

Estimativas sobre o volume do tráfico Transatlântico de escravos para a Bahia, 1582-1851

Alexandre Vieira Ribeiro

Doutorando pela Universidade Federal do Rio de Janeiro

Dentre os diversos assuntos analisados pelos historiadores nos últimos anos, o tráfico atlântico de escravos é um dos que tem sido mais revisitado. Na historiografia africanista, o impacto causado pelo comércio de africanos constitui uma questão crucial para o entendimento das sociedades africanas pré-coloniais. Do mesmo modo, a enorme quantidade de africanos desembarcados no Novo Mundo ainda repercute quotidianamente em muitos países americanos. Na América portuguesa, para além do aspecto sociocultural resultante da densa imigração, os escravos africanos representavam a principal força motora de um complexo sistema económico. Invariavelmente, a reposição desta mão-de-obra se dava via tráfico transatlântico.

Em diversos estudos podemos encontrar estimativas para o volume do tráfico baiano de escravos. Viana Filho calculou em vinte mil o número de africanos que entraram na Bahia no século XVI e duzentos e cinco mil no século seguinte.¹ Uma outra estimativa para o século XVIII é fornecida por Maurício Goulart. Segundo este autor dois mil africanos foram importados anualmente pelo porto de Salvador na primeira metade do século XVII.² Goulart sugere que esta média tenha sido ligeiramente superior para os anos seguintes até a descoberta dos primeiros veios auríferos na década de 1690, quando ocorreu um crescimento vertiginoso do tráfico baiano.

Para o século XVIII e primeira metade do XIX, foram construídas várias séries baseadas em documentação coeva. A tabela 1 nos informa os números obtidos por diversos estudiosos do assunto. Observando a tabela notamos diferenças nos valores encontrados em cada coluna. Isso se justifica pelo tipo de material utilizado por cada historiador. Muitas vezes houve a junção de informações contidas em documentação seriada com fontes de carácter qualitativo, como

relatórios comerciais, cartas administrativas, além do acréscimo de informações contidas em outros estudos. De forma geral, calcula-se que um milhão e trezentos mil o número de escravos africanos desembarcados na Bahia, do século XVI até 1850.

Tabela 1 – Estimativas do volume de escravos desembarcados na Bahia, 1681-1850

Ano	Alden	Goulart	Verger	Eltis	Viana Filho	Santos	Ribeiro
1681-90			17 200				13 344
1691-1700			60 800				43 089
1701-10		83 700	86 400				53 303
1711-20		83 700	67 200				67 240
1721-30		79 200	63 400				53 207
1731-40		56 800	49 000				38 517
1741-50		55 000	39 200				46 795
1751-60	63 500	45 900	34 400				36 421
1761-70	29 500	38 700	36 000				50 522
1771-80	31 500	29 800	30 000			47 032	57 435
1781-90	24 000	24 200	32 700			50 933	56 796
1791-1800	39 000	53 600	53 100	70 500	63 850	74 524	69 406
1801-10		54 900	72 900	75 400	65 708	74 151	72 262
1811-20		55 000	59 000	41 400	50 975		71 951
1821-30		55 000	51 800	50 200	70 247		75 529
1831-40		55 000			120 000		
1841-50			64 721	64 721	120 000		

Fonte: os números referentes a Alden, Goulart, Verger, Eltis foram retirados de SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995, pp. 283 e 285; VIANA FILHO, Luís. *O negro na Bahia: um ensaio clássico sobre a escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988, pp. 155 e 157; SANTOS, Corcino Medeiros dos. "A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concordância estrangeira". In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *Brasil – colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, pp. 236-7; RIBEIRO, Alexandre. *O Tráfico Atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c.1680–c.1830)*. Rio de Janeiro: UFRJ Dissertação de Mestrado, IFCS/Programa de Pós-Graduação em História Social, 2005, anexo 2, pp. 114-8.

Uma equipe de historiadores, no ano de 1999, divulgou novos números acerca do movimento do comércio transatlântico de escravos.³ Tais dados representavam resultados de pesquisas em arquivos localizados em diversos países. As informações recolhidas e registradas no banco de dado foram obtidas pelo rastreamento de todo navio que tenha singrado o Oceano Atlântico para comerciar escravos na costa africana e levá-los para o continente americano. Porém, para algumas regiões americanas, o volume de escravos desembarcados estava sub-representado, como no caso do Brasil. Uma segunda fase de pesquisa foi iniciada, dedicando-se com maior acuidade as fontes localizadas em arquivos brasileiros.

As informações sobre o tráfico baiano foram coletadas primordialmente nos *Alvarás para navegar ao continente africano* localizados no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Arquivo Nacional no Rio de Janeiro (ANRJ) e na Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro (BNRJ). Tratava-se de uma licença para que comerciantes pudessem ir negociar escravos no continente africano, muitas vezes em troca de tabaco. Abarca um período que se estende de 1678 até 1822. Para além da data da provável partida em direção à África, a documentação nos revela o nome e o tipo da embarcação, os nomes do proprietário e do capitão; o destino do navio.

Duas outras fontes importantes foram os *Livros de visitas da saúde* (1776-99; 1803-1810; 1822-24) localizados no Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS) e das edições do jornal *A Idade d'Ouro do Brasil* (1811-22), localizadas na BNRJ. Ambos grupos de documentos registram as chegadas dos negreiros provenientes da África. Nessas fontes foi possível coletar o nome e o tipo de embarcação; a procedência do navio; a data de chegada; os nomes do proprietário e do capitão do navio; o volume de escravos desembarcados e de mortos durante a travessia atlântica; a duração em dias da viagem de retorno. Novas informações relativas ao comércio de escravos na Bahia foram também obtidas em literatura especializada sobre o tema, como as obras citadas na tabela 1, e a partir de correspondências comerciais, relatórios administrativos, e demais fontes sem caráter serial. Além da equipe brasileira, os dados referentes ao tráfico baiano foram complementados por registros coletados por pesquisadores que trabalharam em arquivos europeus e africanos.

Tabela 2 - Estimativas de escravos desembarcados na Bahia, 1582-1851

Ano	# de escravos	Ano	# de escravos	Ano	# de escravos
1582-1700	106 066	1751-60	75 833	1811-20	113 376
1701-10	85 719	1761-70	66 751	1821-30	99 437
1711-20	109 283	1771-80	73 267	1831-40	12 142
1721-30	106 962	1781-90	76 539	1841-51	64 329
1731-40	89 985	1791-1800	93 259		
1741-50	87 694	1801-10	89 066	TOTAL	1349724

Fonte: RICHARDSON, David; FLORENTINO, Manolo. *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Dataset on-line* (TSTD 2).

De posse de novas informações, procurou-se completar os dados outrora divulgados a partir do cruzamento das fontes e posteriormente calcular o número de escravos desembarcados em cada uma das viagens baianas. Para aquelas que continuavam incompletas foi estipulado um volume médio de cativos. Desta forma, foi possível estabelecer novos números para o tráfico baiano, reunidos na tabela 2. A partir do TSTD2 estima-se que 1.349.724 escravos africanos foram importados na Bahia. Esta cifra representa cerca de 1/3 de todo contingente africano desembarcado no Brasil durante a vigência do comércio negreiro transatlântico.

As principais fontes fornecedoras de escravos para a Bahia

A partir do TSTD2 foi possível estabelecer também as principais regiões fornecedoras de escravos africanos para a Bahia. Nos primeiros cem anos de tráfico transatlântico a região da África Centro-Occidental foi a principal zona abastecedora. Porém, com a ocupação holandesa nesta região africana, o envio de escravos para as terras baianas foi prejudicado, pois os comerciantes da Holanda privilegiavam Pernambuco, que no momento estava também sob domínio holandês. No ano de 1648, tropas financiadas e saídas do Rio de Janeiro, comandadas por Salvador Corrêa de Sá, reconquistaram Luanda. A partir de então se formou um laço político-econômico entre os grupos dirigentes destas duas cidades do Atlântico Sul. Governadores angolanos passaram a privilegiar, em fins do século XVII, o envio da escravatura para o porto carioca em detrimento das outras regiões brasileiras, como Bahia e Pernambuco.⁴ Tal conduta provocou um decréscimo de escravos no nordeste brasileiro e um direcionamento dos navios baianos aos portos da África Occidental.

Segundo Verger, foram estabelecidas relações entre os portos da África Occidental - principalmente os localizados na baía do Benin⁵ - e a Bahia por três fatores. Em primeiro lugar, esta região era o único local em que os baianos conseguiam despachar seu fumo de terceira qualidade (refugo), proibido de ser mandado para o reino português, que só importava o fumo

baiano de primeira e segunda qualidade. Em segundo lugar, a Holanda, que dominava esta região e possuía o monopólio de comércio de produtos europeus com a mesma, via Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, só permitia a negociação de tabaco, favorecendo assim os baianos em detrimento dos comerciantes reinóis e demais brasileiros que não produziam o fumo. Por fim, um terceiro fator, favorecendo os baianos: a proibição dos comerciantes das praças do Rio de Janeiro e das demais localidades brasileiras não produtoras de tabaco de irem comercializar na baía do Benin.⁶ Um decreto real de 12 de novembro de 1644 autorizava os navegadores, carregados de tabaco de terceira categoria, a partirem da Bahia em direção à dita baía com a finalidade de resgatar escravos, uma vez que Angola ainda estava sob domínio holandês.⁷ Desta forma desenvolveu-se um comércio peculiar entre a Bahia e a África Ocidental, diferente do modelo clássico do sistema de viagens triangulares (Europa-África-América-Europa), sob a forma de troca bilateral.

Tabela 3: Região de origem dos escravos embarcados para a Bahia, 1581-1850

Ano	África Ocidental		África Centro-Ocidental		África Oriental		Indefinido		Total
	#	%	#	%	#	%	#	%	#
1581-1700	91 594	75,2	26 257	21,6	1 332	1,1	2 625	2,1	121 808
1700-50	418 633	77,4	116 921	21,6	1 332	0,2	4 485	0,8	541 371
1751-1800	262 619	62,2	156 516	37,0	2 090	0,5	1 218	0,3	422 443
1801-30	153 115	44,5	164 594	47,8	15 368	4,5	11 081	3,2	344 158
1831-50	38 034	41,2	8 657	9,4			45 729	49,4	92 420
Total	963 996	63,3	472 944	31,1	20 125	1,3	65 138	4,3	1 522 203 ⁸

Fonte: TSTD2

Por volta de 1720 o comércio baiano com os portos da África Ocidental entrou em crise. Houve uma forte concorrência entre o tráfico brasileiro e francês nesta região que perdurou até 1794, ano em que a França aboliu o comércio negreiro. Em muitos momentos, os franceses foram superiores no volume de escravos comercializados na baía do Benin. Embora estivessem também presentes nesta região, os comerciantes ingleses e holandeses não representavam

uma ameaça concreta aos negócios brasileiros. As disputas políticas travadas entre os reinos situados na baía do Benin, foram também fator de desestabilização do comércio negreiro na região. Após ter atuado como um Estado mercenário no início das guerras na África Ocidental, o reino do Daomé passou a atacar as suas nações vizinhas no interior do continente num franco processo de expansão, se apoderando dos principais portos de embarque de cativos.

Ao mesmo tempo em que o comércio de escravos declinava em áreas sob domínio do Daomé, novos portos eram abertos na parte leste da baía do Benin, tais como Porto Novo, Badagri e Onim. Com a transposição do comércio para portos mais a leste, Badagri ultrapassou Ajudá, na década de 1770, como o porto mais importante da região. Na década de 1780, essa posição passou a ser exercida por Porto Novo, devido ao ataque perpetrado pelo daomeanos em Badagri no ano de 1783. Já no início do século XIX, Lagos despontava como principal porto exportador de escravos da baía do Benin. Calcula-se que entre sete a dez mil africanos tenham partido desse embarcadouro em direção à América escravista.⁹ Os brasileiros contavam com o favorecimento do *olugum* de Onim em detrimento de comerciantes ingleses e demais europeus.¹⁰ Antes mesmo da ascensão de Lagos, no ano de 1770 o rei de Onim chegou a enviar uma embaixada a Salvador para estabelecer os primeiros contatos com as autoridades baianas.

Já a região da África Centro-Ocidental foi relegada ao segundo posto no que tange ao fornecimento de escravos durante o século XVIII, depois de ter suprido a Bahia ao longo dos primeiros anos do tráfico transatlântico. Tal fato pode ser explicado pelos fortes vínculos constituídos pelos comerciantes baianos na região da baía do Benin em contraponto aos laços formados entre os comerciantes das praças do Rio de Janeiro e de Angola. Podemos observar na tabela 2 que o tráfico da África Centro-Ocidental foi superior no início do século XIX ao da região Ocidental. Isso ocorreu devido a Lei de 1815, que proibiu o comércio negreiro ao norte da Linha do Equador. Porém, é preciso precaução com esses números, pois embora muitos navios neste período tenham entrado na Bahia com documentação expedida em Molembo ou

Cabinda, é muito provável que os portos de embarques de escravos tenham sido aqueles aos quais os baianos há mais de um século estavam acostumados a freqüentar na baía do Benin.

É certo que embora o desembarque dos primeiros contingentes de escravos provenientes do sudeste da África date da década de 1660, as exportações de cativos afro-orientais para a Bahia se fez de modo irregular. Antes de 1811, era muito reduzida a participação do Índico no atendimento da demanda baiana. Dois fatores atuavam para que a rota do Índico não figurasse no circuito comercial escravista baiano: a distância e a má qualidade dos cativos. Segundo André de Melo e Castro, conde de Gauvêas, não seria rentável montar uma grande expedição com navios de força para se ir negociar em Moçambique devido aos perigos e dilações da travessia e a frouxidão dos africanos vindo de tal região para os serviços de engenho, lavoura e trabalho nas minas.¹¹ É possível que o crescimento das exportações afro-orientais estivesse relacionado à Lei de 1815. Foi preciso que os baianos diversificassem sua área de atuação para atender a sua demanda por braços escravos.

¹ VIANA FILHO, Luís. *O negro na Bahia: um ensaio clássico sobre a escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988, p. 158.

² GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p. 113.

³ ELTIS, David; RICHARDSON, David; BEHRENDT, Stephen; KLIEN, Herbert. *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database on CD-ROM*. Cambridge University Press, 1999. Doravante, esta edição do banco de dados passará a ser denominada de TSTD1.

⁴ sobre a constituição de laços comerciais entre a cidade do Rio de Janeiro e Angola ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.

⁵ Os principais portos em que os comerciantes baianos negociavam na baía do Benin eram: Grande Popó, Ajudá, Apa, Jaquin e Ofra

⁶ 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*. São Paulo: Corrupio, 1987, pp. 19-20.

⁷ *idem*, p. 21.

⁸ Há uma diferença de aproximadamente duzentos mil escravos entre este volume é aquele referente ao volume de escravos desembarcados na Bahia que consta da tabela 2. Os dados da tabela 3 são referentes aos escravos embarcados, não leva em consideração os escravos mortos na travessia atlântica e nem aqueles apreendidos ao longo da viagem.

⁹ TSTD2

¹⁰ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira / Ed. UFRJ, 2003, p.124.

¹¹ APEB, Col. Ms., *Ordens Régias*. Vol. 35, p. 54.