fac-similar de 1892. Rio de Janeiro: Editora Tesouros, 1977

JORDÃO FILHO, Ângelo. **Povoamento, Hegemonia e Declínio de Goiana**. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1978

KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências**: transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Campus, 1989

LACOSTE, Yves, Braudel Geógrafo. In **Ler Braudel**, São Paulo: 1989

LAPA, José Roberto do Amaral. **O Antigo Sistema Colonial**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1982.

LAW, Robin, Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo mina. **Tempo**, v.20, 2005

\_\_\_\_\_. **The Slave Coast of West Africa – 1550-1750**. Clarendon Press Oxford, 2013

LIMA JÚNIOR, Augusto. **A capitania das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia/São Paulo: Editora da USP, 1978

LINEBAUGH, Peter. Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH; Editora Marco Zero, ano 3, nº 6, setembro de 1983

LINHARES, Maria Yedda **História do abastecimento**, uma problemática em questão (1530-1917), Brasília, Ministério da Agricultura, BINAGRE, 1979

\_\_\_\_\_. LINHARES, Maria Yedda. Pecuária, alimentos e sistemas agrários no Brasil (Séculos XVII e XVIII). **Tempo**. v.1, n.2, 1996

\_\_\_\_\_; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **História da agricultura brasileira**: combates e controvérsias. São Paulo: Brasiliense, 1981

LISBOA, B. A. V. Engenhos, açucares e negócios na capitania de Pernambuco (c.1655-c1750). **Clio** (UFPE). V. 32, n. 1, 2014

LOPES, Gustavo Acioli. **A Fênix e o Atlântico**: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1760). São Paulo: Alameda, 2018

\_\_\_\_\_; MENZ, M. **Resgate e mercadorias**: uma análise comparada do tráfico lusobrasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII). **Afro-Ásia**. n. 37, 2008

\_\_\_\_\_; MARQUES, Leonardo. O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). **Clio** (Recife), v. 37, 2019

LOVEJOY, Paul. The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis. **The Journal of African History**. Vol. 23, n. 4, 1982

\_\_\_\_\_. **A escravidão na África**: uma história de suas transformações. Tradução Regina A. R. Bhering e Luiz Guilherme B. Chaves. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002

LUNA, Francisco Vidal. **Minas Gerais**: escravos e senhores. Análise da Estrutura Populacional e Econômica de Alguns Núcleos Mineratórios (1718-1804). Tese (Doutorado). FEA-USP, São Paulo, 1980

\_\_\_\_\_; COSTA, Iraci Del Nero da. **Minas Colonial**: Economia e sociedade. São Paulo: Estudos Econômicos-FIPE/PIONEIRA, 1982

\_\_\_\_\_; KLEIN, Herbert S. **Escravidão no Brasil**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2010

M'BOKOLO, Elikia. **África Negra**: história e civilizações. Tradução de Alfredo Margarido. Salvador: EDUFBA, São Paulo: Casa das África, 2009

MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de. “Fregueses da Freguesia da Vila Nova do Príncipe, d’onde sempre foram: identidades territoriais no Seridó” In.: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva (org). **Capitania do Rio Grande**: histórias e colonização na América portuguesa. João Pessoa: Ideia; Natal: Edufrn, 2013

MACEDO, Muirakytan K. de. Notas sobre a escravidão nos sertões do semiárido (Seridó, XVIII-XIX). In.: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; ANDRADE, Joel Carlos de Souza (orgs). **Experiências históricas afro-brasileiras**. Natal: Edufrn, 2017, p.11-38

\_\_\_\_\_. **Rústicos cabedais**: Patrimônio e cotidiano nos sertões da pecuária (Seridó – século XVIII). 2ª edição. Natal: Sol Negro Edições, 2021; MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de. Aspectos da escravidão do Seridó em documentos históricos. In.: CAVIGNAC, Julie; MACÊDO, Muirakytan K. de (orgs). **Tronco, ramos e raízes!** história e patrimônio cultural do Seridó negro. Natal: Edufrn, 2016, p. 257-291

MACHADO, Alex Rolim. “**Para se administrar a justiça, conter os crimes e melhorar a arrecadação...**”: desenvolvimento social e motivações econômicas na institucionalização da Comarca das Alagoas. Capitania de Pernambuco, 1654-1712. Tese (Doutorado). UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2020.

MACHADO, Maximiano Lopes. Capitania de Itamaracá. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**. V. 4, n. 29, 1883

\_\_\_\_\_. **História da Província da Paraíba**. João Pessoa: Universitária/. UFPB, 1977

MALOWIST, M. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In.: **História geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII / editado por Bethwell AllanOgot. – Brasília : UNESCO, 2010

MANNING, Patrick. Escravidão e mudança social na África. **Novos Estudos Cebrap** n.21, 1988

**MAPA topográfico e hidrográfico da capitania de Minas Geraes** : toda esta capitania he coberta de matas e só nas comarcas do Rio das Mortes, Sabará e Ferro tem manxas de Campo. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart543208/cart543208.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart543208/cart543208.jpg) . Acesso em 18 de novembro de 2021

**MAPA adaptado de Barbot on Guinea**. Disponível em <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?/conteudo/exibir/11>. Acesso em 04 de janeiro de 2022

MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. **No “coração das terras”**: os sertões da Capitania de Pernambuco e Reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no Império Português (1750-1808). Tese (Doutorado). Universidade de Évora. Évora, 2019

MARQUES, Guida. “Por ser a cabeça do Estado do Brasil”: As representações da cidade da Bahia no século XVII. In.: In.: SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. **Salvador da Bahia**: retratos de uma cidade atlântica. Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016

MARQUES, Teresa Cristina. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. **Textos de História**, vol. 15, nº 1/2, Brasília, 2007

MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido**: João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944

MATHIAS, C.L Kelmer. **As múltiplas faces da escravidão**: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 - c. 1756. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad X : FAPERJ, 2012

\_\_\_\_\_. “Como se fossem bens de morgado”: considerações teórico-metodológicas acerca do espaço econômico do ouro e do sistema econômico atlântico. In.: KELMER MATHIAS et ali (Eds.). **Ramificações ultramarinas**: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso, século XVIII. Rio de Janeiro: Mauad X, Faperj, 2017

MATTOS, Ilmar Rohloff. **O tempo saquarema**. São Paulo, Brasília: HUCITEC, INL, 1987

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser Escravo no Brasil** 3ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988

MAURO, Frederic. **Nova história e Novo Mundo**, Editora Perspectiva, 1975

\_\_\_\_\_. **Portugal, o Brasil e o Atlântico**, 1570-1670. Editorial Estampa, 1997, 2 volumes

MAXWELL, Kenneth. **A devassa da devassa: A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal (1750-1808)**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005

MELO, Felipe Souza. **O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII**. Dissertação (Mestrado). USP/FFLCH, São Paulo, 2013

\_\_\_\_\_. Hierarquias mercantis no Atlântico português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807. **Revista de História** (São Paulo). N.180, 2021, p.1-43

MELLO, Evaldo Cabral de. Prefácio In.: PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais pernambucanos: 1660-1700**. 2ª edição. FUNDARPE, 1983, vol.4

\_\_\_\_\_. **Fronha dos Mazombos: Nobres contra mascates: Pernambuco 1666-1715** – São Paulo: Companhia das Letras, 1995

\_\_\_\_\_. **Rubro Veio: o imaginário da restauração pernambucana**. 2a. ed., Rio de Janeiro: Topbooks, 1997

\_\_\_\_\_. **Olinda Restaurada: Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654** – 2ª edição revista e aumentada, Rio de Janeiro: Editora Topbooks, 1998a

\_\_\_\_\_. **O negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste: 1641-1669** – 2ª edição, Rio de Janeiro: Topbooks, 1998b

\_\_\_\_\_. **Ferida de Narciso: ensaio de história regional** – São Paulo: SENAC, 2001

\_\_\_\_\_. **Um imenso Portugal: história e historiografia**, São Paulo: Editora 34, 2002

\_\_\_\_\_. **O Brasil holandês (1630-1654)**. São Paulo: Penguin Classics, 2010

\_\_\_\_\_. **O bagaço da cana: os engenhos de açúcar no Brasil holandês**. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2012

MELLO, João Manuel Cardoso de. **O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. 3a edição. São Paulo: Brasiliense, 1984

MELLO NETO, José Antônio Gonsalves de. **Três roteiros de penetração do território pernambucano (1738 e 1802)** Recife: UFPE, Instituto de Ciências do Homem, 1966

\_\_\_\_\_. A finta para o casamento da Rainha da Grã-Bretanha e paz da Holanda. **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano**. V. LIV, 1981a

\_\_\_\_\_. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738”, In: **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, v. LIII, 1981b

\_\_\_\_\_. **Um mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes Matos, 1671-1701**, – 2ª edição. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981c

\_\_\_\_\_. **Tempo dos Flamengos**. Recife: Instituto Ricardo Brennand, 2001 MENDES, Claudinei M. M. Um estudo sobre a relação entre Caio Prado Júnior e Fernando A. Novais. **Acta Scientiarum**. Human and Social Sciences. v. 35, 2013

MENEZES, Djacir. **O outro Nordeste**. 3ª edição. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2008

MENEZES, José Luiz da Mota. A ocupação do Recife numa perspectiva histórica. **Clio** – Revista de pesquisa histórica. Série História do Nordeste. V.14, n.1, 1993

MENEZES, Mozart Vergetti. Jurisdição e poder nas Capitanias do Norte. **Saeculum** (UFPB), v. 14, p. 11-26, 2006

\_\_\_\_\_. Negros e indígenas na economia da Paraíba (1647-1755). In.: ROCHA, Solange Pereira da; FONSECA, Ivonildes da Silva (orgs). **População negra na Paraíba: Educação, história e política**. Campina Grande: EDUFPG, 2010

\_\_\_\_\_. **Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba, 1647 -1755**. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012

\_\_\_\_\_; CHAVES JÚNIOR, Inaldo. A sempre leal cidade da paraíba-: culturas históricas e culturas políticas em uma capitania do império português (séculos XVII e XVIII). **Saeculum**, v. 39, 2018

MENZ, Maximilaino. Reflexões sobre duas crises econômicas no Império Português (1688-1770). **Varia historia**. V.29, n.49, 2013, p. 35-54

MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (orgs). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020

MILLER, Joseph Calder. **Way of death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade (1730-1830)**. Madison: University of Wisconsin Press, 1988

\_\_\_\_\_. O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos. **Afro-Ásia** n. 19/20, 1997

\_\_\_\_\_. A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In.: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs). **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999

MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do açúcar-oficinas. In.: **História econômica & história de empresas**. V. XV, n. 1, 2012

\_\_\_\_\_. **Introdução à história do Rio Grande do Norte**. 4ª edição. Natal: Flor do Sal, 2015

MONTEIRO, John Manuel. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995

MORAES, Ana Paula da Cruz Pereira de. **Em Busca da Liberdade: os escravos no Sertão do Rio Piranhas (1700-1750)**. Dissertação (Mestrado em História). Centro de Humanidades. Universidade Federal de Campina Grande. 2009

\_\_\_\_\_. **Entre mobilidades e disputas: o sertão do rio Piranhas, capitania da Paraíba, 1670-1750**. Tese (doutorado). UFC/CH/PPGH. Fortaleza, 2015

MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History. **Atlantic History: A Critical Appraisal**. New York: Oxford University Press, 2009

MOTT, Luiz. **Piauí Colonial: população, economia e sociedade**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1985

MOURA, CLÓVIS. **Rebeliões da Senzala: Quilombos, insurreições, guerrilhas**. 5ª edição. São Paulo: Fundação Maurício Grabois/Anita Garibaldi, 2014

NARDI, Jean-Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

\_\_\_\_\_. **O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração**. São Paulo: Brasiliense, 1996

\_\_\_\_\_. **O Antigo Sistema Colonial e tráfico negreiro: novas interpretações da história brasileira**. Campinas: Pontes, 2002

NASCIMENTO, Romulo Luiz Xavier do. **O desconforto da governabilidade: aspectos da administração do Brasil Holandês (1630-1644)**. Tese (doutorado) PPGH/UFF/ICHF, Niterói, 2008

\_\_\_\_\_. “E agora Nassau?”: Discussão sobre abastecimento e o sistema escravista no centro da estratégia sul-atlântica batava. In.: CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson (orgs). **História da escravidão em Pernambuco**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012

NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2017

\_\_\_\_\_. **Às margens do Império: a pecuária de carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América portuguesa nas dinâmicas de um império em movimento (século XVIII)**. Tese (doutorado). UFC/PPGH. Fortaleza, 2021

NOGUEIRA, Patrícia Moreira. Considerações sobre os relatórios de visitas *ad limina apostolorum* do bispado de Pernambuco (1680-1746): aspectos históricos e historiográficos. **Revista de Fontes**. Vol.2, n2, 2015

NOVAIS, Fernando A. Colonização e sistema colonial: discussão de conceitos e perspectiva histórica In.: **Anais IV Simpósio ANPUH, 1967**

\_\_\_\_\_. Considerações sobre o sentido da colonização. In.: **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 6, 1969

\_\_\_\_\_. **Portugal e Brasil na crise do antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 5 ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1989

\_\_\_\_\_. Uma entrevista com Fernando Novais. [Entrevista cedida a] Andréa Lisly Gonçalves. **LPH – Revista de História**. Ouro Preto, ano 11, n.11, 2001

\_\_\_\_\_. Condições da privacidade na colônia. In.: MELLO E SOUZA, Laura de (org). **História da vida privada no Brasil, 1: cotidiano e vida privada na América portuguesa**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2018

OLIVEIRA, Almir Leal de. As carnes secas do Ceará e o mercado atlântico no século XVIII. In: DORÉ, Andréa. SANTOS, Antônio César de Almeida. (Orgs.) **Temas Setecentistas: Governos e populações no Império Português**. Curitiba: UFPR – FCHLA/Funart; Araucária, 2008

OLIVEIRA, Antônio José. **Processo de “invisibilidade” dos Índios Kariri nos sertões dos Cariris Novos na segunda metade do século XIX**. Clio: Revista de Pesquisa histórica. V.34, n.2, 2016

OLIVEIRA, Elza Régias de. **A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia (1755-1799)**. 2 ed. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2007

\_\_\_\_\_. Escravidão na Paraíba no século XVIII. In.: **Teoria, história e memória**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2011

OLIVEIRA LIMA, M. **Pernambuco e seu desenvolvimento histórico – 2ª Ed.**, Recife:Sec. de Educação e Cultura do Estado de Pernambuco, 1997 [Fac-símile da edição de 1895]

OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura S. O contrato do direito dos escravos que desciam de Pernambuco para as minas de Jerônimo Lobo Guimarães, Anais Eletrônicos Encontro do Núcleo de Estudos do Mundo Atlântico Impérios atlânticos e suas dinâmicas históricas, séculos XVI-XIX: Recife, 2019, p.13-25

\_\_\_\_\_. As diretrizes fazendárias das alfândegas do Reino e suas aplicabilidades nas alfândegas de Pernambuco e Paraíba, séculos XVI-XVIII. In: Marco Volpini Micheli; Thiago Dias. (Org.). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX..** 1ed.São Paulo: Alameda, 2020

OLIVEIRA, Pedro Alberto de. As origens da escravidão no Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v.99, 1979, p. 330

OLIVEIRA JÚNIOR, Paulo Cavalcante de. **Negócios da trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. Tese (Doutorado). USP/FFLCH/PPGH. São Paulo, 2002

PALACIOS, Guillermo. Agricultura camponesa e plantations escravistas no Nordeste Oriental durante o século XVIII. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Económica do Período Colonial – 2ª edição**, São Paulo: Hucitec, Edusp, 2002

\_\_\_\_\_. **Campesinato e Escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)**. Tradutor: Walter Sotomayor. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004

PAIVA, Eduardo França. **Escravidão e universo cultural na Colônia: Minas Gerais, 1716-1789**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006

PAIVA, Yamê Galdino de **Vivendo à sombra das leis**: Antônio Soares Brederode entre a justiça e a criminalidade: Capitania da Paraíba (1787-1802). João Pessoa: Editora do CCTA, 2018

PAQUOT, Thierry. Prefácio: Um convite à história. LACOSTE, Yves (org). **Ler Braudel**, São Paulo: 1989

PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley. **The General Crisis of the Seventeenth Century**. London: Routledge, 1997

PAULA, João Antônio de. O processo de urbanização nas Américas no século XVIII. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás (org). História Econômica do Período Colonial. São Paulo: HUCITEC/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002

PESSOA, Ângelo Emílio da Silva. **As Ruínas da Tradição**: A Casa da Torre de Garcia d'Ávila: Família e propriedade no nordeste colonial. 2. ed. João Pessoa: Editora UFPB, 2017

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Anais Pernambucanos**. 2ª edição, Recife: Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes / FUNDARPE / Diretoria de Assuntos Culturais, 1983

PERIDES, P. P. A organização político-administrativa e o processo de regionalização do território colonial brasileiro. **Revista Do Departamento De Geografia**, 9, 1995

PINTO, Irineu. **Datas e notas para a história da Paraíba**. João Pessoa: Universitária/UFPB, 1977

PINTO, Virgílio Noya. **O ouro brasileiro e o comércio anglo-português**: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII – São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979

PONTUAL, Virgínia. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v.21, n.42, 2001

PRADO JÚNIOR, Caio. **A Revolução Brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1966

\_\_\_\_\_. **História e desenvolvimento**: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro. São Paulo: Brasiliense, 1999.

\_\_\_\_\_. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Publifolha, 2000

PUNTONI, Pedro. **A mísera sorte**: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras no Atlântico Sul. São Paulo: Hucitec, 1999

\_\_\_\_\_. **A guerra dos Bárbaros**: povos indígenas e a colonização do sertão do nordeste do Brasil (1650-1720) – São Paulo: Hucitec, EDUSP, Fapesp, 2002

QUEIROZ, Raquel. **O quinze**. 116ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 2021

RAMOS, Graciliano. **Vidas secas**. 86ª Edição. Rio-São Paulo: Record, 2002

RAMOS, Rui (coord.); SOUSA, Bernardo Vasconcelos e; MONTEIRO, Nuno Gonçalo – **História de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009

REGIMENTO das Minas In.: LEME, Pedro Taques de Almeida Paes. **Notícias das Minas de São Paulo e dos sertões da mesma capitania**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1976

REIS João José, GOMES Flávio dos Santos (orgs). **Liberdade por um fio**. História dos quilombos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras 1996

ROCHA, Solange Pereira da. Travessias atlânticas: Rotas do tráfico e a presença africana na Paraíba colonial. **Portuguese Studies Review** Vol. 14, No. 1, 2006

RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa**: Escravos, marinheiro e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2005

ROLIM, Leonardo Cândido. **Tempo das carnes no Siará Grande**: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690-c.1802) Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCHLA. João Pessoa, 2012

\_\_\_\_\_. Porto do sertão, empório das carnes secas: a trajetória da Vila de Santa Cruz do Aracati (século XVIII). In.: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (org). Op. cit, 2020, p. 179-207

ROMANO, Ruggiero. **Conyunturas opuestas**: la crisis del siglo XVII en Europa e hispanoamérica. México: Fondo de cultura económica, 1993

ROTEIRO do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. TOMO LXII

RIBEIRO, Alexandre Vieira. A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c1750-c1800). Tese (Doutorado). UFRJ/PPGH. Rio de Janeiro, 2009

RIBEIRO, Guilherme. A arte de conjugar tempo e espaço: Fernand Braudel, a geo-história e a longa duração. **História, ciências, saúde- Manguinhos**. v.22, n.2, abr.-jun. 2015

RIBEIRO JÚNIOR, José. Alguns aspectos do tráfico escravo para o Nordeste brasileiro no século XVIII. **Anais do VI Simpósio Nacional dos professores Universitários de História – ANPUH**. Goiânia, 1971

\_\_\_\_\_. **Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro**: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780) – 2ª edição, São Paulo: Hucitec, 2004

RICUPERO, Bernardo. **Caio Prado Jr e a nacionalização do marxismo no Brasil**. São Paulo: Fapesp; Editora 34, 2000.

RUSSEL-WOOD, A.J. **Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro,1500-1808 Revista Brasileira de História**. Vol. 18 n. 36 São Paulo, 1998

\_\_\_\_\_. **Escravos e libertos no Brasil colonial**. Tradução Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005

\_\_\_\_\_. Sulcando os mares: um historiador do império português enfrenta a “Atlantic History”. **Revista de História**. Vol.28, n.1, 2009

\_\_\_\_\_. O Brasil colonial: o ciclo do ouro, c. 1690-1750. In.: BETHELL, Leslie (org). **História da América Latina**. Tradução Mary Amazonas Leite de Barros e Magda Lopes. São Paulo: Editora da USP; Brasília-DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012, v.2

\_\_\_\_\_. **Histórias do Atlântico português** – São Paulo: Editora Unesp, 2014

SALGADO, Graça. **Fiscais e meirinhos** - a administração no Brasil colonial. Rio de Janeiro, Nova Fronteira/Pró-Memória/ Instituto Nacional do Livro, 1985

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). **Estudos Históricos** (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 29, p. 29-49, 2002

\_\_\_\_\_. **Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c1750)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003

\_\_\_\_\_. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. (Org.). **Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007

\_\_\_\_\_. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Org.). **O Brasil Colonial**. 1ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, v. 1

SANTANA, Martha Falcão de Carvalho e Moraes. **Nordeste, açúcar e poder: um estudo da oligarquia açucareira na Paraíba (1920-1962)**. João Pessoa: Cnpq/Ufpb, 1990

SANTIAGO, Theo Araújo (Org.). **Capitalismo** - Transição. 2ª ed. Rio de Janeiro, Livraria Eldorado Tijuca. 1975

SANTOS, Joaquim Felício dos Memórias do Distrito Diamantino. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, ano XV, 1910

SANTOS, Josué Lopes dos. **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

\_\_\_\_\_. O porto de Itamaracá: Waterfront In.: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (orgs). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020

SANTOS, Milton. **Por uma nova geografia: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004

SANTOS, Ronaldo Marcos dos. Mercantilização, decadência e dominância. SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**. São Paulo: HUCITEC/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002

SANTOS JÚNIOR, Carlos Fernando . **Os índios nos vales do Pajeú e São Francisco: historiografia, legislação, política indigenista e os povos indígenas no sertão de Pernambuco (1801-1845)**. Dissertação (mestrado). UFPE/CFCH/PPGH. Recife, 2015

SCARATO, Luciane. **Os caminhos do ouro nas Minas Setecentistas: contrabando, cotidiano e cultura material (1733-1783)**. São Paulo: Annablume, 2014

SCHWARTZ, Stuart. **Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial**. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988

\_\_\_\_\_. Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal, **Revista Tempo**, vol. 24, 2008

\_\_\_\_\_. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751**. São Paulo : Companhia das Letras, 2011

\_\_\_\_\_. O Nordeste açucareiro no Brasil Colonial. In: FRAGOSO, João L. R.; GOUVÊA, Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). **O Brasil Colonial**. 1ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, v. 2

SCOTT, Ana Silvia Volpi; MATOS, Paulo Teodoro de. Nota editorial temática: Demografia do Brasil colonial: fontes, métodos e resultados, 1750-1822. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**. V.34, n.3, 2017

SECCO, Lincoln. **Caio Prado Júnior: o sentido da revolução**. São Paulo: Boitempo, 2008

SEIXAS, Wilson. **O velho arraial de Piranhas (Pombal) no centenário de sua elevação a cidade**. João Pessoa: A Imprensa, 1961

\_\_\_\_\_. Pesquisas para a história do sertão da Paraíba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**. João Pessoa, n.21, 1975

\_\_\_\_\_. **Santa Casa da Misericórdia na Paraíba: 300 anos**. João Pessoa: Santa Marta, 1987

SILVA, Antônio de Moraes,; BLUTEAU, Rafael. **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau**, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro. Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789

SILVA, Daniel Barros Domingues; ELTIS, David. The Salve Trade to Pernambuco, 1561 – 1851. In.: ELTIS, David; RICHARDSON, David. **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven & London: Yale University Press, 2008

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Pecuária, agricultura de alimentos e recursos naturais no Brasil-colônia. In.:SZMRECSÁNYI, Tamás (org). **História Econômica do Período Colonial**.

São Paulo: HUCITEC/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da USP/Imprensa Oficial, 2002

\_\_\_\_\_. Um oceano de revoluções. História e historiografia do Atlântico e de suas revoluções nos séculos XVII e XVIII. In.: Idem; LEÃO, Karl Schurster de Sousa; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (orgs). **Atlântico: a história de um oceano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013, p.241-291

SILVA, Luiz Geraldo. Porto do Recife. Sociedade marítima, escravidão e liberdade (Séculos XVI ao XVIII). In.: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago (orgs). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020

SILVA, Kalina Vanderlei P. '**Nas Solidões Vastas e Assustadoras**'- Os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. Tese (Doutorado) . PPGH/CFCH/UFPE, 2003

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **Ser nobre na Colônia**. São Paulo: Editora Unesp, 2005

SILVA, Pedro Alberto de Oliveira. **História da escravidão no Ceará: das origens à extinção**. 2ª edição. Fortaleza: instituto do Ceará, 2011.

SILVA, Poliana Priscila da. **Nos bastidores da arrematação: A atuação dos homens de negócio nas arrematações dos principais contratos régios da capitania de Pernambuco (1727-1780)**. Tese (Doutorado). UFPE/CFCH/PPGH. Recife, 2020

SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016

SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. **O regionalismo nordestino: existência e consciência da desigualdade regional**. Cidade Editora Moderna, 1984

SIMONSEN, R. C.. **História econômica do Brasil: 1500-1820**. 2 vols. (Brasiliana, vols. 100 e 100-A). São Paulo: Nacional, 1937

SOARES, Mariza de Carvalho. **Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000

SOUSA, Avanete Pereira. **A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas**. São Paulo: Alameda, 2012

\_\_\_\_\_. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XIII. In.: SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. **Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica**. Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016

SOUSA, Gabriel Soares. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1878.

SOUSA, Jéssica Rocha de. **Nas rotas dos sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitanias de Pernambuco e Bahia (1759-1780)**. Dissertação (mestrado). UFPE/CFCH/PPGH, Recife, 2018

SOUZA, A. de M. **Liberdades possíveis: escravidão e alforria no termo da vila de Arez (séculos XVIII e XIX)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013

SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006

\_\_\_\_\_. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In.: **História da Vida Privada no Brasil - 1: cotidiano e vida privada na América Portuguesa**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2018

\_\_\_\_\_; BICALHO, Maria Fernanda Baptista – **O imperio deste mundo, 1680-1720** – São Paulo: Companhia das Letras, 2000

SOUZA, George .F. C. de; A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 - c. 1630. **CLIO** – Revista de História, V,27, n.2. Recife: UFPE, 2009 (Resenha)

\_\_\_\_\_. **Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 - c. 1759)**. 1. ed. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012

\_\_\_\_\_. Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII. In: Breno Almeida Vaz Lisboa; Bruno Romero Ferreira Miranda; George Felix Cabral de Souza; Henrique Nelson da Silva. (Org.). "**Essa parte tão nobre do corpo da monarquia**". Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII. 1ed.Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016

\_\_\_\_\_. **Elite e exercício de poder no Brasil colonial: a câmara municipal do Recife (1710-1822)**. 1. ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2015

\_\_\_\_\_. Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. **CLIO (RECIFE)**, v. 37, 2019

SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. "**Minha riqueza é fruto do meu trabalho**": negros de cabedais no Sertão do Acaraú (1709-1822). Tese (Doutorado). UFC/CH/PPGH. Fortaleza, 2015

STABEN. A. E. **Negócio dos escravos: comércio de cativos entre a Costa da Mina e a capitania de Pernambuco (1701-1759)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba: UFPR, 2008

STÉDILE, João Pedro. **A questão agrária no Brasil: Interpretações sobre o camponês e o campesinato**. São Paulo: Outras expressões, 2016

STEENSGAARD, Niels. The Seventeenth-Century Crisis. In: PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley. **The General Crisis of the Seventeenth Century**. London: Routledge, 1997

STUDART, Guilherme. **Notas para a história do Ceará**. Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2004

STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, 1937

SWEEZY, Paul et al. **A Transição do Feudalismo para o Capitalismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977

TAUNAY, Afonso D'Escragnole. Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial. In SILVA, Leonardo Dantas (org) **Estudos sobre a Escravidão**. Fundação Joaquim Nabuco/ Editora Massagana, Recife, 1988

TAVARES, João de Lyra. **Apontamentos para a história territorial da Parahyba**. Mossoró: [s.n.], 1982. (Coleção Mossoroense, v. CCXLV). [Edição fac-similar de 1910]

THORNTON, John K. Angola e as origens de Palmares. In: Gomes, Flávio. **Mocambos de Palmares**. Histórias e fontes (séculos XVI-XIX). Rio de Janeiro: 7 Letras, 2010

TRANSATLANTIC Slave Trade Database. Disponível em <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2022

TREVOR-ROPER, H. R. **The crisis of the seventeenth century**: religion, the reformation and social change. Indianapolis: Liberty Fund, 2001

VANSINA, J. O Reino do Congo e seus vizinhos. In.: **História Geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII. editado por Bethwell Allan Ogot. – Brasília: UNESCO, 2010

VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos**: dos séculos XVII a XIX. Tradução Tasso Gadzanis. 4 ed. Salvador: Corrupio, 2002.

VERGUEIRO, Laura. **Opulência e Miséria nas Minas Gerais**, São Paulo: Brasiliense, 1981

VIDAL, Ademar. Três séculos de escravidão na Paraíba. **Estudos Afro-Brasileiros**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1988

VIEIRA, Hugo Coelho. **Brasil holandês**: história, memória e patrimônio compartilhado. São Paulo: Alameda, 2012

VIOTTI, Ana Carolina. Revisitar Palmares: histórias de um mocambo do Brasil Colonial.

**TRASHUMANTE** Revista Americana de História Social, 10, 2017

WALLERSTEIN, Immanuel. **World-System Analysis**: An introduction. Duke University Press, 2004

\_\_\_\_\_. **The Modern World-System II**: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy 1600—1750. University of California Press 2011

WATSON, Adam. **The Evolution of International Society**: a comparative historical analysis. New York: Routledge, 1992

WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão**. Tradução Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2012

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. A representação da sociedade e do poder In MATTOSO, José (dir.) - **História de Portugal: o Antigo Regime**. Lisboa: Lexicultural, 2002

ZAMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. Tese (Doutorado) USP/FFLCH. São Paulo, 1951

## **DOCUMENTOS MANUSCRITOS**

### *1º Cartório de Caicó*

Inventário de Crispim de Andrade (1737);  
 Inventário de Diogo Pereira da Silva (1754);  
 Inventário de Antônio Garcia de Sá (1755);  
 Inventário de Inez Maria da Conceição (1755);  
 Inventário de Pedro de Andrade Bezerra (1757)

### *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)*

**Códices** 297, 1269, 1805

### **Bahia Avulsos:**

AHU\_CU\_005, Cx. 29 D. 2624  
 AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 29 D. 2627

### **Ceará Avulsos:**

AHU\_CU\_006, Cx. 2, D. 124  
 AHU\_CU\_006, Cx. 3, D. 201  
 AHU\_CU\_006, Cx. 4, D. 264  
 AHU\_CU\_006, Cx. 5, D. 324  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 362  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 363  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 365  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 367  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 368  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 370  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 371  
 AHU\_CU\_006, Cx. 6, D. 375

### **Minas Gerais Avulsos:**

AHU\_CU\_011, Cx. 14, D. 1183  
 AHU\_CU\_011, Cx. 16, D. 1343

### **Paraíba avulsos:**

AHU\_CU\_014, Cx. 1, D. 40  
 AHU\_CU\_014, Cx. 1, D. 43  
 AHU\_CU\_014, Cx. 1, D. 95

AHU\_CU\_014, Cx. 2, D. 124  
AHU\_CU\_014, Cx. 2, D. 136  
AHU\_CU\_014, Cx. 3, D. 186  
AHU\_CU\_014, Cx. 3, D. 213  
AHU\_CU\_014, Cx. 3, D. 226  
AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 304  
AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 310  
AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 321  
AHU\_CU\_014, Cx. 4, D. 330  
AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 360  
AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 389  
AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 392  
AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 404  
AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 410  
AHU\_CU\_014, Cx. 5, D. 415  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 438  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 452  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 458  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 506  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 521  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 533  
AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 539  
AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 546  
AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 558  
AHU\_CU\_014, Cx. 7, D. 606  
AHU\_CU\_014, Cx. 8, D. 661  
AHU\_CU\_014, Cx. 6, D. 669  
AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 721  
AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 743  
AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 783;  
AHU\_CU\_014, Cx. 9, D. 784  
AHU\_CU\_014, Cx. 10, D. 796  
AHU\_CU\_014, Cx. 12, D. 982  
AHU\_CU\_014, Cx. 12, D. 1009  
AHU\_CU\_014, Cx. 12, D. 1027  
AHU\_CU\_014, Cx. 14, D. 1161  
AHU\_CU\_014, Cx. 15, D. 1258  
AHU\_CU\_014, Cx. 15, D. 1277  
AHU\_CU\_014, Cx. 16, D. 1304  
AHU\_CU\_014, Cx. 16, D. 1314  
AHU\_CU\_014, Cx. 16, D. 1337  
AHU\_CU\_014, Cx. 17, D. 1401  
AHU\_CU\_014, Cx. 17, D. 1408  
AHU\_CU\_014, Cx. 17, D. 1418  
AHU\_CU\_014, Cx. 18, D. 1444  
AHU\_CU\_014, Cx. 18, D. 1459  
AHU\_CU\_014, Cx. 19, D. 1506  
AHU\_CU\_014, Cx. 20, D. 1587  
AHU\_CU\_014, Cx. 21, D. 1630  
AHU\_CU\_014, Cx. 24, D. 1844

AHU\_CU\_014, Cx. 26, D. 2032

**Pernambuco avulsos:**

AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 485  
AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 543  
AHU\_CU\_015, Cx. 6, D. 558  
AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 694  
AHU\_CU\_015, Cx. 8, D. 743  
AHU\_CU\_015, Cx. 10, D. 930  
AHU\_CU\_015, Cx. 10, D. 987  
AHU\_CU\_015, Cx. 14, D. 1374  
AHU\_CU\_015, Cx. 14, D. 1462  
AHU\_CU\_015, Cx. 20, D. 1889  
AHU\_CU\_015, Cx. 20, D. 1892  
AHU\_CU\_015, Cx. 21, D. 1961  
AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2335  
AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2357  
AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2367  
AHU\_CU\_015, Cx. 26, D. 2399  
AHU\_CU\_015, Cx. 27, D. 2466  
AHU\_CU\_015, Cx. 29, D. 2574  
AHU\_CU\_015, Cx. 30, D. 2764  
AHU\_CU\_015, Cx. 31, D. 2845  
AHU\_CU\_015, Cx. 31, D. 2865  
AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2884  
AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2896  
AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2960  
AHU\_CU\_015, Cx. 32, D. 2979  
AHU\_CU\_015, Cx. 34, D. 3121  
AHU\_CU\_015, Cx. 34, D. 3148  
AHU\_CU\_015, Cx. 35, D. 3245  
AHU\_CU\_015, Cx. 38, D. 3448  
AHU\_CU\_015, Cx. 39, D. 3468  
AHU\_CU\_015, Cx. 39, D. 3503  
AHU\_CU\_015, Cx. 41, D. 3683  
AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3767  
AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3791  
AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3771  
AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3786  
AHU\_CU\_015, Cx. 42, D. 3816  
AHU\_CU\_015, Cx. 43, D. 3912  
AHU\_CU\_015, Cx. 43, D. 3927  
AHU\_CU\_015, Cx. 45, D. 4085  
AHU\_CU\_015, Cx. 46, D. 4132  
AHU\_CU\_015, Cx. 47, D. 4243  
AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4332  
AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4340  
AHU\_CU\_015, Cx. 49, D. 4365  
AHU\_CU\_015, Cx. 52, D. 4538

AHU\_CU\_015, Cx. 56, D. 4843  
AHU\_CU\_015, Cx. 59, D. 5031  
AHU\_CU\_015, Cx. 60, D. 5149  
AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5195  
AHU\_CU\_015, Cx. 61, D. 5221  
AHU\_CU\_015, Cx. 65, D. 5508  
AHU\_CU\_015, Cx. 66, D. 5578  
AHU\_CU\_015, Cx. 66, D. 5588  
AHU\_CU\_015, Cx. 67, D. 5683  
AHU\_CU\_015, Cx. 69, D. 5871  
AHU\_CU\_015, Cx. 73, D. 6147  
AHU\_CU\_015, Cx. 73, D. 6163  
AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6183  
AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6186  
AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6205  
AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6228  
AHU\_CU\_015, Cx. 74, D. 6234  
AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6270  
AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6306  
AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6309  
AHU\_CU\_015, Cx. 75, D. 6321  
AHU\_CU\_015, Cx. 76, D. 6346  
AHU\_CU\_015, Cx. 76, D. 6393  
AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6547  
AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6567  
AHU\_CU\_015, Cx. 79, D. 6618  
AHU\_CU\_015, Cx. 81, D. 6726  
AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6777  
AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6811  
AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6867  
AHU\_CU\_015, Cx. 82, D. 6879  
AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6943  
AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6953  
AHU\_CU\_015, Cx. 84, D. 6965  
AHU\_CU\_015, Cx. 85, D. 7000  
AHU\_CU\_015, Cx. 85, D. 7001  
AHU\_CU\_005, Cx. 90, D. 7339  
AHU\_CU\_015, Cx. 121, D. 9223  
AHU\_CU\_015, Cx. 136, D. 10156  
AHU\_CU\_015, Cx. 197, D. 13552

**Rio de Janeiro avulsos:**

AHU\_CU\_017, Cx. 9, D. 941  
AHU\_CU\_017, Cx. 15, D. 1608  
AHU\_CU\_017, Cx. 16, D. 1742  
AHU\_CU\_017, Cx. 16, D. 1759  
AHU\_CU\_017, Cx. 20, D. 2178  
AHU\_CU\_017, Cx. 20, D. 2179

AHU\_CU\_017, Cx. 27, D. 2852  
 AHU\_CU\_017, Cx. 29, D. 3033  
 AHU\_CU\_017, Cx. 29, D. 3098  
 AHU\_CU\_017, Cx. 34, D. 3566  
 AHU\_CU\_017, Cx. 49, D. 4912  
 AHU\_CU\_017-01, Cx. 54, D. 12682  
 AHU\_CU\_017-01, Cx. 68, D. 15854

**Rio Grande do Norte avulsos:**

AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 99  
 AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 141  
 AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 161  
 AHU\_CU\_018, Cx. 2, D. 162

*Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (AIHGP)*  
 Ordens Régias (1709-1719); (1720-1732); (1733-1744); (1745-1755)  
 Livro Novo da Ouvidoria da Paraíba

*Arquivo do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano*  
 Inventário de José Vaz Salgado

*Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)*

Diligência de Habilitação para ordem de Cristo de Amaro Gomes Coutinho. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A, mç. 36, n.º 25. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7673206> Acesso em 04 de novembro de 2021  
 Diligência de Habilitação de José de Freitas Sacoto. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 33, doc. 539, 1730. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=2334191>. Acesso em 28 de out de 2021  
 Registo Geral de Mercês, Mercês de D. João V, liv. 16, f.183. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=1895782> Acesso em 04 de novembro de 2021  
 Requerimento de Maria Teresa de Abreu, viúva de Estevão Martins Torres, solicitando a nomeação de um juiz para administrar o inventário dos bens do falecido marido, 1766. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=8019269>. Acesso em 04 de janeiro de 2022  
 Requerimento de João Clímaco Torres, adjunto à administração da casa do seu pai, Estevão Martins Torres, sobre a administração dos bens relativos aos bens de Manuel Barbosa Torres, 1789. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7899240>. Acesso em 04 de janeiro de 2022.

*Arquivo Público Mineiro (APM)*

CC - Cx. 75 – 20023. Livro de conta dos rendimentos dos escravos e direitos de entradas com cargas no caminho da Bahia e Pernambuco feito pelo administrador Faustino Rebelo Barbosa, caixa 75, rolo 523  
 CC-1006. Sabará: Confisco de escravos vindos da Bahia, arrematações de ofícios e passagens, 1712-1713

*Biblioteca Nacional Digital (BN Digital)*

Contratos da saída dos escravos das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, 1757  
[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or849492.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or849492.pdf). Acesso em 04 de janeiro de 2022

*Cartório I Ofício de Notas Coronel João Queiroga (CCJQ) – Pombal - PB*

Livros de Notas 1719-1725; 1725-1730; 1730 (1); 1730 (2); 1738-1740;1740-1742;744;1747-1750

*Fórum Promotor Francisco Nelson da Nóbrega (FPFNN) – Pombal - PB*

Inventário de Eugênia dos Milagres (1734);  
Inventário de Domingos Pinto Bandeira (1736);  
Inventário de Manoel Ferreira Velho (1737);  
Inventário de Manoel Pereira Lima (1745);  
Inventário de Antônio Cardoso de Sousa (1748);  
Inventário de José Alves de Moraes (1748)