

CONFLITOS E ALIANÇAS NO MERCADO DE ESCRAVOS PARA AS CAPITANIAS DO NORTE: PARAÍBA E ITAMARACÁ, 1700-1750

Matheus Silveira Guimarães

Professor Prefeitura Municipal João Pessoa/Doutorando PPGH-UFPE

Matheus13g@yahoo.com

Introdução

Em dezembro de 1723, o Capitão Mor da Paraíba, João de Abreu Castel Branco, dirigia-se ao Rei D. João V sobre o caso de uma sumaca que havia chegado da Costa da Mina com africanos comprados ilegalmente. Eles foram comprados com ouro em pó, o que era proibido pela Coroa. A sumaca saía da Paraíba para comerciar escravos e, ao chegar na África, encontrou embarcações da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro comercializando escravos da forma ilícita. Não conseguindo acessar esse mercado devido à forte concorrência, a embarcação resgatou 60 africanos, que pertenceria a comerciantes de Pernambuco. Ou seja, fretou a sumaca (AHU_CU_014, Cx. 5, Doc. 404).

Os portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro eram as principais praças comerciais do Brasil no século XVIII, destacando-se, por consequência, no trato negreiro. A Carta de João de Abreu Castel Branco reforça essa ideia. Porém, ainda pouco conseguimos pensar como funcionava o mercado de escravos para portos não centrais, como foram os casos da Paraíba e de Itamaracá. É provável que muitos dos escravos que entraram nessas capitanias vieram de Pernambuco. Entretanto, esta e outras documentações demonstram a constante tentativa das praças comerciais vizinhas a Pernambuco de se inserirem nesse mercado atlântico, sem intermediação desta. As dificuldades econômicas e a forte concorrência eram obstáculos para capitanias menores.

No referido caso, o que vemos é uma pequena descrição de como se davam esses negócios e as dificuldades de outras capitanias acessarem esse lucrativo comércio. Isso não significou, porém, que estas não tentassem negociar escravos. Nem que, para não perder a viagem e ter prejuízo, a embarcação fosse fretada. Este trabalho faz parte de uma pesquisa em estágio inicial sobre o comércio de escravos para as Capitanias do Norte e tem como objetivo pensar, a partir de alguns casos encontrados na documentação, as

possibilidades encontradas por senhores e negociantes de capitâneas periféricas para se inserirem no mercado negreiro de escravos. Para isso, estabeleceram algumas alianças e conflitos, tendo sempre como referência a praça do Recife, que importava mais escravos.

Para isso, dividimos nosso trabalho em duas partes. Na primeira, discutiremos os principais portos das capitâneas do Norte, formando uma rede de contatos entre si e com o Atlântico. Na segunda parte, apresentaremos alguns números relacionados ao contato Atlântico desses portos. Utilizamos como fontes, a documentação enviada para o Conselho Ultramarino disponível no *Projeto Resgate* e na coleção de *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional (BN)* e *Ordens Régias para a capitania da Paraíba*.

Os portos e o Atlântico

Os portos possuem uma importância ímpar do ponto de vista econômico no contexto atlântico, sobretudo, em um período em que o único meio de transporte de longa distância eram as embarcações. Não podemos pensar, então, a formação histórica do Brasil e o Mundo Atlântico sem levar em consideração os portos e as cidades que as comportavam.

A escolha das cidades que tiveram importantes portos teve como critérios questões geográficas, oceanográficas e de navegação. Nesse sentido, os grandes portos que se destacaram no Brasil desde os primeiros tempos de ocupação portuguesa foram os de São Luís, Recife, Salvador e Rio de Janeiro (RUSSEL-WOOD, 2014, p. 128). Era a partir desses grandes portos que a produção agrícola do Brasil era escoada para a Europa, assumindo papel central na dinâmica colonial.

Essas cidades se destacaram pela boa posição que assumiam e, por consequência, apresentavam boas possibilidades de viagens rápidas e logo se estabeleceu uma dinâmica de viagens, respeitando os limites das correntes marítimas. Em cada período do ano, havia melhores condições para viagens entre Lisboa e os referidos portos. Como lembrou Russel-Wood

A viagem entre Pernambuco e Salvador transcorria melhor entre o início de outubro e o fim de abril com a monção nordeste. Os ventos de sudeste favoreciam a navegação de Salvador a Pernambuco entre o fim de abril e o início de outubro. O impacto era evidente também no sistema de controle imperial (RUSSEL-WOOD, 2014, p. 129)

O império português, diante dessas condições, montou uma política voltada para o Brasil, mirando os portos principais e a segurança das mercadorias, respeitando esses limites naturais. Aliás, a própria conformação do Estado do Grão Pará e Maranhão atendia a esses limites¹.

Diante da centralidade desses portos, as vilas e as cidades que os comportavam assumiram uma grande importância econômica, política e social, estabelecendo assim uma influência em outras áreas, inclusive, foram fundamentais para organização regional do Brasil, onde se destacou, nas palavras de Russel Wood (2014, p.126), três pares de portos: Belem-São Luís; Recife-Salvador; Rio de Janeiro-Santos. Portos principais e outros complementares.

Em estudo sobre a economia do Brasil no século XVIII, pensando as relações entre os portos, Tiago Dias afirma existir nesse período a divisão entre portos continentais e portos atlânticos. Os primeiros “são 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” (DIAS, 2017, p.82). Os referidos portos ligavam as regiões produtivas entre si por cabotagem, canoas, balsas, lanchas e jangadas, formando uma espécie de “arquipélago de mercados regionais” (MELLO, 2002, p.179)².

Os segundos caracterizavam-se por “uma larga faixa de terra localizada na confluência e às margens dos atuais rios Capibaribe e Beberibe que deságuam no oceano Atlântico, com profundidade suficiente para naus de grande porte e protegido por águas abrigadas para seguro ancoradouro” (DIAS, 2017, p.82). Estas faziam frequentes ligações direta com Europa e África.

Russel-Wood (2014), por sua vez, apresenta um grupo de três portos em importância, tamanho e capacidade de se conectar com outros lugares do mundo. Em

¹ Diz Luiz Felipe Alencastro (2000, p. 59): “Com efeito a separação entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão (1621), cujos limites começavam exatamente na altura do cabo de São Roque, responde ao quadro de ventos e marés predominantes na costa sul-americana: facilidade de comunicações com a Corte e transtorno da navegação sul-americana levam à criação de duas colônias distintas no espaço da América portuguesa”

² Sobre a cabotagem, ver Mello (2002).

primeiro lugar, estavam os portos de Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Os portos secundários eram representados por São Luís e Belém. Em terceiro lugar em importância e movimentação estavam Paraíba, Santos e Fortaleza.

Ou seja, existia na verdade um complexo de redes portuárias organizado a partir das hierarquias e capacidades dos portos. Os que eram de maior importância e capacidade, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, conseguiam se relacionar com o Mundo Atlântico de maneira mais sistematizada e frequente, organizando ao seu redor o conjunto de outros portos. Assim, as outras regiões, na maioria das vezes, se relacionava de maneira indireta com a Europa, estabelecendo, nas palavras de Tiago Alves (2017), um monopólio indireto dos grandes portos. Como afirma Russel Wood, havia uma articulação entre o interior, os portos e o mundo (RUSSEL-WOOD, 2014). Os portos eram os nós de conexão do mundo colonial com o sistema mundo que se formava e se estabelecia nos séculos XVI, XVII e XVIII.

As relações entre esses portos principais e secundários (ou atlânticos e continentais, nas palavras de Tiago Dias) eram, muitas vezes de complementaridade. Em outros momentos, contudo, havia uma disputa comercial, mesmo que fosse desproporcional. Podemos ver isso nas relações entre Paraíba, Itamaracá e Pernambuco.

Conflitos e alianças: as capitânicas de Itamaracá e Paraíba tentam entrar no mercado de escravos

Desde meados do século XVII, as capitânicas do Norte passaram a conviver com uma conjuntura de constante instabilidade econômica. Diante de uma realidade de profunda dependência da produção açucareira, tais capitânicas viviam sob influência das flutuações dos preços do açúcar. O período áureo de crescimento dessa economia vivenciado no início do século vai dar lugar a uma situação de insegurança e constante insatisfação dos senhores de engenho e lavradores de cana, gerando uma crise entre produtores e mercadores que chegou ao seu ponto máximo com a *Guerra dos Mascates*.

Sobre os preços do açúcar, Stuart Schwartz apresenta algumas tendências para o século XVII. De acordo com ele, “os preços parecem ter subido acentuadamente até 1620,

havendo então um forte declínio até meados da década de 1630. Um novo pico foi atingido após 1640, mas seguiu-se em declínio gradual e uma nova queda na década de 1680” (SCHWARTZ, 1988, p.151). A partir do final do XVII, Portugal vivia uma recessão, enquanto suas colônias tentavam se recuperar economicamente. Apesar de um relativo crescimento, os preços do açúcar caem novamente a partir da década de 1720, vivendo a colônia uma série de falências (SCHWARTZ, 1988, p.165-167)³.

Além da queda dos preços no mercado açucareiro, mais dois fatores aprofundaram o cenário de crise da economia das capitanias do Norte: a destruição causada pelo pós-guerra e a mudança de polo econômico para a região sul devido à descoberta de ouro nas Minas. Sobre o período *post bellum*, tínhamos a situação de que

Os dez ou quinze anos seguintes à expulsão dos neerlandeses, que deveriam ter constituído uma fase de intensa reconstrução da economia açucareira, foram pelo contrário a vítima de um círculo vicioso de estagnação e fiscalidade arrochante (MELLO, 1998, p.206)⁴.

Apenas nos últimos anos do século XVII, ainda com dificuldades, os números pareciam melhorar. O tráfico de escravos teve um papel central nesse processo. Como defende Gustavo Lopes (2008), a situação da economia de Pernambuco (e de suas capitanias vizinhas) muda um pouco, pois a partir da década de 1690, há um aumento no preço do açúcar, trançando uma “prosperidade relativa”⁵. Nesse sentido, o tráfico teve um importante papel, pois

Ao prover de cativos a combalida economia açucareira das capitanias do Norte do Brasil, o tráfico cumpria a função de fornecer mão-de-obra dentro das capacidades financeiras da capitania, ainda muito dependente do açúcar e, portanto, de reanima-la, contribuindo para a recomposição da produção açucareira (LOPES, 2008, p. 10).

³ Para um quadro geral dos preços do açúcar desde o final do século XVI até o final do século XVII, ver Mauro (1997).

⁴ Em outra obra, Evaldo Cabral de Mello (1995, p.130) identifica que “a restauração pernambucana devolveria à Coroa portuguesa uma região devastada por novo ciclo bélico (1645-1654), colocando sua reativação econômica na dependência dos modestos recursos proporcionados pelo comércio reinol, induzidos a se acantonar também na esfera mercantil não só pelos parcos capitais que girava, mas também pelos declínios do preço do açúcar no mercado internacional”

⁵ Reiteramos o quadro de altos e baixos dos preços do açúcar, que gerava uma situação de instabilidade. Para perceber melhor esse movimento, ver gráfico 1 de Schwartz (1988, p.152).

Sobre a mudança no polo econômico do Brasil no final do século XVII, a região das Minas tornou-se o principal eixo da colônia, convergindo as atenções políticas, econômicas e os fluxos demográficos. Isso fez com que as capitanias do Norte assumissem uma posição de desvantagem no mercado atlântico, dificultando a compra de escravos (que se tornavam cada vez mais caros) e a ida constante desses escravos para as Minas. Para Russel- Wood, essa se tornou uma grande preocupação

mais premente era a necessidade, primeiramente, de assegurar que a Bahia e o Nordeste recebessem seu quinhão regular de escravos da África Ocidental, e, segundo, de garantir que, tão logo chegassem aos portos do Nordeste, não fossem eles transferidos imediatamente para o Rio de Janeiro ou para as minas (RUSSEL-WOOD, 2012, p.477)

A grande necessidade de escravos era uma reivindicação comum para os senhores e lavradores de engenho. Estava colocada a possibilidade de, ao se trazer escravos, conseguir recuperar a produção nos engenhos, em estado de precariedade. O governador da Paraíba informava à Coroa portuguesa, por exemplo, que, para se recuperar economicamente a capitania, era necessária a entrada de 200 ou 300 escravos por ano (AHU_CU_014, Cx. 5, D. 360, 1717)⁶. O mesmo sustenta Francisco Melo Muniz, que chegou a afirmar, aquilo que já era bem conhecido na época, que “na América não podem passar os moradores sem escravos” (AHU_CU_014, Cx. 12, D. 1027, 1744).

Essa busca por escravos expressava também uma alternativa para ganhos econômicos, tendo em vista o grande comércio com as Minas. Tenho identificado em outros estudos que o comércio de escravos para as capitanias periféricas atendia não apenas às demandas produtivas destas, mas a interesses de mercadores no sentido de vender escravos para as regiões das Minas, com o intuito de conseguir capital, em especial, acesso ao ouro⁷.

Entretanto, o surto do ouro nas Minas além de abrir possibilidades para vender escravos significou dificuldades para os moradores das capitanias do Norte conseguirem

⁶ Também presente nas Ordens Régias de (1709-1719); Instituto Histórico e Geográfico Paraibano.

⁷ Em outra oportunidade, apresentei a hipótese de que, no caso da Paraíba, o número de entrada de africanos na capitania atendia, em parte, às demandas das Minas. Sobre isso, ver Guimarães (2018)

acessar o mercado atlântico de africanos. Esse é um período em que Pernambuco vinha perdendo espaço no mercado mais amplo de escravos, devido a suas condições econômicas. As praças do Rio de Janeiro e Salvador, por sua proximidade com as Minas eram mais convenientes para o mercado. Isso fazia com que tivessem mais acesso a ouro e, por consequência, conseguissem comercializar mais escravos. Ao fazermos um levantamento da entrada de africanos no Brasil e, em específico, no porto de Pernambuco, identificamos uma perda de espaço desta capitania no tráfico negreiro, mesmo mantendo uma grande quantidade de escravos importados.

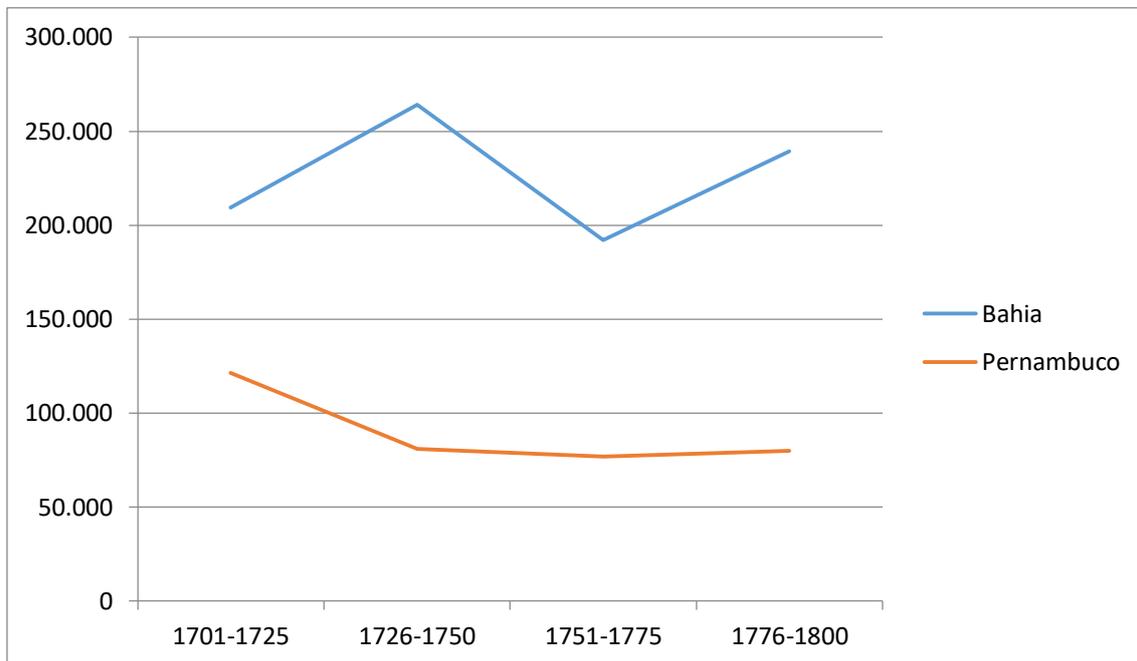
Quadro 1 – Números de africanos importados para o Brasil e Pernambuco no século XVIII

Período	Importação para o Brasil	Importação para Pernambuco
1676-1700	294.851	92.326 (31,31%)
1701-1725	476.813	121.301 (25,43%)
1726-1750	535.307	80.993 (15,13%)
1751-1775	528.156	76.923 (14,56%)
1776-1800	670.655	79.835 (11,90%)

Fonte: Guimarães (2015, p. 160)

Percebe-se que entre as últimas décadas do século XVII e o primeiro quartel do século XVIII, o porto de Pernambuco foi responsável por uma considerável parcela da entrada de africanos no Brasil, somando entre 31 e 25%, a depender do período. Contudo, a partir da década de 1720, a referida capitania perdia espaço no mercado do Brasil. Ou seja, enquanto o número de africanos importados aumentava, para atender às demandas produtivas – especialmente, das minas –, Pernambuco reduzia sua participação relativa nesse comércio. O gráfico a seguir aponta uma comparação com a capitania da Bahia.

Gráfico 1 – Importação de africanos para as capitanias Bahia e Pernambuco no século XVIII



Fonte: Guimarães (2015, p.94)

De acordo com o gráfico, percebemos que no início do século XVIII, Pernambuco apresenta uma queda na importação de africanos, enquanto os número referentes à Bahia sobem significativamente. No decorrer do século, esta capitania apresenta uma variação nas importações, mas mantendo uma quantidade superior a Pernambuco, que se estabiliza no mercado. Tendo em vista o contexto do ouro, acreditamos que este crescimento da entrada de africanos pela Bahia se deu devido às rotas estabelecidas por esta com as minas⁸. Jacobina, que se destacou com a produção do ouro, estava na Bahia, representando o porto de Salvador a principal porta de entrada de africanos para esta região.

Apesar dessa situação, como afirmamos, Recife continuou se destacando por ser um porto central e mais desenvolvido nas conexões atlânticas. Portos secundários, como os de Goiana e Paraíba tinham ainda mais dificuldades em comprar escravos, tornando a situação desses senhores e lavradores ainda mais complicada, como podemos ver no caso citado na introdução deste artigo.

⁸ “Eram muitos os caminhos das Minas para a Bahia. A maioria deles localizava-se às margens do rio São Francisco e de alguns dos seus afluentes, principalmente os da margem direita” (IVO, 2012, p.130)

Essa forte concorrência, tornava tais capitânicas duplamente periféricas no mercado atlântico de escravos. Pernambuco perdia espaço para Rio de Janeiro e Bahia no comércio. Paraíba e Itamaracá tinham ainda mais dificuldade nesse sentido. Esse contexto abriu um espaço de disputas e alianças entre esses produtores, como veremos mais adiante.

Além da concorrência, três outras dificuldades pioravam a situação. Em primeiro lugar, as taxas eram cobradas e, diante da penúria, os senhores viam-se inviabilizados no acesso aos escravos. Foi, pelo menos, o que alegou os oficiais da Câmara de Goiana em julho de 1719, ao informar o estado miserável da capitania e que a situação estava “impraticável”, pois “se se houverem de taxar o valor dos escravos, seria o mesmo que os não terem, porque não haveria quem os quisesse levar àquelas conquistas” (DOCUMENTOS HISTÓRICOS DA BIBLIOTECA NACIONAL, Vol. 99, p. 87, Doc. 49)

A situação de penúria era tanta que, mesmo quando alguns escravos chegavam em tais capitânicas – que, como estamos afirmando, já era uma dificuldade – muitos desses senhores não conseguiam compra-los. Em 1717, João da Maia da Gama reclamava que os moradores da Paraíba não compravam os escravos trazidos, devido ao estado miserável em que se encontravam (AHU_CU_014, Cx. 5, D. 360, 1717)

Associado a essas taxas, sempre consideradas abusivas, estava a presença holandesa, que causava “opressão” aos luso-brasileiros e cobravam taxas ainda maiores. O capitão-mor da Paraíba, João de Abreu Castelo Branco, informava ao Rei das dificuldades em conseguir escravos na Costa da Mina devido à “opressão como fazem os holandeses nela obrigando aos navios nossos que navegam para aquelas partes ao resgate deles, a que vão ao Castelo de São Jorge, a pagar 10% ou dos mesmo gêneros e fazendas que levam, ou em ouro ou em açúcar fino e tabaco ou que seja da mesma qualidade” (AHU_CU_014, Cx. 5, D. 392, 1722). Aproveitava para reivindicar o pagamento de menores taxas dos direitos pelos escravos.

Por fim, temos no caso inicial uma questão central para pensarmos a dificuldade de capitânicas como Itamaracá e Paraíba em terem acesso ao mercado de escravos: o ouro. Em 1732, diante da preocupação da Coroa com a saída de ouro da Paraíba no comércio

com a Costa da Mina, o então Capitão Mor da capitania Francisco Pedro de Mendonça Gorjão justificava que nem se a Paraíba quisesse enviar ouro seria possível, pois nesta só se produzia açúcar e nenhuma embarcação da Bahia ou Rio de Janeiro passava por lá, de forma que nunca conseguiam ter acesso ao ouro (AHU_CU_014, Cx. 8, D. 661, 1732). Dessa maneira, o mercado de escravos para tais capitanias se tornava mais difícil. Até que ponto esse argumento condizia com a realidade, ainda não conseguimos identificar na documentação. Entretanto, nos parece evidente que, mesmo que houvesse acesso a ouro – como defendemos a hipótese de que comerciantes da Paraíba e Itamaracá revendiam africanos nas minas –, este era bastante limitado, tendo em vista a posição de tais capitanias na economia do Brasil do século XVIII.

A alternativa encontrada por esses produtores e mercadores foi recorrer ao tabaco, como moeda de troca. Convém destacar que essa era uma mercadoria corrente no fluxo e refluxo do tráfico, como bem apresentou Verger (2002). Ao lado da cachaça, o tabaco atendia

às exigências dos mercados africanos de importação de bens em troca de escravos [...]. Por sua vez, os traficantes de Pernambuco lançaram mão do tabaco, cada vez mais produzido e beneficiado na capitania e áreas adjacentes, para comprar escravos na Costa da Mina. A vantagem do tabaco nesta região era ser um produto sem concorrentes à altura, nem europeus (ou de suas colônias) nem africanos (LOPES, 2008, p. 52).

O tabaco pode ter assumido, assim, uma importância ainda maior para essas capitanias, pois a ausência (ou quantidade reduzida) de ouro limitava a lista de produtos comercializáveis na Costa da Mina. Ora, tendo em vista a dificuldade em acessar o circuito do ouro, que continuava sendo o principal mercadoria de troca, como as capitanias periféricas conseguiam comercializar escravos?

Nesse aspecto, a capitania de Itamaracá se apresenta como central na disputa por esse mercado entre as capitanias do Norte. “Espremida” entre Paraíba e Pernambuco, que apresentavam uma disputa de jurisdição de longa data, esta capitania está sempre presente na documentação quando se refere às estratégias desses senhores em se ter acesso ao mercado de escravos africanos, construindo-se ao seu redor um jogo de alianças e conflitos.

Em 1722, por exemplo, houve um caso que nos leva a pensar a possibilidade de uma aliança entre moradores de Itamaracá e de Pernambuco no mercado de escravos. O Provedor da Fazenda de Pernambuco informava que uma sumaca desembarcou de forma ilegal em Itamaracá, como uma forma de não pagar os direitos dos escravos vindos da Costa da Mina. Caso tivesse desembarcado no Recife, pagariam. De Itamaracá – devido à proximidade com Pernambuco – esses escravos seriam conduzidos por terra até sua vizinha. Ou seja, Itamaracá seria uma estratégica para comerciantes de Pernambuco para obter escravos de forma ilegal. A própria condição jurisdicional de Itamaracá facilitava esse objetivo.

Do ponto de vista da Administração da Justiça, Itamaracá estava subordinada à Ouvidoria da Paraíba, gerando, constantemente, confusão e conflito no processo de fiscalização dos tabacos produzidos. Nesse sentido, muitas vezes, as disputas se colocavam de forma mais clara. Por onde deveriam embarcar os tabacos? Quem deveria fazer a fiscalização?

O capitão-mor da Paraíba, em 1724, reivindicava ao Rei que os tabacos e açúcares de Itamaracá fossem embarcados na sua capitania, o que geraria inconvenientes para Pernambuco. No ano seguinte, o Rei respondeu indeferindo o pedido e informando ao governador de Pernambuco que isso fosse feito em seu porto (AHU_CU_015, Cx. 31, D. 2854, 1725). Em outros documentos, parece constante a preocupação dos oficiais da Câmara de Goiana em não passar pela capitania de Pernambuco, fazendo com que a fiscalização do embarque do tabaco que se dirigia à Costa da Mina fosse feita pelo ouvidor da Paraíba (DOCUMENTOS HISTÓRICOS DA BIBLIOTECA NACIONAL, Vol. 99, p. 83, Doc. 46). O governador de Pernambuco não se opunha a isso, mas reiterava que o tabaco deveria passar por esta capitania, pois “aquele distrito [Itamaracá] era sujeito àquele governo [Pernambuco]”. Tempos depois, o Senado da Câmara de Goiana mais uma vez reclamava dessa relação com Pernambuco no comércio de escravos da Costa da Mina.

Os pedidos para negociarem de forma direta com a Costa da Mina sem passarem por Pernambuco eram constantes. Os oficiais da Câmara de Goiana várias vezes pediam para que não passassem pelo porto do Recife e que comercializassem escravos

diretamente na África, chegando o Rei a permitir a criação de uma Companhia para Angola e Costa da Mina (DOCUMENTOS HISTÓRICOS DA BIBLIOTECA NACIONAL, Vol. 99, p. 83, Doc. 46). Esses pedidos se estenderam por décadas. Anos depois, em 1748, no documento já citado, ao solicitarem a renovação de licença para o comércio, o governador de Pernambuco dava parecer contrário, informando que os moradores da capitania de Itamaracá não teriam necessidade de negociar diretamente com a África, podendo se utilizar das embarcações que saiam de Pernambuco (AHU_CU_015, Cx. 67, D. 5683, 1748)

Na Paraíba, Francisco Melo Muniz também pedia licença para comercializar com a Costa da Mina, informando sobre a necessidade de escravos. (AHU_CU_014, Cx. 12, D. 1027). Em outra oportunidade, em 1732, moradores fizeram um requerimento ao Rei fazendo o mesmo pedido. Informavam que “diante do lastimoso estado do comércio que aumenta aos poucos e cidades donde é frequentado” e que esta capitania sentia falta deste comércio devido ao seu estado miserável, pediam para que uma pequena embarcação (sumaca) que possuíam pudesse fazer negócio direto com a Costa da Mina, que na oportunidade estava em prejuízo por falta de permissão para tal. Pediam ainda que isso pudesse ocorrer duas vezes ao ano (AHU_CU_014, Cx. 8, D. 669, 1732).

Um dos principais indícios das alianças estabelecidas entre Paraíba e Itamaracá consiste na relações entre Matias Soares Taveira e os produtores de tabaco de Goiana. Sendo um importante senhor de engenho da Paraíba, Matias entrou no tráfico atlântico de escravos na década de 1710. Era dono de uma das sumacas da Paraíba que participavam desse mercado, chegando a ser, inclusive, preso por supostas irregularidades⁹. Em documento da Junta de Administração do Tabaco há informações de que Matias Taveira tinha sócios em Goiana no trato do tabaco, utilizando esta mercadoria no tráfico de escravos com a Costa da Mina (ORDENS RÉGIAS, 1720-1733, Doc. 162).

Considerações finais

As pesquisas sobre o tráfico de escravos africanos para o Brasil têm avançado significativamente e devem continuar nesse rumo para que possamos compreender com

⁹ Mais detalhes sobre o envolvimento de Matias Taveira no tráfico de escravos, ver Guimarães (2019).

mais detalhes como funcionava esse longo comércio que foi fundamental para a formação histórica de nosso país. O porto do Recife foi um dos três principais a receber esses africanos, destacando-se no comércio de escravos para as Capitânicas do Norte. Contudo, se pensarmos tais capitânicas não de forma homogênea, mas como um construção de relações complexas, percebemos com mais detalhes essa dinâmica atlântica.

Por ser um mercado que mobilizava muita riqueza e gerava muito lucro, o comércio atlântico de escravos se construiu a partir de muitas disputas e alianças para ser viabilizado. Nesse sentido, ao pesquisar parte da documentação referente às capitânicas de Paraíba e Itamaracá, que sofriam forte influência da praça comercial do Recife, podemos identificar algumas evidências desses conflitos e desses acordos que, apesar de precisarem ser aprofundados, já nos são importantes indícios. Um deles é de que, nas tentativas constantes de descaminhos – de tabaco e escravos – era necessário ter alianças e contatos em capitânicas vizinhas, viabilizando esse tráfico como possivelmente pode ter se dado entre Pernambuco e Itamaracá.

Em segundo lugar, a capitania de Itamaracá nos parece chave para compreender essas relações. Tanto pela produção de tabaco, quanto pela proximidade entre duas capitânicas que tentavam disputar esse mercado, Itamaracá sempre se apresenta como frequente no tráfico de escravos. Mercadores de Pernambuco e da Paraíba tentavam, constantemente, se associar aos produtores de tabaco da capitania.

Ademais, não podemos deixar de considerar uma peça importante para a compreensão do comércio de escravos na África: o acesso ao ouro. A dinâmica da economia colonial em relação ao ouro definiu o fluxo dos escravos e suas rotas, sendo necessários nos aprofundarmos em como se dava esse circuito para que possamos identificar com mais detalhes o tráfico de escravos.

Por fim, algumas questões que se colocam ao lermos a documentação pesquisada que pode nos guiar na busca de novas informações sobre o trato negreiro nas capitânicas do Norte: quem eram os oficiais da Câmara de Goiana que, constantemente, solicitavam ao Rei a liberdade de comercializarem diretamente com a África, sem passar por Pernambuco? Quais as relações destes com os comerciantes de Pernambuco e Paraíba?

Como a *Guerra dos Mascates* pode ter interferido nas redes comerciais escravistas da região?

Referências

Fontes documentais

Projeto Resgate (Paraíba)

AHU_CU_014, Cx. 5, D. 360, 1717

AHU_CU_014, Cx. 5, D. 392, 1722

AHU_CU_014, Cx. 5, D. 404, 1723

AHU_CU_014, Cx. 8, D. 661, 1732

AHU_CU_014, Cx. 8, D. 669, 1732

AHU_CU_014, Cx. 12, D. 1027, 1744

Projeto Resgate (Pernambuco)

AHU_CU_015, Cx. 31, D. 2854, 1725

AHU_CU_015, Cx. 67, D. 5683., 1748

Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP)

ORDENS RÉGIAS, 1720-1733, Doc. 162

Coleção Documentos Históricos da Biblioteca Nacional (Disponível: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/documentos-historicos/094536>)

DOCUMENTOS HISTÓRICOS DA BIBLIOTECA NACIONAL, Vol. 99, p. 83, Doc. 46

DOCUMENTOS HISTÓRICOS DA BIBLIOTECA NACIONAL, Vol. 99, p. 87, Doc. 49

Bibliografia

ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DIAS, Thiago Alves. **Monopólio indireto: colonização mercantil no NORte do Estado do Brasil (c.1710-c.1780)**. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2017.

GUIMARÃES, Matheus Silveira. **Diáspora africana na Paraíba do Norte: trabalho, tráfico e sociabilidade na primeira metade do século XIX**. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em História. Centro de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal da Paraíba, 2015.

_____. O comércio atlântico na diáspora africana: Paraíba, África e Minas Gerais (1700-1759). In.: ROCHA, Solange P.; GUIMARÃES, Matheus S. **Experiências históricas da gente negra na diáspora africana: Paraíba Colonial e Imperial**. João Pessoa: Editora UFPB, 2018, p. 15-40. (Travessias atlânticas e a Paraíba afro-diaspórica).

_____. Matias Soares Taveira: um senhor comerciante de escravos na periferia do tráfico atlântico. **Encontro do Núcleo de Estudos do Mundo Atlântico. Impérios atlânticos e suas dinâmicas históricas, séculos XVI-XIX: Anais Eletrônicos** [recurso eletrônico] / Organização: Paulo Fillipy de Souza Conti. – Recife: Ed. UFPE, 2019.

IVO, Isnara Pereira. **Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII**. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012

LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e o comércio atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)**. Tese (doutorado). Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. 2008.

MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico: 1570-1670**. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MELLO, Evaldo Cabral de. **A fronda dos mazombos: nobres contra mascates**. Pernambuco (1666-1715). São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. **Olinda Restaurada: Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

_____. **Um imenso Portugal** – história e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. Histórias do Atlântico português. Ângela Domingues, Denise A. Soares de Moura. (Orgs.) 1a ed. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SCHWARTZ, Stuart. **Segredos internos:** engenhos e escravos na sociedade colonial. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

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.