

ESTIMATIVA DO TRÁFICO ILEGAL DE ESCRAVOS PARA PERNAMBUCO, NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX ¹

Marcus J. M. de Carvalho
Universidade Federal de Per-
nambuco.

Como parte de um estudo mais amplo ainda em andamento, este texto busca reavaliar o volume do tráfico negreiro para Pernambuco e identificar alguns dos principais traficantes de escravos sediados naquela província entre 1834 e 1850.

Qualquer estimativa sobre o tráfico atlântico de escravos deve ser tomada com extremo cuidado. Recentemente David Henige chegou a afirmar que a real dimensão do comércio negreiro talvez jamais será conhecida pela grande dificuldade em se pesquisar sobre o tema.² De fato, como bem demonstra qualquer texto sobre o assunto, existem variáveis cujas dimensões são praticamente impossíveis de se conhecer com precisão. Contudo, a historiografia moderna tem demonstrado constantemente a enorme importância do conhecimento da demografia escrava no Brasil. Sem ela, não há como responder muitas das questões mais importantes sobre a história social, econômica e mesmo política do Brasil. É preciso, portanto, tentar aproximar-se da verdade do tráfico, mesmo que se reconheça que ainda há muito o que se pesquisar sobre o assunto.

Um estudo dessa natureza tem diversos problemas. O primeiro deles decorre da própria ilegalidade do tráfico após a chamada "lei para inglês ver" de 1831. Como todo negócio ilegal plenamente apoiado pelas elites locais, restam poucos documentos incriminadores.

Segundo, Pernambuco passou por vários percalços políticos no período entre 1831 e 1835, e novamente entre 1848 e 1850. A Setembrizada, Novembrada, Abrilada, a Cabanada, após 1831; e a Praieira, a revolta de Pedro Ivo e o Ronco do Maribondo, entre 1848 e 1851, obrigaram o governo provincial a despendar todo o seu esforço repressivo para manter a ordem interna. Por esta razão, mesmo se assumirmos a hipótese improvável de que havia então autoridades em Pernambuco de fato preocupadas com o fim do tráfico, a desorganização institucional fez com que os seus esforços não fossem documentados.³ Há ainda o agravante de que esta enorme efervescência política não poderia deixar de ter um impacto no setor exportador acarretando um declínio na própria demanda por escravos. Esse foi provavelmente o caso durante a Cabanada (1832 a 1835), que segundo Eisenberg levou a um declínio de vinte e cinco por cento da produção açucareira.⁴

A historiografia sobre o tráfico atlântico tem em geral se baseado na documentação deixada pelo almirantado inglês sobre o assunto. Os ingleses contudo estavam bem mais interessados em reprimir o tráfico para o Rio de Janeiro do que para o Nordeste. Foi na rota para o sul que a esquadra inglesa concentrou seus esforços, de tal forma que no auge da repressão quando passaram a apreender negreiros dentro do porto da capital do império, foi reconhecido que o tráfico mudava-se então para Pernambuco.⁵

É por causa do interesse secundário dos ingleses pelo tráfico para o Nordeste que, com base apenas na documentação britânica, dificilmente se consegue levantar periodizações e estimativas anuais mais precisas para Pernambuco. As fontes inglesas contudo trazem agregados que têm sido utilizados pela historiografia. Seguindo Eisenberg, alguma coisa em torno de 20.000 escravos teria entrado em Pernambuco entre 1831 e 1843, e pelo meros 12.512 entre 1839 e 1850.⁶ Não é preciso muito esforço para constatar que estas estimativas são vagas, e não servem para inserir o tráfico negreiro numa perspectiva temporal mais restrita. Além disso, como se verá adiante, estes números estão bem abaixo da real dimensão do tráfico pernambucano.

Em artigo recente, David Eltis, trouxe uma nova estimativa do comércio negreiro para o Brasil. Em que pese a sua contribuição, ele preferiu agregar os escravos levados para o norte da Bahia em uma só categoria. Isso impede o historiador interessado no tráfico pernambucano de produzir uma periodização e estimativa mais sólida naquela província. Além

disso, baseado no discurso das autoridades inglesas, Eltis assumiu em suas estimativas que Pernambuco importou o mesmo número de escravos que a Bahia entre 1831 e 1838, sem levar em consideração a maior dinâmica da economia baiana e o fato da Bahia também ter sido um centro redistribuidor de escravos para outras províncias cujas economias eram bem mais fortes que aquelas dos vizinhos de Pernambuco.⁷ É possível, contudo, fazer um levantamento mais preciso sobre o tráfico pernambucano com a ajuda da documentação sobre o tráfico nos arquivos portugueses em Lisboa que complementam o que foi encontrado até o presente momento nos arquivos ingleses. Daqui em diante a documentação portuguesa será empregada neste texto.

A partir do final de 1835, a coroa portuguesa iniciou uma vigilância mais eficaz contra a exportação de escravos de suas colônias. Em dezembro de 1836, sob o forte ministério de Sá da Bandeira, foram proibidas todas as exportações de escravos ao sul do Equador.⁸ Havia várias razões para tal medida além da pressão feita pelo governo inglês. Uma delas era a modernização da política econômica da coroa portuguesa influenciada pelo que restara do "setembrismo". Uma vez perdido o Brasil, entendiam que deveriam tentar uma nacionalização do mercado de ultramar, e assim concentrar a riqueza na metrópole. Para isso, Portugal precisava manter a força de trabalho nas suas colônias e evitar o dreno humano que era o tráfico.⁹

Além disso o tráfico negreiro levava a constituição de uma elite local voltada para o mercado externo de escravos, e portanto com ligações comerciais mais profundas com o Brasil do que com Portugal. Assim, por exemplo, antes da independência do Brasil, uma facção dessa elite de traficantes considerava o pacto colonial um estorvo para os seus negócios e tentou aderir a rebelião pernambucana de 1817.¹⁰ Politicamente, portanto, o tráfico negreiro poderia representar um perigo para a metrópole que buscava a todo custo manter o que lhe restara do seu antigo império colonial.

A repressão feita pela esquadra portuguesa não foi muito eficaz. Contudo, dentro da legislação antitráfico portuguesa, a lei de 10 de dezembro de 1836 tem especial importância para a pesquisa histórica. Ela exigia que os cônsules portugueses nas cidades costeiras do Brasil visitassem todos os navios portugueses vindos da África para verificar quais embarcações haviam sido empregadas para o tráfico de escravos. A partir daí, o cônsul português no Recife, Joaquim Ba-

tista Moreira, começou a enviar relatórios circunstanciados sobre todo o comércio entre Pernambuco e África, tratando da equipagem dos navios, carga, proprietários e consignatários.

Antes convém falar um pouco sobre os problemas com aquela documentação. Como um "insider" na sociedade pernambucana, o cônsul português tinha canais seguros por onde soube de vários desembarques de escravos. Além disso, o fato de poder vistoriar os navios dava-lhe condições de ver pessoalmente as condições em que vinham as embarcações portuguesas da África até Pernambuco, que com frequência desembarcavam escravos na costa da província e depois seguiam para o Recife.¹¹

Mesmo sem escravos era possível saber se uma embarcação era utilizada no tráfico negreiro. A documentação portuguesa mostra que qualquer navio chegado da África a um porto maior sem nenhuma carga era automaticamente considerado suspeito de tráfico. Isto se justificava pelo fato de não haver razão para tantos navios na época cruzarem o Atlântico em lastro. Na realidade eles desembarcavam escravos em vários pontos da costa e depois seguiam para o Recife para se provirem de mantimentos para a travessia de volta, bem como de mercadorias para a continuação do tráfico, como tabaco e cachaça. A lei de 10 de dezembro de 1836, por outro lado, considerava como "indícios" de tráfico, e portanto passível de punição, qualquer embarcação que tivesse quantidade de pipas ou tanques de água maior do que a necessitada pela tripulação. O mesmo se aplicava a outros mantimentos, principalmente comida.¹²

Assim, por exemplo, a partir das vistorias, vê-se que vários navios chegaram ao Recife em situação suspeita, tal como em lastro e com carga d'água bem maior do que a necessitada pela tripulação para a travessia do Atlântico. Outros navios chegavam sem essas evidências de tráfico, mas eram de propriedade de bem conhecidos traficantes brasileiros ou angolanos, ou já haviam reconhecidamente trazido escravos para Pernambuco em outras ocasiões. Contudo o cônsul Joaquim Batista Moreira costumava subestimar estes indícios e só declarava suspeitar de alguma embarcação quando asseverava ter recebido informações seguras de fontes locais de que tal ou qual navio havia de fato desembarcado escravos em algum porto pernambucano. Por isso que numa ocasião, em 1838, Moreira foi advertido pelo Ministro de Ultramar de Portugal por não ter suspeitado do **Livramento** que chegou da

África em lastro e com provisões de água hem maior que a necessitada pela tripulação.¹³

Nas vistorias era exigido que o cônsul português trouxesse testemunhas consigo. Num caso, Joaquim Batista Moreira se fez acompanhar por José Francisco de Azevedo Lisboa, um "respeitável" comerciante local, nas palavras de Moreira. Lisboa ajudou Moreira na visita ao **Real Príncipe Dom Pedro** em 1842, e como na maioria das vezes, não foram encontradas evidências de tráfico.¹⁴ Se fosse totalmente confiável o depoimento de Moreira, ele não teria se dado a tanto trabalho, pois bastava ter denunciado o próprio Lisboa, que ao menos dez vezes fora o consignatário em Pernambuco de navios negreiros vindos da África para o Recife no período em questão. Isto, segundo a própria documentação do consulado e marinha portuguesa. Lisboa chegou mesmo a ser processado poucos anos antes por tráfico de escravos, e era dono de dois navios negreiros que constantemente desembarcavam escravos em Pernambuco, o **Andorinha** e o **Providência**. Este último era tão visível que teve o azar de ser um dos quatro únicos negreiros jamais apreendidos pelas autoridades brasileiras em águas pernambucanas.¹⁵

Em sua correspondência Moreira também declarou sua amizade com Angelo Francisco Carneiro, rico comerciante português, que em ao menos duas ocasiões chegou a emprestar dinheiro ao consulado para aprovisionar navios da marinha de guerra portuguesa de passagem pelo Recife.¹⁶ Carneiro, contudo, também estava ligado ao tráfico. Ele foi consignatário de bem conhecidos navios negreiros que aportaram em Recife, tais como o **Formiga**, em 1836 e 1837,¹⁷ e o **Andorinha**, em 1840.¹⁸ Carneiro foi também consignatário do navio **União**, conhecido negreiro, armado no Recife para ir negociar escravos em Angola em 1842, e que viria a ser apresado pela marinha inglesa em 1844.¹⁹

Além das evidentes ligações do cônsul português com os traficantes, ele ao menos uma vez se viu envolvido numa das muitas vendas fictícias de embarcações para o tráfico. Em 1838, Moreira atreveu-se a cancelar o passaporte de um navio negreiro. A embarcação foi então vendida a José Pinto da Fonseca e Silva, comerciante sediado no Rio.²⁰ A venda, apesar de certamente fictícia, tinha se revestido de todas as formalidades legais, mas sem passaporte o navio ficava impossibilitado de navegar. Moreira não tinha autoridade para conceder passaportes, pois só o embaixador português no Rio poderia fazê-lo.²¹ Contudo, sob o pretexto de permitir que o na-

vio deixasse o porto. ele concedeu um passaporte provisório para a embarcação ir até Angola. Ao chegar em Luanda o navio então recebeu passaporte permanente, e voltou a transportar escravos para o Brasil. Mais uma vez Moreira foi advertido pelo Ministro português por sua displicência no combate ao tráfico.²²

Finalmente, pouco interessava às autoridades portuguesas o tráfico realizado por brasileiros, ou navios de outra nacionalidade. Assim, por exemplo, no ano de 1849, quando Pernambuco vivia os combates da Praieira, segundo as fontes inglesas um navio de bandeira norte-americana, o **Snow**, desembarcou escravos em Pernambuco.²³ Contudo, embora Moreira registrasse dois outros desembarques não mencionados pelos ingleses, nada foi dito pelo cônsul português sobre o **Snow**.²⁴

O fato dos traficantes terem desenvolvido várias estratégias para burlarem as autoridades dificulta ainda mais a investigação sobre o tráfico. Começando com a mencionada lei de dezembro de 1836, qualquer embarcação que viajasse da África para o Brasil em lastro, ou com carga de tábuas (utilizadas para se fazer um segundo convés), esteiras e água, era fatalmente considerada suspeita. Por esta razão, os navios negreiros começaram a cruzar o atlântico com cargas de comércio lícito, tais como cera, amendoins, óleo de dendê, couros e marfim, além de escravos, é claro. Assim ocorreu com os navios **Experiência**, **Josefa**, **Conceição de Maria**, **Bom Sucesso**, **Luendal** e **Onze de Março**, que embora trouxessem carga para o comércio lícito, não deixaram de desembarcar escravos na costa pernambucana entre 1836 e 1840.²⁵ Menos bem sucedido foi o **Albanez**, de bandeira brasileira. Ele recebeu em Luanda uma carga de cera para levar a Pernambuco. Contudo, ao invés de se dirigir diretamente ao Brasil, ele tomou outra rota, e poucos dias depois foi apreendido pelo cruzeiro inglês quando se preparava para receber uma carga de escravos na costa angolana.²⁶ Estes casos mostram, portanto, que mesmo navios carregados de produtos lícitos poderiam também transportar escravos.

É evidente, portanto, que a documentação portuguesa peca por resumir-se aos casos indubitáveis. Apesar dessas lacunas, o fato da maior parte do tráfico negreiro ter sido feita sob a bandeira lusitana até 1843, torna as fontes portuguesas essenciais para a sua compreensão. Uma estimativa anual do tráfico para Pernambuco contudo deve balancear as fon-

tes inglesas e as portuguesas portanto. É o que foi feito no quadro abaixo.

NAVIOS NEGREIROS QUE DESEMBARCARAM ESCRAVOS EM PERNAMBUCO

ANOS	Navios Negreiros	Escravos Transportados	ANOS	Navios Negreiros	Escravos Transportados
1835	4	1400	1843	4	1400
1836	10	3500	1844	6	2100
1837	19	6650	1845	—	
1838	17	5950	1846	2	700
1839	15	5250	1847	1	350
1840	10	3500	1848	1	350
1841	6	2100	1849	3	1050
1842	5	1750	1850		2300

OBS.: Para cada navio que desembarcou escravos em Pernambuco foram imputados 350 escravos, seguindo as estimativas do **Commander in Chief** do cruzeiro britânico na costa angolana, em 1835. De acordo com aquela autoridade, as embarcações que de Angola partiam para o Brasil levavam uma média de 350 a 400 escravos cada uma. Arquivo Histórico da Marinha, Lisboa: Escravatura, Caixa 274, 06.09.1835.²⁷

FONTES — (Anos de 1835 a 1849): Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixas 1, 2 e 3; Comissão Mista Portugal — Inglaterra em Luanda; Comissão Mista Portugal — Inglaterra em Serra Leoa. (Ano de 1850): Bethell, p. 343.

Nesse quadro considerou-se como navios negreiros os que chegavam ao Recife vindos da África nas seguintes 5 situações:

- 1 — Os que foram acusados de tráfico pelo cônsul português ou autoridades inglesas.
- 2 — Todos os que vieram a ser apreendidos pelos ingleses, portugueses e até brasileiros pelo crime de tráfico antes ou depois de aportarem no Recife. Isto porque ser apreendido e revendido posteriormente a um comerciante aparentemente dedicado ao comércio lícito, não significava que a embarcação não voltasse ao tráfico. Navios projetados para o tráfico poderiam ser adaptados para outros tipos de comércio, mas é evidente que bem mais fácil era mantê-los no negócio para que foram desenhados. É por esta razão que os ingleses nos anos quarenta começaram a afundar os navios apreendidos na costa da África. Sabiam que após serem leiloados eles freqüentemente voltariam ao tráfico. Em alguns casos não havia sequer a preocupação de trocar o nome do navio. Assim foi o caso do **Flor do Tejo**. Em 1837 ele foi aprisionado pelo cruzeiro inglês, trazendo grandes perdas para Pedro Martinez, o célebre traficante cubano.²⁸ Aquele navio foi então leiloado pela Comissão Mixta Portugal-Inglaterra, mas cedo voltou ao mercado negreiro. Em 1841 ele desembarcou escravos em Pernambuco,²⁹ e em 1844 ele foi mais uma vez apreendido e condenado pela Comissão Mixta.³⁰
- 3 — Foram também incluídas no quadro aquelas embarcações que não estão no primeiro e segundo caso acima, mas que chegaram no Recife da África, em lastro, e com grande quantidade de água potável a bordo. Este era um forte indício de que haviam desembarcado escravos nas costas pernambucanas.
- 4 — O quadro também inclui aquelas embarcações de propriedade de conhecidos traficantes, cujos nomes são mencionados, seja na correspondência consular, seja na documentação sobre o tráfico legada

pelas Comissões Mixtas Portugal-Inglaterra em Serra Leoa e em Luanda. Eram eles os angolanos Inocêncio e José Maria Mattozo de Andrade Câmara, Arcênio Pompílio Pompeo de Carpio, Anna Joaquina dos Santos, Ana Obertalli, Augusto Garrido, Joaquim e José Francisco Regadas, Jácome Felipe Torres e Joaquim Ribeiro de Brito. Estes indivíduos eram proprietários ou consignatários de alguns dos mais óbvios negreiros que aportaram em Recife, e negociavam com os traficantes pernambucanos mais proeminentes.

- 5 — Aquelas embarcações de propriedade ou consignadas aos traficantes pernambucanos mais visíveis na documentação, tais como José Ramos de Oliveira, Gabriel Antônio, Elias Batista da Silva, José Francisco de Azevedo Lisboa e Francisco José de Magalhães Bastos.

Do quadro resultante pode-se concluir que entraram em Pernambuco mais escravos do que foi de fato registrado pelos ingleses apenas entre 1836 e 1840, e entre 1846 e 1850, isto mesmo se adicionarmos ao quadro uma taxa de mortalidade na travessia de pelo menos 10 por cento dos cativos.³¹ O que foi registrado pelos portugueses em conjunto com os ingleses aproxima o tráfico negreiro ao número máximo de importações na avaliação de Eltis para o norte da Bahia,³² com a vantagem de ser possível produzir uma periodização mais clara para o caso pernambucano.

NOTAS

1 — O autor agradece a CAPES, Fundação Tinker, e Universidade de Illinois em Urbana-Champaign que financiaram esta pesquisa em diferentes épocas.

2 — Vide David Henige, «Measuring the Immeasurable: The Atlantic Slave Trade, West African Populations and the Pyrrhonian Critic», *Journal of African History*, 1987, 27 : 295-313.

3 — A diminuição do tráfico na segunda metade da década de 1840 possivelmente não se deveu a uma maior eficácia da polícia durante o governo praieiro (1845-1848), como alardearam alguns liberais pernambucanos. Mais plausível foi a explicação do futuro Ministro José

Thomaz Nabuco de Araújo: Foi o próprio «cálculo dos traficantes» que levou a um declínio do tráfico a partir de 1845. José Thomaz Nabuco de Araújo, **Justa Apreciação do Predomínio Praieiro ou História da Dominação da Praia** (Recife: 1847; reedição, Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1977), p. 9.

- 4 — Peter Eisenberg, **Modernização Sem Mudança** (São Paulo: Paz e Terra, 1977), p. 172.
- 5 — Leslie Bethell, **The Abolition of the Brazilian Slave Trade** (Londres: Cambridge University Press, 1970), p. 343.
- 6 — Eisenberg, p. 171.
- 7 — David Eltis, «The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade: An Annual Time Series of Imports into the Americas Broken Down by Region», **Hispanic American Historical Review**, 1987, 67 : 121-120. Stuart B. Schwartz, **Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society**, Bahia, 1550-1835 (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), p. 343.
- 8 — Abaixo do Equador ele já havia sido proibido desde os tratados entre Portugal e Inglaterra após o congresso de Viena em 1815.
- 9 — Antônio H. de Oliveira Marques, **História de Portugal** (Lisboa: Palas, 1986), vol. 3 : 167. Mário Antônio Fernandes de Oliveira, **Alguns Aspectos da Administração de Angola em Época de Reformas, 1834-1851** (Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1981), pp. 103, 120-122.
- 10 — Manuel dos Anjos da Silva Rebelo. **Relações entre Angola e Brasil, 1808-1830** (Lisboa: Biblioteca Nacional, 1970), 22-26.
- 11 — Além do Recife, havia vários bons portos nas costas pernambucas. Os de Itamaracá, Porto de Galinhas e Tamandaré poderiam receber embarcações de até cem toneladas. Durante os anos vinte do século, um negreiro desse tamanho poderia receber até quinhentos escravos para transportar a Pernambuco. Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 3, 31.12.1850.
- 12 — «Decreto de 10.12.1836», in Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa: Correspondência das Caixas, Papéis Relativos a Escravatura, 1815-1846.

- 13 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 1, 02.05.1838.
- 14 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 3, 08.11.1842, 15.12.1842.
- 15 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 3, 15.02.1842; Caixa 2, 16.09.1839; Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Registro de Correspondência do Ministério dos Negócios Estrangeiros com o Ministério da Marinha, Maço 142, 06.02.1832. Os outros três navios negreiros apreendidos em Pernambuco depois de 1831 foram o **Clementina** em 1832, o iate **Bom Jesus**, em 1846 e o palhabor de Sirinhaém, em 1855.
- 16 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 1, 01.07.1836; Caixa 3, 08.11.1848.
- 17 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 1, 07.01.1837, 09.07.1837.
- 18 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 2, 09.01.1841.
- 19 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 2, 09.01.1842; Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Registro de Correspondência do Ministério dos Negócios Estrangeiros com o Ministério da Marinha, Maço 142, 28.11.1844.
- 20 — Talvez um parente, ou o próprio Manoel Pinto da Fonseca, um dos maiores traficantes do País. Vide, Bethell, p. 289.
- 21 — Um irmão de Moreira por muitos anos deteve aquele cargo. A embaixada portuguesa no Rio, contudo, freqüentemente dava passaportes portugueses para navios negreiros de várias nacionalidades, inclusive brasileira. Bethell, p. 156.
- 22 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 2, 05.01.1839, 23.02.1840.
- 23 — **Anti Slavery Reports** (Londres: fac-simile, 1969), 02.09.1850, p. 135.

- 24 — Baseado nas fontes inglesas Eltis traz uma estimativa de 500 escravos entrados em Pernambuco em 1849. Ver Eltis, pp. 113-114.
- 25 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 1, 24.09.1836, 20.04.1838; Caixa 2, 03.04.1839, 04.11.1839, 10.12.1839, 27.01.1840.
- 26 — Torre do Tombo, Lisboa: Comissão Mixta Portugal-Inglaterra em Luanda, 03.29.1845.
- 27 — A estimativa de 350 escravos é bastante conservadora. Philip Curtin calculou que uma média de 400 escravos era importada pelo Brasil em cada negreiro vindo de Angola entre 1817 e 1843. Philip Curtin, **The Atlantic Slave Trade: A Census** (Madison: Univ. of Wisconsin, 1975), p. 243. Para o período do tráfico legal, entre 1796 e 1810, Klein calculou que os negreiros traziam uma média 439 escravos de uma amostra de 350 embarcações. Hebert Klein, **The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade** (Princeton: Princeton Univ. Press. 1978), p. 57. Tal como no presente texto, Verger contudo prefere também imputar uma média de 350 escravos por cada desembarque efetuado na Bahia no século dezanove. Pierre Verger, **Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX** (São Paulo: Corrupio, 1987), p. 663.
- 28 — Torre do Tombo, Lisboa: Comissão Mixta Portugal-Inglaterra em Serra Leoa, «Copy of Dispatch for Commission at Sierra Leone number 78», 08.07.1837.
- 29 — Torre do Tombo, Lisboa: Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, Caixa 2, 04.02.1841.
- 30 — Torre do Tombo, Lisboa: Comissão Mixta Portugal-Inglaterra em Serra Leoa, 23.09.1844, 31.12.1844.
- 31 — Sobre a mortalidade na travessia vide Robert Conrad, **Tumbeiros: O Tráfico de Escravos Para o Brasil** (São Paulo: Brasiliense, 1985), pp. 44-48. 10 por cento é, contudo, uma taxa bem alta, pois, segundo Hebert Klein, o tempo de viagem era a principal causa da mortalidade dos cativos. Pernambuco então tinha a vantagem de ser mais próximo de Angola. Segundo José Honório Rodrigues, Pernambuco estava há apenas 35 dias de viagem de Luanda, enquanto que para a Bahia se viajava por 40 dias e para o Rio de Janeiro até 50. Klein, pp. 86-89. José Honório Rodrigues, **Brasil e África: Outro Horizonte** (Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982), p. 72.
- 32 — Ver Eltis, pp. 114-115.