

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

Aspectos comparativos do comércio de escravos na Amazônia e nordeste brasileiro, séculos XVI-XIX.

Vieira Ribeiro, Alexandre.

Cita:

Vieira Ribeiro, Alexandre (2009). *Aspectos comparativos do comércio de escravos na Amazônia e nordeste brasileiro, séculos XVI-XIX. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/205>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/ehyf/B7f>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Aspectos comparativos do comércio de escravos na Amazônia e nordeste brasileiro, séculos XVI-XIX

Alexandre Vieira Ribeiro*

O comércio de escravo quando surge no Brasil já era uma atividade desenvolvida no Império português. As regiões da bacia amazônica e do nordeste brasileiro assentaram as bases deste tráfico. Entretanto, as análises do comércio de africanos para estas regiões permanecem ainda fragmentadas. Isto deriva do natural desenvolvimento do tráfico de escravos ao longo do tempo e do volume de africanos desembarcados em cada região. Durante a vigência do comércio de cativos, a região amazônica engajou-se depois do nordeste brasileiro, contudo, interrompeu essa atividade décadas antes. Desta maneira, o tamanho do tráfico para o nordeste do Brasil é considerado maior do que para a Amazônia, mas ambos serviram mercados localizados no interior do continente, bem distantes do litoral. Apesar dos poucos estudos verificados para a região, uma revisão do comércio de escravos ao norte do Rio de Janeiro está sendo ordenado graças a nova edição do *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, um banco de dados de livre acesso em www.slavevoyages.org. Está nova versão do banco de dados tem sido nomeada *Voyages* e nos fornece dados para analisar com mais detalhes aspectos do tráfico de escravos para a Amazônia e nordeste do Brasil, no que tange a evolução, orientação e organização.¹

O comércio de escravos brasileiro ao norte do Rio de Janeiro começou em meados do século XVI e compreendia a maior parte do tráfico atlântico de escravos. Provavelmente os primeiros cativos africanos teriam desembarcado no Brasil, na primeira metade dos quinhentos com a chegada dos primeiros colonos portugueses, uma vez que em Portugal já se importava braço africano desde a metade do século XV.² A indústria açucareira na América portuguesa iniciou-se baseada na mão-de-obra indígena. No entanto, sua expansão ocorreu graças à mão-de-obra africana fornecida pelo comércio de escravos atlântico. Portanto, o comércio brasileiro de

* Doutor em História pela **Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil**.

¹ A primeira edição do banco de dados, chamava-se “The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database on CD-ROM”, foi editado por David Eltis, David Richardson, Herbert Klein e Stephen Behrendt, tendo sido publicado pela Cambridge University Press em 1999. Os editores renomearam o banco de dados para “Voyages: the Trans-Atlantic Slave Trade Database”.

² TENREIRO, Francisco. *A ilha de São Tomé*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar (Memórias, 24, 2.º série), 1961, p. 72.

escravos começou como uma atividade privada estimulada pelos primeiros colonos, orientados para o fornecimento de mão-de-obra, e regulados pelos Estado português.

Embora, a produção açucareira utilizasse mão-de-obra intensiva, o comércio de escravos para o Brasil não incidia somente sobre as regiões açucareiras. Maranhão e Pará, situadas na bacia amazônica também foram destinos de muitos africanos transportados nos navios negreiros. Os primeiros desembarques nessa região ocorreram em finais do século XVII, período no qual o cacau era o principal produto exportador da Amazônia. Claramente, uma economia baseada em produtos florestais como a da Amazônia não pode dispor de uma grande quantidade de braços cativos como o fizeram as economias do açúcar. De todo modo, a região despertou o interesse dos traficantes de escravos.

Não existem estimativas consistentes focando o comércio de escravos ao norte do Rio de Janeiro. Muitos estudos apontam de maneira geral o volume de escravos desembarcados para toda a América portuguesa ou se preocupam em analisar apenas um segmento particular do tráfico brasileiro. O banco de dados *Voyage*, entretanto, oferece estimativas baseadas em um extenso arquivo documental como também em bibliografias sobre o tema. Estas estimativas foram construídas baseadas numa metodologia desenvolvida em 1969 por Philip Curtin e comumente encontrada em vários estudos sobre o comércio de escravos.³

Quadro 1 – Volume do comércio de escravos no Brasil, c.1560-1851 (000 omitido)

Períodos	Amazônia	Bahia	Pernambuco	SE Brasil	Total
1561-1575	-	0.0	2.5	-	2.5
1576-1600	-	5.7	16.3	4.8	26.8
1601-1625	-	46.5	77.4	32.5	156.5
1626-1650	-	69.8	45.4	48.7	163.9
1651-1675	-	95.0	41.3	68.3	204.6
1676-1700	1.1	103.0	83.2	72.1	259.5
1701-1725	2.5	186.2	111.6	122.8	423.2
1726-1750	1.7	232.6	73.9	160.5	468.7
1751-1775	23.0	176.6	70.9	205.6	476.0
1776-1800	45.2	226.7	75.5	273.7	621.2
1801-1825	61.0	263.4	174.8	513.6	1,012.8
1826-1850	10.2	159.4	89.8	782.7	1,042.0
1851	-	1.0	0.4	4.3	5.6
Todos os anos	144.7	1,565.1	862.4	2,285.4	4,863.1

³ CURTIN, Philip. *The Atlantic Slave Trade: a Census*. Madison: Wisconsin University Press, 1969.

Fonte: www.slavevoyages.org

Obs: os escravos desembarcados em regiões não especificadas do Brasil foram redistribuídos proporcionalmente para as regiões conhecidas de desembarque.

O quadro 1 resume o volume do comércio de escravos para o Brasil em períodos de 25 anos. Nela podemos observar que, juntas, Amazônia e nordeste do Brasil importaram aproximadamente metade de todos os escravos desembarcados no Brasil (52,9%). É importante frisar que o Brasil foi o principal destino para os africanos que cruzaram o Atlântico, recebendo quase 40% de todos os escravos desembarcados no continente americano. Desta maneira, as regiões ao norte do Rio de Janeiro tiveram uma participação expressiva no tráfico transatlântico de escravos, pois foram o destino de quase um quarto de todos os escravos que chegaram ao Novo Mundo.

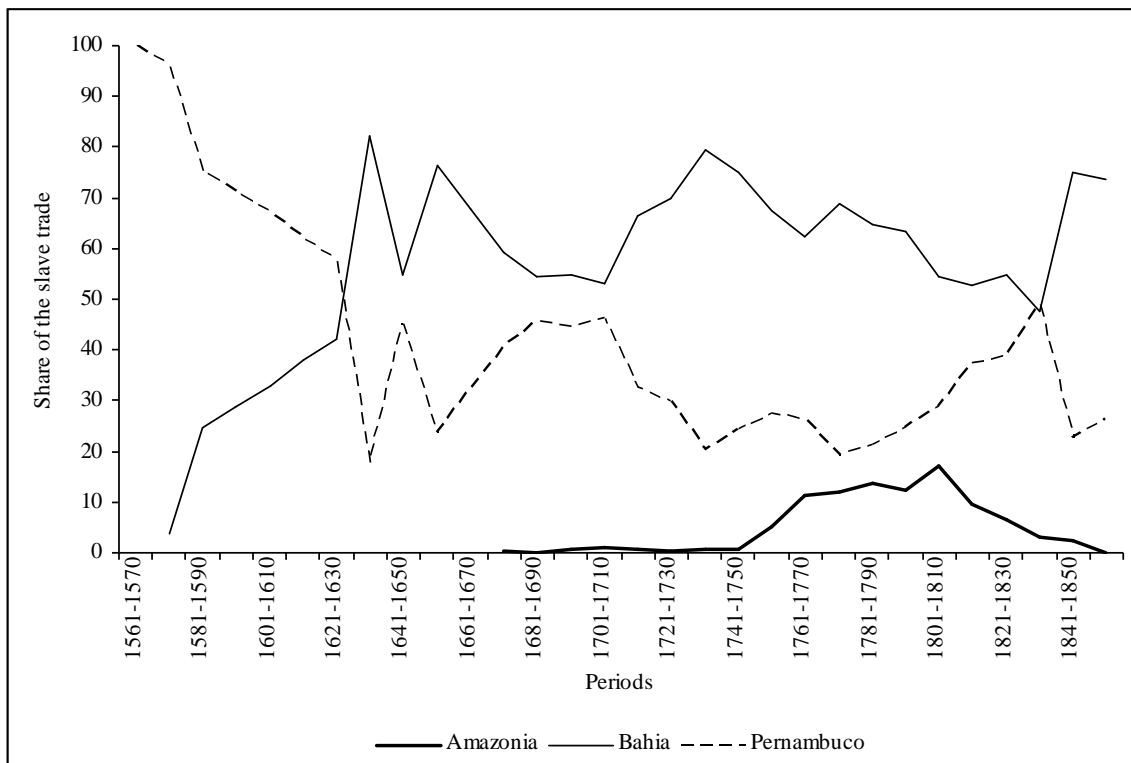
O século XVII ainda permanece como um dos mais obscuros períodos do comércio transatlântico de escravos para o Brasil, uma vez que poucos registros foram descobertos ou preservados. As estimativas para os dois séculos seguintes são mais completas. Um número maior de registros de viagens resistiu ao tempo e puderam ser coletados em arquivos no Brasil, Portugal e África, tendo sido extensivamente incorporados no banco de dados *Voyages*. Para além disso, pesquisadores publicaram uma quantidade considerável de material nos quais fornecem não apenas o número de escravos desembarcados em uma dada região por período determinado, mas também documentos e registros de navegações apontando os totais anuais de escravos importados. Todo esse material resultou numa maior acuidade para as estimativas fornecidas na tabela 1 e na evolução do comércio de escravos tanto na Amazônia quanto no nordeste brasileiro. De maneira geral, o banco de dados nos fornece aproximadamente informações sobre 80% dos escravos desembarcados ao norte do Rio de Janeiro após 1700.

O gráfico 1 nos mostra percentualmente a evolução histórica de cada região ao norte do Rio de Janeiro envolvida no tráfico. Claramente, as capitanias do nordeste do Brasil importaram uma maior quantidade de escravos comparando com a região da bacia amazônica. O volume de africanos chegados na Amazônia aumentou apenas após o estabelecimento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1755, que transformou a economia da região baseada numa atividade de extrativismo florestal para uma voltada à agricultura de exportação, notadamente de algodão e arroz. Bahia e Pernambuco importavam escravos para expandir a produção de açúcar iniciada ainda no século XVI. Mas o gráfico 1 revela um aspecto pouco discutido sobre o início

do comércio de escravos no Brasil: a competição. As praças mercantis de Bahia e Pernambuco eram fortes competidores no tráfico atlântico. Pernambuco levou alguma vantagem no início, mas logo a Bahia alcançou uma melhor posição beneficiada pelo estabelecimento do Governo Geral na cidade de Salvador. Por volta de 1570, Pernambuco tinha um terço dos seus engenhos operados por escravos africanos, e na Bahia esse percentual era de um décimo. Stuart Schwartz, aponta que esta transição foi completada em parte graças aos doze anos de paz entre Holanda e Espanha (1609-1621), quando Portugal e todas as suas possessões estavam sob controle da Coroa espanhola (1580-1640).⁴ Enquanto este período favoreceu o tráfico de escravos baiano a importação de mão-de-obra escrava para Pernambuco sofreu quedas seguidas após a invasão holandesa em 1630. A recuperação pernambucana ocorreu apenas décadas mais tarde, depois que os invasores tomaram dos portugueses o forte de Elmina, na Costa do Ouro, em 1637, e de Luanda, em Angola, no ano de 1641. Dessa vez foi o comércio baiano de escravos que se viu prejudicado, tendo um rápido declínio voltando a se recuperar apenas após a expulsão dos holandeses de Pernambuco em 1654, pois esta havia se tornado um grande produtor de açúcar, conseqüentemente absorvendo a maior parte da escravatura que sai de portos africanos sob domínio holandês. Entretanto, isto foi temporário uma vez que Pernambuco, após se recuperar da guerra contra os holandeses, já estava apto a competir novamente com os baianos pelos cativos africanos. Desta maneira, a capitania pernambucana teve um desenvolvimento econômico dos anos de 1660 até o final do século refletido no comércio de escravos, enquanto a Bahia mostrava perdas na participação desta mesma atividade.

Gráfico 1 – Evolução do comércio de escravos ao norte do Rio de Janeiro, c.1560-1851 (em porcentagem)

⁴ SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005, p. 68.



Fonte: www.slavevoyages.org

O comércio brasileiro de escravos não estava apenas ligado à demanda por mão-de-obra, mas também aos contextos políticos, econômicos e sociais na África, Europa e Américas. O século XVIII apresentou novos fatores que causaram mudanças no volume de escravos desembarcados na Amazônia e nordeste do Brasil. Primeiramente, a expansão da indústria açucareira no Caribe teve como consequência o surgimento de novas áreas necessitadas de mão-de-obra africana, acarretando num acréscimo no preço do escravo africano. Em segundo lugar, a descoberta de minas de ouro no interior do Brasil na década de 1690 gerou uma demanda mais ávida por cativos africanos. Além disso, surgiram novas relações comerciais entre Brasil e África. A Amazônia começou a importar escravos e todas as outras regiões aumentaram o número de aquisição de africanos, sendo que no contexto do tráfico ao norte do Rio de Janeiro, está claro que a Bahia seguiu uma trajetória particular. As rotas que levavam às minas de ouro e metais preciosos no interior do Brasil eram de fácil acesso saindo da Bahia. Arelado a isso, a Bahia expandiu o cultivo de tabaco que era muito apreciado pelos africanos que controlavam o comércio de escravos na baía do Benin, onde o contexto político possibilitou de imediato um incremento no volume de cativos exportados. Os resultados dessa nova conjuntura estão

ilustrados no gráfico 1, mostrando a expansão do percentual do tráfico baiano sobre o da Amazônia e Pernambuco, no início do século XVIII.⁵

O comércio de escravos no Brasil atingiu novos picos no final do setecentos. Contribuiu para isso a expansão do setor agrícola brasileiro, que avançou mais rapidamente a partir da década de 1780. A Amazônia e o nordeste do Brasil beneficiaram-se muito desse fortalecimento da atividade agrícola. O número de escravos importados nas regiões norte do Rio de Janeiro quase dobrou no último quarto do século XVIII. As capitanias de Pernambuco e Amazônia beneficiaram-se imediatamente com essa conjuntura, uma vez que elas estavam livres de qualquer tipo de monopólio. Ambas aumentaram sua participação percentualmente no tráfico de africanos ao norte do Rio de Janeiro, enquanto a Bahia declinou.⁶ O gráfico 1 mostra que em fins do século XVIII, Pernambuco parece ter sido o maior competidor da Bahia, e no século XIX isto não foi diferente. O comércio de escravos em Pernambuco cresceu a taxas mais rápidas do que o baiano, importando no primeiro quarto do século XIX mais do que duas vezes havia importado nos vinte e cinco anos anteriores. Bahia e Amazônia, estagnaram. Em parte, isto se deveu ao aumento do esforço britânico para abolir o tráfico de africanos. Desde que os ingleses aboliram o comércio de escravos em 1807, começou uma campanha para fazer outros países a tomar a mesma resolução. Em 1815, Portugal concordou com a Grã-Bretanha em abolir o tráfico ao norte da Linha do Equador, e em 1830 o governo brasileiro declarou o comércio transatlântico de escravos proibido. Contudo, o país continuou a receber navios negreiros até 1851, quando a atividade foi de todo abolida em vista de uma resolução publicada em anos anteriores.⁷

O comércio de escravos para a Amazônia e o nordeste do Brasil era feito por navios à vela, sendo portanto influenciados pelos ventos e correntes marítimas do Atlântico. O quadro 2 nos mostra as principais regiões de partida dos navios negreiros que desembarcavam escravos africanos no norte do Rio de Janeiro. Basicamente, as expedições eram feitas de duas maneiras. Uma era o clássico sistema triangular, no qual os navios partiam da Europa, embarcavam

⁵ Sobre uma análise mais detalhada do comércio de escravos na Bahia ver RIBEIRO, Alexandre Vieira. "The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1851", ELTIS, David & RICHARDSON, David (orgs.) *Extending the frontiers – essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008, pp. 130-154.

⁶ Mais detalhes sobre o tráfico de escravos para Pernambuco e Maranhão ver SILVA, Daniel B. Domingues da. & ELTIS, David. "The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851", in: ELTIS, David & RICHARDSON, David (orgs.) *op. cit.*, pp. 95-129. e SILVA, Daniel B. Domingues da. "The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846, Volume, Routes and Organisation", in: *Slavery and Abolition*, vol. 29, no.4, Dez. 2008, pp. 477-501.

⁷ BETHELL, Leslie. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*. Cambridge: University Press, 1970, capítulos 1 e 2.

escravos na África e os levavam para portos americanos, retornando finalmente para a Europa com produtos do Novo Mundo. A outra era o sistema bilateral, no qual o navio saía da América, embarcava escravos no continente africano e retornava para a América. Na Amazônia prevaleceu o sistema triangular. Cerca de 80% de todos os cativos introduzidos na região chegaram em navios saídos da Europa. Bahia e Pernambuco operavam no sistema bilateral. Ambas as regiões receberam escravos de navios que haviam partido de seus próprios portos; 96% no caso baiano e 86% para Pernambuco. Este foi um padrão característico do Atlântico sul e se distinguiu da maioria das empresas de outras nacionalidades que atuavam no comércio transatlântico de escravos, principalmente as que operavam no Atlântico norte.

Quadro 2 – Percentual de escravos desembarcados na Amazônia e nordeste do Brasil distribuídos pelas regiões da partida do navio, c.1560-1851

Região de desembarque	Região de partida dos navios						Total
	Amazônia	Bahia	Pernambuco	Brasil (outros)	Portugal	Outros	
Amazônia	5.1	4.0	4.5	4.5	80.1	1.8	100
Bahia	0	96.0	0.6	2.0	1.2	0.2	100
Pernambuco	0	1.3	86.3	5.4	6.6	0.4	100

Fonte: www.slavevoyages.org

Ambos os sistemas de navegação refletiam a orientação dos ventos e correntes marítimas do oceano Atlântico. Havia dois movimentos que determinavam as rotas transatlânticas do comércio de escravos. No Atlântico norte os ventos e as correntes marítimas movimentam-se no sentido horário o que forçava os navios que partiam da Europa para o Caribe a descer primeiro em direção à Linha do Equador e depois navegar para o norte. No Atlântico sul ocorre o inverso, pois os ventos e as correntes marítimas fazem um movimento no sentido anti-horário. Navios navegando do Brasil para a África tinham primeiro que seguir a corrente marítima brasileira rumo ao sul para cruzar o oceano e tomar a corrente de Benguela para navegar para o norte ao longo da costa africana. A divisão das duas partes do oceano é feita pelas águas calmas na região do Equador, as quais tendem a diminuir a velocidade dos navios à vela.

Ventos e correntes marítimas também permitiram a formação de conexões entre algumas regiões americanas com regiões específicas na África. O comércio de escravos brasileiro importou cativos de cinco amplas regiões africanas: Senegâmbia, Costa da Mina, baía de Biafra,

África Centro-Occidental e Sudeste Africano. A Senegâmbia compreendia a costa entre os rios Senegal e Gâmbia e foi uma das primeiras regiões a fornecer escravos ao tráfico transatlântico. No litoral da Senegâmbia, navios brasileiros embarcavam escravos nos portos de Cachéu e Bissau, e em mercados próximos estabelecidos na região de Serra Leoa, nas ilhas de Cabo Verde e Bijagós. A Costa da Mina era o maior território costeiro envolvido no comércio de escravos. Compreendia a área entre as atuais Libéria e Nigéria. Nessa região, os capitães portugueses e brasileiros faziam majoritariamente o comércio na baía do Benin. Já a Baía de Biafra corresponde à região entre as atuais Nigéria e Camarões, onde os traficantes ingleses tiveram grande atuação. Porém, essa localidade também forneceu escravos em grande quantidade para os comerciantes brasileiros. A região Centro-Occidental estava entre as primeiras grandes fornecedoras de cativos para o Brasil. Compreendia a área atual que vai do Gabão até o sul de Angola. Finalmente, a última região da África a se engajar no comércio de escravos brasileiro foi o sudeste africano, o qual corresponde principalmente a atual costa de Moçambique. As rotas que conduziam ao sudeste africano eram as mais longas de todas envolvidas na atividade negreira e foi considerada apenas como uma alternativa às demais fontes de escravos, exceção feita para as ilhas francesas situadas no oceano Índico.

O quadro 3 nos fornece, em períodos de aproximadamente 50 anos, a contribuição de cada região africana para a Amazônia e nordeste do Brasil por percentagem de escravos desembarcados. Algumas regiões africanas mantinham conexões estreitas com específicas regiões no Brasil. Amazônia, por exemplo, comercializou especialmente com Senegâmbia por quase todo o período do comércio de escravos no Brasil. A Senegâmbia estava mais próxima da Amazônia do que outras regiões africanas e convenientemente localizada para se engajar no sistema triangular entre Portugal, África e Amazônia. Embora a Senegâmbia tenha sido uma das primeiras fontes de escravos no comércio transatlântico, ela pouco contribuiu no início do tráfico brasileiro. O comércio de escravos começou como uma atividade bem desenvolvida em meados do século XVI, e desde então a região Centro-Occidental africana foi a principal fonte abastecedora de cativos, principalmente para as capitanias produtoras de açúcar do nordeste do Brasil, como Bahia e Pernambuco. Esse padrão permaneceu até fins do século XVII, quando um surto de varíola na região de Angola obrigou os navios baianos e pernambucanos a buscar uma nova fonte alternativa de escravos: a Costa da Mina.

Quadro 3 – Origem africana dos escravos desembarcados ao norte do Rio de Janeiro, c.1560-1851 (% de escravos desembarcados)

Períodos	Regiões ao norte do Rio de Janeiro	Regiões Costeiras Africanas				
		Senegâmbia	Costa da Mina	Baía de Biafra	África Centro-Occidental	Sudeste Africano
1561-1600	Bahia	-	-	-	100	-
	Pernambuco	-	-	100	-	-
1601-1650	Bahia	10.7	0.0	0.0	89.3	-
	Pernambuco	-	-	-	100	-
1651-1700	Amazônia	100	-	-	-	-
	Bahia	-	65.7	11.4	21.3	1.5
	Pernambuco	8.8	-	-	91.2	-
1701-1750	Amazônia	28.8	34.9	36.3	-	-
	Bahia	0.7	66.5	5.7	26.8	0.2
	Pernambuco	0.7	65.3	1.2	32.8	-
1751-1800	Amazônia	71.3	1.3	-	26.8	0.6
	Bahia	0.1	59.1	2.0	38.4	0.4
	Pernambuco	0.6	17.7	0.3	81.5	-
1801-1851	Amazônia	46.6	0.1	3.2	48.6	1.5
	Bahia	0.8	44.2	7.2	44.2	3.6
	Pernambuco	0.9	1.5	6.9	83.7	7.0

Fonte: www.slavevoyages.org

O quadro 3 aponta a mudança de rota ocorrida tanto no comércio de escravos da Bahia quanto de Pernambuco, direcionadas para a região da Costa da Mina. Num primeiro momento, nesta região africana houve uma oferta elástica de cativos graças à política expansionista de muitos estados africanos, que resultavam em um grande número de prisioneiros de guerra que eram direcionados aos mercados atlânticos, especialmente nos reinos do Daomé e de Oyo, localizados no interior da baía do Benin. Tal oferta atendia aos interesses baianos que viram a demanda por braços africanos explodir com a descoberta de minas de ouro no interior do Brasil a partir da década de 1690. Os baianos tinham algumas vantagens em relação aos demais comerciantes brasileiros para atuar na região da Costa da Mina, como por exemplo o tabaco enrolado no melão que era muito apreciado pelos chefes africanos dessa localidade e o ouro

contrabandeado da região de Minas Gerais.⁸ Tais preeminências baianas incrementaram não apenas o volume do comércio de escravos no nordeste do Brasil, mas também a diversidade de origens dos africanos desembarcados na América portuguesa. Muitos estudiosos tendem a ver o Rio de Janeiro com o centro do comércio de escravos e conseqüentemente a fonte de diversidade étnica no Brasil.⁹ Entretanto, o centro de tal diversidade nas origens dos escravos concentra-se de fato nas regiões ao norte do Rio. Tanto Bahia quanto Pernambuco receberam grandes levas de cativos vindos da Costa da Mina e da região Centro-Occidental africana. Em contraste, o Rio de Janeiro comercializou tradicionalmente com a região Centro-Occidental africana, e bem menos com a Costa da Mina.

À medida que o abolicionismo expandia-se pelo Atlântico, ele minava alguns aspectos básicos do tráfico de escravos para a Amazônia e o nordeste brasileiro. Primeiro, restringiu o acesso às fontes de escravos com a proibição do comércio ao norte da Linha do Equador em 1815. O tráfico para a Amazônia, por exemplo, era quase que totalmente baseado no sistema triangular, que operava principalmente no Atlântico norte. Segundo, limitando o comércio de cativos ao norte do Equador, muitas das regiões africanas fornecedoras de escravos para o Brasil passaram a estar fora do limite para o comércio legal. Senegâmbia, Costa da Mina e Baía de Biafra estão localizadas ao norte do Equador. Senegâmbia e Costa da Mina em particular, eram as maiores fontes de escravos para duas das regiões brasileiras localizadas ao norte do Rio de Janeiro, respectivamente, Amazônia e Bahia.

Comerciantes de escravos em toda a América reagiram contra a expansão do abolicionismo. Para eles, a abolição violava leis naturais e estava sendo politicamente imposta pelo poder da marinha britânica. Os traficantes brasileiros, por essa razão, também tentaram quebrar a expansão do abolicionismo. Eles primeiro buscaram importar escravos de regiões africanas localizadas no Atlântico sul. O quadro 3 nos mostra que em todas as regiões brasileiras ao norte do Rio de Janeiro aumentou a importação de escravos da região Centro-Occidental da África já na segunda metade do século XVIII. Essa proporção cresceu ainda mais no século XIX, exceto para Pernambuco, à medida que eles buscavam outras fontes de escravos, como o sudeste africano. Esta região já havia fornecido alguns poucos escravos para o Brasil em período anterior,

⁸ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: o Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, pp. 19-31.

⁹ SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da Cor: Identidade Étnica, Religiosidade e Escravidão no Rio de Janeiro, Século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, pp. 77-92.

mas surgiu como uma importante região abastecedora de cativos apenas no século XIX. Moçambique forneceu alguns escravos para a Bahia no século XVII devido à ocupação de holandeses na região de Angola, mas no século XIX tornou-se a fonte complementar da demanda de braços africanos para todas as regiões do Brasil. Para além disso, embora ilegal, os traficantes continuaram navegando para as regiões situadas ao norte do Equador. O quadro 3 mostra que a Amazônia e a Bahia ainda estavam engajadas fortemente no comércio de escravos da Senegâmbia e da Costa da Mina, respectivamente, apesar da presença dos cruzadores britânicos nesta região. Finalmente, os comerciantes de escravos buscaram modernizar suas embarcações, empregando navios a vapor no comércio de escravos transatlântico a fim de escapar do cerco britânico.

Sem dúvida, os estudos sobre o tráfico para as regiões da bacia Amazônica, Bahia e Pernambuco se encontram hoje em um momento favorável, devido à quantidade de material e informações disponíveis aos pesquisadores. Nesse breve texto buscamos dar conta de alguns aspectos referentes a essa atividade, como as questões relativas ao volume do desembarque de africanos nas regiões analisadas. Juntas, as regiões localizadas ao norte do Rio de Janeiro foram responsáveis por mais da metade de todas as importações de cativos africanos efetuadas na América portuguesa, representando um quarto de todo o contingente desembarcado no continente americano, mostrando a importância dessas regiões no comércio transatlântico de escravos. Focamos também a competição que existia entre as praças mercantis de Pernambuco e Bahia atuando no mercado internacional de cativos. No momento de incremento do tráfico em uma das regiões percebemos um movimento inverso na outra ao longo da vigência dessa atividade. Por fim, buscamos estruturar as rotas das expedições negreiras abordando o porto de origem. Verificamos que para a região amazônica prevalecia o sistema triangular enquanto que para a Bahia e Pernambuco o sistema de comércio era bilateral. Do lado africano do Atlântico, destaca-se a Costa da Mina pelo importante papel desempenhado como fornecedora de escravos a partir de fins do século XVII para o nordeste brasileiro, a intrínseca ligação entre a Amazônia e a região da Senegâmbia e a presença constante da oferta de cativos da região Congo-Angola. Sabemos que muitas questões ainda estão à espera de resposta, mas esperamos que com esse breve texto tenhamos contribuído para sistematizar e elucidar alguns pontos sobre o comércio transatlântico de escravos ao norte do Rio de Janeiro.