

O TRÁFICO INTERNO DE ESCRAVOS A PARTIR DO RIO DE JANEIRO, 1809-1833*

Manolo Florentino

Cacilda Machado  

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Carlos E. Valencia Villa  

Universidade Federal Fluminense

Em carta de 4 de dezembro de 1823, o traficante luandense Joaquim Ribeiro de Brito instruiu seu agente no Rio Zaire a trocar os 11 contos de réis em fazendas embarcadas na escuna *Flor do Bungo* por “moleques, moleconas e moleques de 6 palmos passantes, além de algumas negras que sejam vistosas, pois é a gente que eu quero (...). Nada de barbados nem de molequinhos”.¹ Uma vez que, historicamente, eram justamente os “barbados” (isto é, homens adultos) os preferidos pelos americanos para abastecer de mão de obra seus empreendimentos, o conteúdo da carta nos pareceu inusitado. Pesquisas recentes têm mostrado

* Manolo Florentino infelizmente faleceu enquanto este artigo estava em andamento. Este texto é a terceira parte de uma pesquisa planejada para ter quatro partes. As duas primeiras já foram publicadas, tendo Florentino e Valencia Villa como autores. A hipótese que se sustenta em todas as quatro partes foi formulada por Florentino e, nesse sentido, é um dos autores plenos desta terceira parte. Ele também construiu, junto com Valencia Villa, os bancos de dados utilizados ao longo da pesquisa e, em conjunto, definiram os métodos empregados. Após sua morte, Cacilda Machado se agregou ao trabalho. Ela participou na elaboração dos cálculos específicos para cada região de destino dos cativos enviados, dos métodos para verificação e rejeição da hipótese e na redação final do texto. Agradecemos às críticas e comentários dos professores Alex Borucki, Herbert Klein e Walter Pereira, aos comentários dos editores, assim como à avaliação de pareceristas da revista, em especial àquela que chamou a atenção à questão da circulação de informação para o comportamento microeconômico.

1 Carlos Eduardo Valencia Villa e Manolo Florentino, “As crianças na dinâmica do tráfico interno de escravos a partir da cidade do Rio de Janeiro (1809-1834)”, *Afro-Ásia*, n. 61 (2020), pp. 7-36, .

que, no começo do século XIX, houve mudanças no padrão do comércio que transportava milhares de africanos através do Atlântico.

A partir dos registros de navios negreiros constantes no *The Transatlantic Slave Trade Database: Voyages*, o qual contém informações sobre 36 mil viagens entre 1514 e 1866², pesquisadores observaram tal mudança. Florentino e Valencia Villa, numa primeira pesquisa propuseram a hipótese de que as ações inglesas que, desde 1810, buscavam pôr fim ao tráfico Atlântico de escravos seriam a causa da alteração desse padrão. Assim, efetuamos a comparação entre as viagens realizadas nos períodos de 1791 a 1805 e 1810 a 1850. A ideia era comparar a segunda conjuntura – momento em que as ações inglesas foram empreendidas³ – com a conjuntura imediatamente anterior.

O resultado foi a confirmação da mudança nos padrões sexual e etário dos transportados, sugerindo fortemente que as ações inglesas levaram à certeza de que a importação de mão de obra cativa estava com os dias contados. Restava aos escravistas do “Novo Mundo” usar o próprio tráfico para estender a escravidão no tempo, através do uso do potencial reprodutivo, representado pelas mulheres, e pela maximização da exploração do trabalho individual, potencializado pelos “moleques”.⁴

Depois, numa segunda pesquisa Florentino e Valencia Villa buscaram a documentação que permitisse avaliar os resultados dessa nova dinâmica na fase final do grande empreendimento que foi o tráfico de africanos, isto é, a distribuição dos “cativos novos” no território brasileiro.⁵ Esse segundo estudo mostrou-se ainda mais relevante uma vez que a quase totalidade das pesquisas sobre o tráfico interno no Brasil concen-

2 David Eltis, “Tráfico Transatlântico de Escravos”, *The TransAtlantic Slave Trade Database Voyages*, .

3 Manolo Florentino, *Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre África e o Rio de Janeiro*, São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

4 Carlos E. Valencia Villa e Manolo Florentino, “Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850”, *História*, v. 35, pp. 1-20 (2016), .

5 Valencia Villa e Florentino, “As crianças”.

tram-se no período posterior a 1850⁶ ou no período anterior, sobretudo no século XVIII.⁷ Existem apenas algumas poucas pesquisas voltadas para essa conjuntura específica.⁸

Este artigo, por sua vez, procura estudar a distribuição de escravos para os destinos regionais no território do Brasil a partir do porto do Rio de Janeiro. A maioria dos africanos que chegavam nos portos brasileiros era conduzida para o interior, por boieiros e comissários volantes, um movimento pouco documentado. A partir da chegada da família real, em 1808, porém, o fluxo de pessoas que saiam do Rio de Janeiro passaria a ser registrado na Seção de Passaportes da Intendência Geral da Polícia, gerando um grande volume de informações. Em fins dos anos 1990, o

-
- 6 R. Graham, “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil”, *Afro-Ásia*, v. 27 (2002), pp. 121-160; R. Graham, “Another Middle Passage? The Internal Slave Trade in Brazil” in Walter Johnson (org.), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*, (New Haven: Yale University Press, 2004), pp. 291-323; Robert Slenes, “The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market” in Walter Johnson (org.), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*, (New Haven: Yale University Press, 2004), p. 325-370; J. F. Motta, “Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá, Constituição/Piracicaba, e Casa Branca, 1861-1887)”, Tese (Livres Docência em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010; Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira e Thiago Campos Pessoa, “Silêncios Atlânticos: Sujeitos e lugares praieros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (C. 1830 – C.1860)”, *Estudos Históricos*, v. 32, n. 66 (2019), pp. 79-100, .
- 7 Maria do Carmo Salazar Martins e Helenice Carvalho Cruz da Silva, “Via Bahia: A importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão 1759-1772” in *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira*, (Belo Horizonte: Cedeplar, 2006), <https://econpapers.repec.org/bookchap/cdpdiam06/002.htm>; Maria Lemke, “O Caminho do Sertão: Notas sobre a proximidade entre Goiás e África”, *Politeia. História e Sociedade*, v. 1, n. 13 (2013), pp. 115-132; Cristiane Jacinto, “Caminhos entrecruzados: Tráfico transatlântico e interno de escravos no Maranhão do fim do século XVIII” in *IX Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, (Florianópolis, SC: [s.n.], 2019).
- 8 Gabriel Berute, “Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006, ; Diego Santos, “Entre costas brasileiras: o tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778-c.1830”, Dissertação (Mestrado em História Social, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013; Roberto Guedes Guedes e Ana Paula Boscaro, “A cara da escravidão e a cara da liberdade: honra e infâmia (Corte do Brasil, 1809-1833)”, *Afro-Ásia*, n. 59 (2020), pp. 197-234, .

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) financiou a montagem de uma equipe de pesquisadores, coordenada por João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, que procurou produzir uma primeira sistematização dos dados sobre deslocamentos de escravos a partir da capital do império.⁹

Tomamos essa sistematização inicial e a organizamos em um banco de dados composto por dois grandes conjuntos (de agora em diante será citado como BDDRJ). O primeiro, com as partidas, ou seja, com os conjuntos de cativos despachados; o segundo, com a descrição individual dos escravos. O primeiro tem 49.395 partidas, nas quais constam 247.663 cativos. O segundo foi constituído por 45 mil indivíduos, dos quase 250 mil. Trata-se daqueles registros que ofereciam descrições do indivíduo, com destaque para 5 mil que apresentavam informações detalhadas e completas sobre sexo, faixa etária e grau de parentesco entre os viajantes. No entanto, dependendo da região e das variáveis a serem analisadas, o tamanho dessa amostra pode se reduzir ou aumentar.

O período de observação escolhido foi entre 1809 e 1833. A primeira data marca o início da produção dos passaportes e a segunda foi escolhida com o objetivo de acompanhar as mudanças em meio às conjunturas de repressão ao tráfico Atlântico, em especial a proposição inglesa de extinção definitiva das viagens de negreiros a partir de 1831.

Neste artigo, buscamos realizar o desenho das especificidades regionais do tráfico a partir do Rio de Janeiro, que, como será discutido, abastecia os amplos territórios do Sul e Sudeste do Brasil. Nosso interesse particular é observar como a sensação de inevitabilidade do tráfico Atlântico reverberou entre os escravistas nas organizações socioeconômicas de destino, todas elas vinculadas ao escravismo, mas com matizes diferenciados.

Essa percepção sobre o final do tráfico esteve presente entre os anos de 1826 a 1830, pois foi nesse período que se determinou a ilegali-

9 Roberto Guedes e João Fragoso, *Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças)*, Rio de Janeiro: IPEA – UFRJ, 2001.

lidade do comércio atlântico de cativos. Especificamente, em novembro de 1826, a Grã Bretanha e o Brasil assinaram uma convenção que determinou que três anos após a ratificação dessa convenção, o tráfico seria considerado pirataria. Essa ratificação aconteceu em 1827, o que significou que o último ano permitido para comércio legal de africanos seria 1830.

No entanto, deve-se enfatizar que a determinação da ilegalidade foi o desenlace de uma série de mudanças institucionais que começaram anos atrás com, por exemplo, a limitação do tráfico ao interior do Império Português, em 1810, ou com a Convenção de Viena, de 1815, que proibia o comércio de africanos ao norte da Linha do Equador, ou pelo direito que passaram a ter os britânicos em 1817: o de buscar e apreender navios negreiros que estivessem ao norte dessa linha.

Essas mudanças eram sistemáticas e foram sendo implementadas durante tanto tempo que a historiografia tem indagado em várias frentes a compreensão que tinham os agentes sobre o encerramento do abastecimento desde a África. Por exemplo, para as unidades escravistas, Manolo Florentino e José Roberto Góes postularam que, após 1825, a elite escravocrata rural previa o fim iminente do tráfico.¹⁰ Esse fim era tão claro que, como demonstraram Walter Pereira e Thiago Campos, a infraestrutura no litoral do sudeste brasileiro para receber os africanos importados foi desmontada na virada de 1830.¹¹ Em termos dos pensadores da época, Ronald Raminelli enfatizou que na década de 1820 estava evidente que a escravidão e seu comércio internacional iria terminar.¹² A circulação dessa ideia também acontecia nos jornais,¹³ e chegou aos âmbitos locais.

10 Manolo Florentino e José Roberto Góes, *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1850*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997, p. 65.

11 Walter Pereira e Thiago Campos, “Silêncios Atlânticos: Sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (C. 1830 – C.1860)”, *Estudos Históricos*, v. 32, n. 66 (2019), pp. 79-100, .

12 Ronald Raminelli, “Reformadores da escravidão Brasil e Cuba c. 1790 e 1840”, *Varia Historia*, v. 37, n. 73 (2021), pp. 119-154, .

13 Alain Youssef, “A imprensa e a reabertura do tráfico transatlântico de africanos para o Brasil, 1831-1840”, *Tempo*, v. 27, n. 2 (2021), pp. 228-246, .

Por exemplo, Thiago Campos comenta que, no caso do sul da Província do Rio de Janeiro, políticos da região tinham “*a crença numa lei constituída, a priori, para ser cumprida*”¹⁴ e, por último, essa sensação de fim inevitável para a escravidão e seu tráfico também alcançou a expansão da produção cafeeira.¹⁵

Isso sinaliza que os senhores de escravos estavam cientes de que, em 1830, o abastecimento internacional de trabalhadores cativos terminaria. Dito isso, também se deve reparar que embora a historiografia tenha avançado em múltiplos aspectos, ainda não há estudos rigorosos e amplos sobre a microeconomia da produção escravista no sentido estrito, sobretudo no comportamento do agente consumidor de escravos, incluindo análises sobre suas decisões de investimentos, restrições derivadas da informação disponíveis ou tipo de racionalidade que empregava.

Sendo assim, as mudanças no padrão sexo-etário da importação de escravos poderiam ter sido derivadas das decisões de investimentos em tipos diferentes de cativos para unidades produtivas que estavam sendo montadas ou rapidamente transformadas na conjuntura pós-independência como, por exemplo, para o café no Vale do Paraíba ou para a expansão da fronteira agrícola no sul do Império.

No entanto, o objetivo específico deste texto não é indagar as decisões de investimentos dos compradores finais, trata-se, aqui, de explicar os deslocamentos para os destinos dos escravos redistribuídos do Rio de Janeiro.

O texto está dividido em seis partes, sendo a primeira esta introdução. A segunda consiste em uma menção ao quadro geral dos registros presentes na fonte, enquanto a terceira trata da análise do mercado através das partidas. Na quarta parte apresentamos as quantidades de escravos recebidas nas regiões e municípios, estabelecendo a diacronia

14 Thiago Campos, “Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro, (Rio de Janeiro, c.1831-1850)”, *Tempo*, v. 24, n. 3 (2018), pp. 422-449, .

15 Rafael de Bivar Marquese, *Administração & escravidão: idéias sobre a gestão da agricultura escravista brasileira*, São Paulo: Editora Hucitec: FAPESP, 1999, p. 178.

da sua recepção; a quinta, estudamos as características de naturalidade, sexuais e etárias dos escravos que se destinavam para cada lugar. Na sexta e última, sintetizamos as conclusões.

Quadro geral dos registros

Entre 1809 e 1833, os escravos que partiram do Rio de Janeiro para o exterior do Brasil ou para a região do Rio da Prata compõem uma ínfima parcela do conjunto total de nosso banco de dados. Foram apenas 521 indivíduos. Dirigiam-se principalmente a países da Europa e da África.

Para a Europa, a maior parte dirigia-se a Portugal (137 dos 194 indivíduos). A distribuição dessas partidas ao longo do tempo demonstra a concentração em dois períodos: 1823, na conjuntura da independência, e após 1830, quando se percebia como iminente a abolição do tráfico Atlântico (Figura 1). O perfil desses 194 cativos sugere tratar-se de escravos domésticos, pois eram sobretudo idosos e crianças, com forte presença de mulheres.

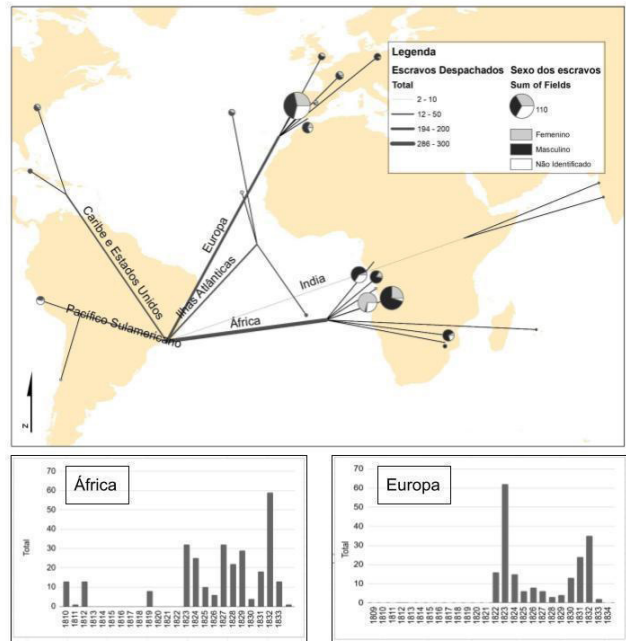
Para a África viajaram 286 cativos, e a maior parte foi para Angola, Cabinda e Benguela (227). A concentração de partidas ocorreu em duas conjunturas: 1823-24 e 1827-29 (Figura 1). Tudo indica que eram senhores deixando definitivamente o Brasil e levando consigo alguns escravos – principalmente homens adultos e crianças do sexo masculino –, talvez para dar continuidade a empresas escravistas no novo destino.

Além dos destinos na Europa e África, nos registros também aparecem alguns poucos escravos viajando para outros portos internacionais: Índia, Açores, Cabo Verde e Santa Helena – e dali para o Cabo de Boa Esperança. Um outro pequeno grupo foi para as Américas, ao Pacífico Sulamericano, Lima (ou Callao) e Valparaíso, outros para Cuba e Estados Unidos (Figura 1).

Embora se possa imaginar a existência de alguma conexão direta entre o Brasil e portos em Cuba e nos Estados Unidos, já que essas três

regiões eram grandes economias escravistas, tal conexão não encontra evidências nas viagens de senhores com escravos partindo do Rio de Janeiro nesse período.

Figura 1: Escravos despachados do Rio de Janeiro para destinos internacionais

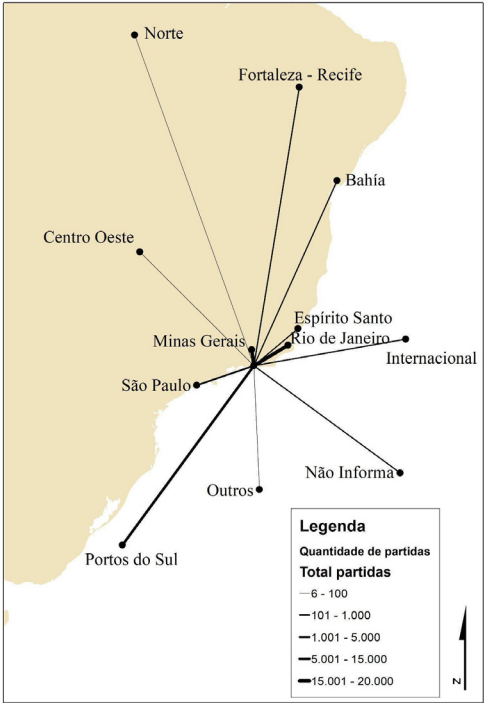


Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

Os registros dos cativos despachados do Rio de Janeiro para o Rio da Prata são colocados na fonte sob o denominador comum de *Portos do Sul*. Significa, provavelmente, que as autoridades não diferenciavam entre espaços pertencentes ao Brasil e espaços em disputa. Como se discutirá adiante, com toda probabilidade isso tem a ver com os conflitos territoriais que se refletem nas informações dos passaportes. Por essa razão, e para manter a coerência metodológica, essa chamada região de *Portos do*

Sul compõe, com as demais regiões, o conjunto social a ser analisado e comparado nas próximas páginas.

Figura 2: Partidas do Rio de Janeiro para destinos no Brasil e Rio da Prata, 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

A imensa maioria dos passaportes informava algum destino específico no Sudeste e no Sul do Brasil. Dentre as 49 mil partidas, 930, isto é, 1,8% do total, não especificaram seu destino. Portanto, a informação que aparece na Figura 2 registra mais de 97% de todos os despachos. O menor de todos os destinos foi a própria Corte, com somente 6 partidas. Trata-se de escravos que saíram da Cidade para retornar imediatamente.

Por tal razão, receberam passaportes que autorizaram esse deslocamento com seu posterior retorno. Esses casos e esse tipo de passaportes foram excepcionais.

Para o período que aqui se estuda, a Figura 2 demonstra que as regiões Norte e Centro Oeste receberam menos de 100 envios. Para a primeira foram tão somente 51 envios com 277 cativos; para a segunda, 41 remessas com 179 escravos. Dessa forma, para essas áreas, o Rio de Janeiro não enviou nem 0,2% de todas as partidas despachadas.

Com mais de 100 partidas e menos de 1.000 partidas, ainda na Figura 2, apresentam-se três áreas: o arco entre Fortaleza e Recife (240), Bahía (242) e Espírito Santo (349). Cativos despachados foram, respectivamente: 138, 566 e 1.184. Esses volumes são relevantes. No entanto, nenhum deles conseguiu receber nem 0,5% dos escravos remetidos do Rio de Janeiro.

Deve-se chamar a atenção, em especial, para o pequeno vínculo com a Bahia¹⁶ e com Recife.¹⁷ A historiografia reconhece a importante conexão desses dois portos com África.¹⁸ Sendo assim, se pode afirmar que enquanto o vínculo com África era estreito, o vínculo com a capital imperial era relativamente fraco. Outras pesquisas poderiam indicar se, no sentido contrário, isto é, de Recife ou da Bahia para o Rio de Janeiro, esse vínculo era mais forte.

Todos os destinos até aqui mencionados eram minoritários das remessas de cativos enviadas a partir do porto do Rio de Janeiro. Agregados, não alcançaram nem 5% do total de partidas. Em outras palavras, 95% dos envios do porto carioca se concentram em quatro grandes regiões: os chamados Portos do Sul, a Província de São Paulo

16 Lemke, “O Caminho do Sertão”; Alex Costa, “Agenciadores do tráfico miúdo: ciganos no comércio de escravos no interior da Bahia, 1831-1850.” in *IX Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, (Florianópolis, SC: [s.n.], 2019).

17 Luana Teixeira, “Comércio interprovincial de escravos em Alagoas no Segundo Reinado”, Tese Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

18 Valencia Villa e Florentino, “Abolicionismo inglês”.

(que na época incluía portos externos ao atual Estado de São Paulo, como Paranaguá), a província do Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Das mais de 49 mil partidas que integram o Banco de Dados, 39,9% foram para a própria região do Rio de Janeiro. A seguir estava Minas Gerais, com 36,6% do total. Em terceiro lugar estavam os Portos do Sul, com 11,2% e, por fim, São Paulo, que foi o destino de 7,6%.

Em muitas ocasiões, os passaportes só informam que os escravos eram transportados para uma região, sem anotar a localidade específica dentro dela. Isso foi especialmente importante para Minas Gerais, que registrou 55% de partidas sem local ou cidade exata. Também se deve destacar que São Paulo teve 41% de partidas sem destino determinado. Já para os Portos do Sul e para o Rio de Janeiro, essa falta de especificação foi menos relevante (ver tabelas 1 a 4 do anexo).

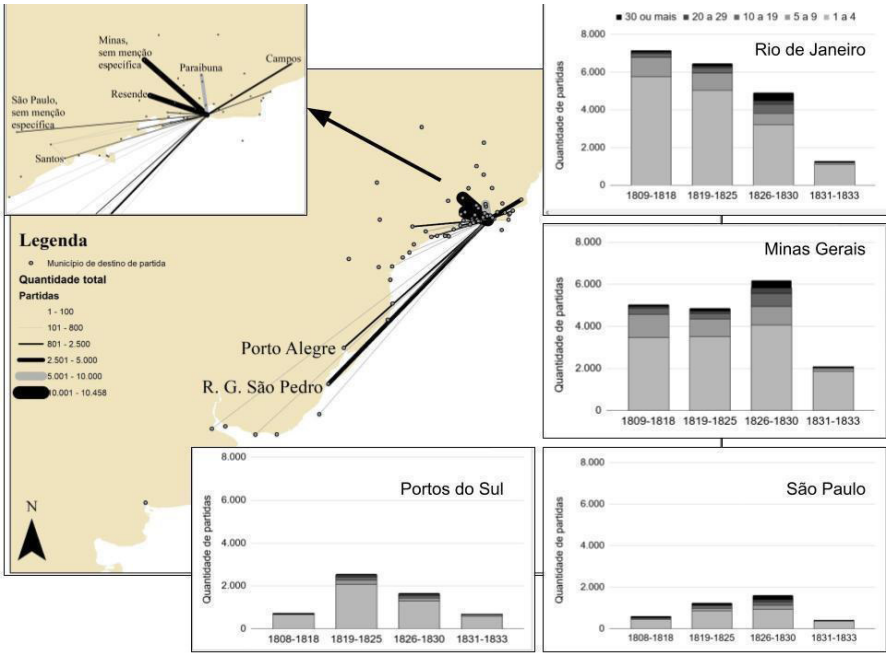
Observe-se, no entanto, que mesmo com a especificação de um porto ou ponto de destino, poderia existir um redirecionamento de parte dos escravos para um outro local próximo. Por exemplo, no caso dos cativos enviados para Rio Grande, poderia uma porção deles, posteriormente, ter sido redistribuída para Montevideu ou, para citar outro exemplo, parte dos enviados para Campos poderia ter sido realocada em áreas próximas de Minas Gerais ou do Espírito Santo. Embora essa redistribuição tenha sido muito provável, os dados de nossa fonte não permitem verificar tal movimento.

O tráfico através das partidas

A Figura 3 representa as partidas, tanto para as regiões (gráficos de barras) quanto para os municípios (mapa). Deve-se destacar que os despachos sem destino específico dentro de uma província se encontram representados, pois seus números foram relevantes. O maior receptor de partidas foi a cidade de Resende, no Rio de Janeiro; em segundo lugar, Paraibuna, em Minas Gerais; em terceiro, Campos; em quarto, o Rio Grande de São

Pedro; por fim, quase empatados, Santos e Porto Alegre (ver tabelas 1 a 4 do anexo).

Figura 3: Quantidade de partidas e seu tamanho, despachadas do Rio de Janeiro para os municípios das quatro principais regiões, 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

A Figura 3 também mostra outros municípios que receberam partidas ao longo do período 1809-1833. Foram muitos os pontos abastecidos de cativos despachados do Rio de Janeiro. Um detalhe deve ser destacado, porém: as linhas que unem o porto Carioca com estes destinos não apresentam escalas. Isto é, as partidas iam, na imensa maioria dos casos, diretamente para seu destino, sem paradas intermediárias. É

possível que nesses destinos se comece uma rede capilar de distribuição para destinos finais.

Sobre a diacronia da recepção de escravos, a Figura 3 informa sobre quatro períodos: 1809-1818, 1819-1825, 1826-1830 e 1831-1833, determinados segundo a dinâmica do comércio transatlântico de escravos e o consequente ritmo de despachos a partir do Rio de Janeiro.¹⁹ Tanto na fase atlântica quanto na interna, os anos de 1809 a 1818 foram de estabilidade em relativamente pequenos volumes. De 1819 a 1825, a importação e a distribuição de cativos começou a crescer. O movimento se acelerou em 1826 e chegou ao ápice em 1830. Após esse ano, e pelo menos até 1833, o despacho passou por uma forte queda.

Em termos de partidas, os destinos para Minas Gerais e São Paulo seguiram esse padrão geral, pois elas tiveram uma relativa estabilidade no primeiro período e pequena oscilação no segundo (enquanto Minas Gerais oscilou negativamente, São Paulo teve incremento). Entretanto, entre 1826 e 1830 ambas tiveram uma forte aceleração; a seguir, nos anos de 1831-1833, passaram por uma queda.

A dinâmica do tráfico para os Portos do Sul foi distinta. O pico de partidas ocorreu de forma antecipada, entre 1819-1825, e o terceiro período (1826-1830) manteve altos volumes. Em outras palavras, se comparados com as duas grandes regiões anteriores, os Portos do Sul anteciparam o máximo. Tudo indica que essa antecipação esteve vinculada aos movimentos de independência, ao conflito da Cisplatina e à tentativa de controle luso-brasileiro de parte desta área. Essa questão será discutida páginas à frente.

A dinâmica do tráfico também foi distinta para a própria Província do Rio de Janeiro. Para lá, a quantidade de partidas foi se reduzindo ao longo do tempo (Figura 3). Essa região, no entanto, foi a maior receptora de cativos despachados do porto carioca em todo o período. Logo, a queda no número de partidas não foi acompanhada da redução da quantidade de escravos enviados.

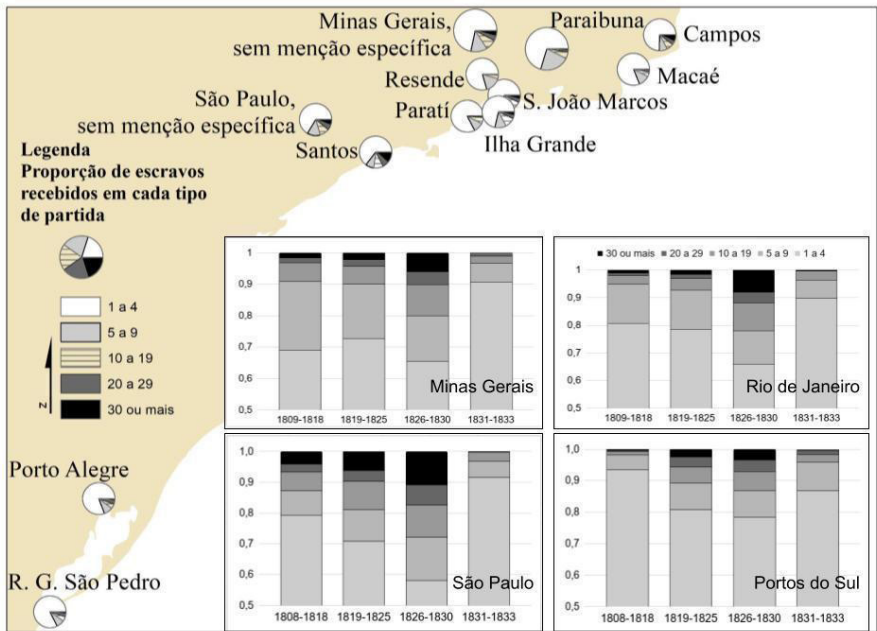
19 Valencia Villa e Florentino, “As crianças”.

As pequenas partidas foram definidas como aquelas integradas por até 4 escravos. Esse tipo de envio sempre foi majoritário para todas as regiões, mas para o Rio de Janeiro foi perdendo espaço ao longo do tempo. Se entre 1809-1818 as pequenas partidas representavam 81% do total, em 1826-1830 eram apenas 66% desse total. Ao contrário, as grandes partidas, aquelas que levaram 30 ou mais escravos, foram ganhando relevância, pois entre 1809-1818 eram só 1% e entre 1826 e 1830 passaram para 8% (ver tabelas 5 a 8 do anexo). Em outras palavras, as grandes empresas tornaram-se mais ativas na província do Rio de Janeiro justo antes do fim do tráfico internacional de 1830, reduzindo a participação percentual dos pequenos traficantes.

Para os Portos do Sul, os pequenos traficantes também perderam participação relativa. Entre 1809-1818, efetuaram 93,6% de todas as partidas. Quando se deu o pico do tráfico na época do controle Luso-Brasileiro, eles se reduziram a 80,9% e continuaram em patamar semelhante (78,6%) no período seguinte, 1826-1830. Essa queda relativa foi acompanhada pelo aumento das grandes empresas, que passaram de 0,2% em 1809-1818 para 2,4% e 3,2% nos períodos de 1819-1825 e 1826-1830, respectivamente. Esse movimento foi acompanhado também pelo crescimento das partidas, que moviam entre 20 e 29 escravos, e as intermediárias, que moviam entre 10 e 19 escravos (ver tabelas 5 a 8 do anexo).

Figura 4:

Proporção dos tipos de partida, segundo seu tamanho, despachadas do Rio de Janeiro para principais municípios (que recebem mais de 800 partidas), 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

A diferença entre os tipos de partidas para a província do Rio de Janeiro e para os Portos do Sul foi a de que, na primeira, houve queda no número das pequenas partidas, em termos absoluto e relativo, enquanto o tráfico acelerava e seu lugar foi ocupado e ampliado por grandes traficantes; nos Portos do Sul, todas as classes de traficantes aumentaram seus despachos na época do controle luso-brasileiro da Cisplatina. Ou seja, os pequenos traficantes também se multiplicaram em termos absolutos, embora os médios e grandes tenham se multiplicado ainda mais.

Essa situação foi análoga àquilo que ocorria em São Paulo e Minas Gerais, mas em momentos diferentes. Ambas as províncias assistiram ao aumento do pequeno tráfico, mas a multiplicação do grande foi mais rápida. As grandes partidas com destino a São Paulo passaram de 3,8% entre 1809-1818 para 10,5% entre 1826-1830. Para Minas Gerais, nos mesmos períodos, esse tipo de partida passou de 1,9% para 5,9%. (ver tabelas 5 a 8 do anexo).

Como indicamos anteriormente, o grande tráfico atuava na fase Atlântica e, de forma simultânea, em direção a todas essas quatro grandes regiões. Quando aparecia a oportunidade de aumentar o abastecimento de escravos para uma região, os grandes traficantes elevavam os despachos até chegar a seus máximos. Por exemplo, quando se ampliou o tráfico para os Portos do Sul entre 1819 e 1825, em consequência do avanço luso-brasileiro, os grandes traficantes (e seus compradores) aproveitaram para multiplicar as partidas. Alguns anos depois, entre 1826 e 1830, o mesmo foi feito nas outras três regiões, pois os traficantes sabiam que a janela de oportunidade se fecharia em 1830.

Essa estratégia fica evidente quando se repara nas porcentagens dos tipos de partidas que receberam os municípios que estão na Figura 4. As localidades em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo que receberam grandes volumes antes de 1825 quase não foram abastecidas através de grandes partidas. Já aqueles lugares que assistiram a um forte incremento após 1825, registraram esse abastecimento principalmente através de grandes remessas de escravos.

Por exemplo, Resende foi o maior receptor de partidas de escravos. O período de auge para esse local foi entre 1813 e 1822, quando ali chegaram 8.937 partidas. Destas, somente 30 levaram 30 ou mais escravos. Campos, por sua vez, recebeu 4.890 partidas, mas o auge do abastecimento ocorreu entre 1822 e 1830, ou seja, após o auge de Resende. Foram 282 partidas com 30 ou mais escravos para Campos entre 1822 e 1831. Portanto, Campos recebeu 9,4 vezes mais grandes partidas do que Resende.

O abastecimento de Minas Gerais através de Paraibuna também atingiu o auge em torno de uma década antes do fim do tráfico Atlântico. Assim, o máximo ocorreu entre 1813 e 1822, com 6.630 partidas. Destas, só 86 tinham 30 ou mais escravos. Trata-se, portanto, do mesmo caso de Resende. Semelhante a Campos, Santos só começou a receber partidas de forma relevante em 1822. Ao todo, foram 1.099 partidas. Entre 1822-1830, 995, das quais 130 foram de 30 ou mais escravos. Ou seja, visto em conjunto, esses números permitem vislumbrar as estratégias dos grandes traficantes e ainda revelam que os contextos microrregionais também tinham influência na dinâmica temporal das rotas do mercado interno.

Escravos redistribuídos

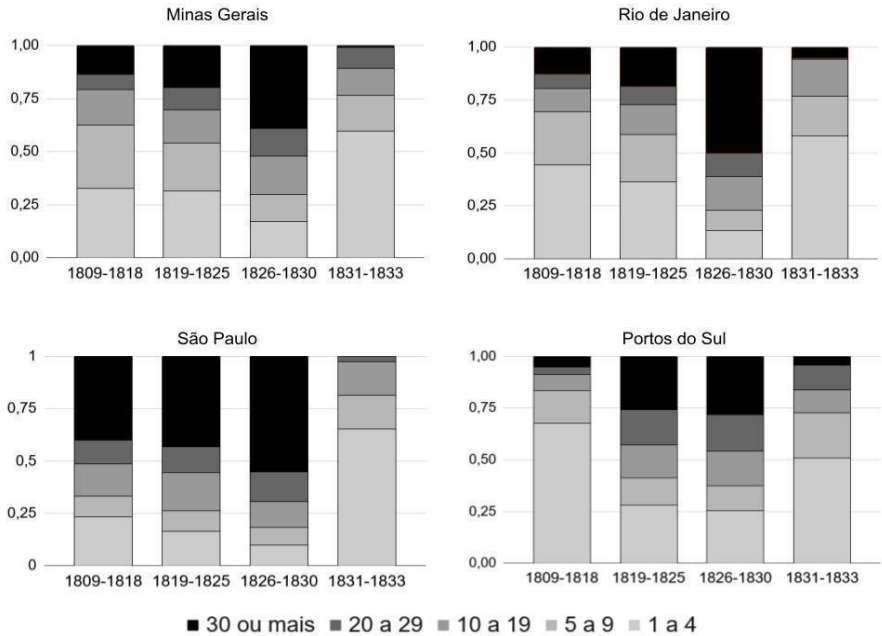
A forte presença dos grandes traficantes no mercado interno, nos anos imediatamente anteriores a 1830, pode ser observada na Figura 5, que representa a proporção de escravos remetidos para as regiões em cada período, segundo o tamanho da partida.²⁰

Entre 1809 e 1818, as grandes partidas deslocaram 5%, 13% e 13% dos cativos remetidos para os Portos do Sul, Rio de Janeiro e Minas Gerais, respectivamente, o que significava uma proporção pequena dos despachos. Para São Paulo, foram despachados somente 3.025 escravos nesses 10 anos. Portanto, a participação dos grandes traficantes também era acanhada no quadro geral, embora possa parecer relevante no quadro regional e conjuntural (40%).

20 Observe-se que na Figura 4 se representam as porcentagens dos tipos de partida; na Figura 5, as porcentagens dos escravos que viajavam nelas.

Figura 5:

Proporção de escravos despachados do Rio de Janeiro para as principais regiões, segundo o tamanho da partida em que foram enviados, 1809-1833

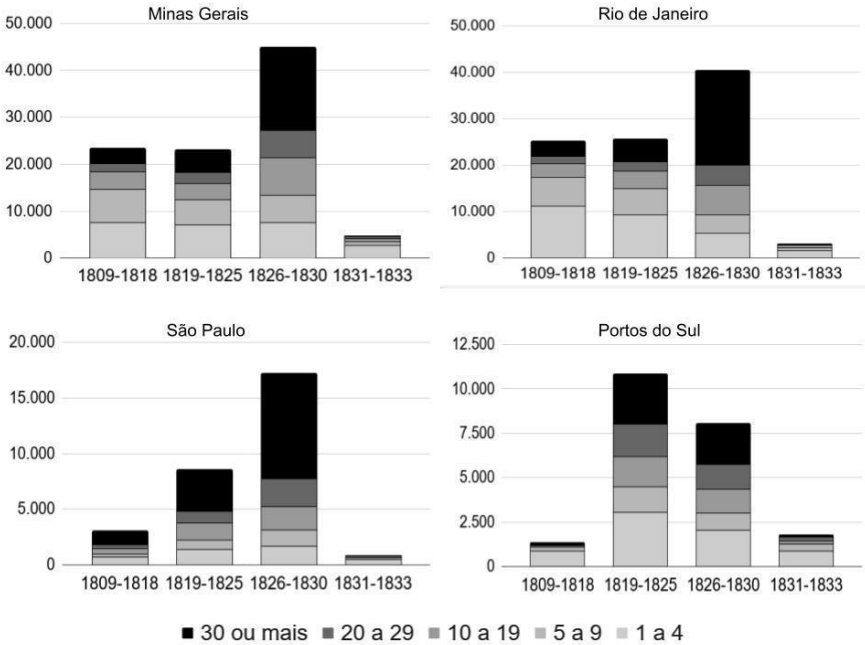


Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

Em comparação às grandes partidas, antes de 1819 as pequenas partidas abasteciam um quarto do mercado de São Paulo, um terço do mercado de Minas Gerais, quase metade do mercado do Rio de Janeiro e dois terços dos mercados dos Portos do Sul. Porém, a partir de 1819, os pequenos traficantes começaram a perder participação. No período seguinte, 1826-1830, enviaram 26% dos escravos aos Portos do Sul, 17% dos que foram para Minas Gerais, 13% dos despachados para o Rio de Janeiro e 10% dos que iam para São Paulo. Só recuperaram sua participação após 1830, quando o abastecimento atlântico tendeu a desaparecer.

No entanto, é necessário observar o movimento quantitativo dos indivíduos. Para começar pelo caso dos Portos do Sul, como se mostrou, no período de 1819-1825, as partidas para lá se catapultaram. Passou-se de 1.325 cativos remetidos entre 1809-1818 para 10.830 entre 1819-1825. Entre 1826-1830, o total foi de 8.045 (Figura 6).

Figura 6:
Quantidade de escravos despachados do Rio de Janeiro para as principais regiões, segundo o tamanho da partida, 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

Embora existisse uma conexão entre o Rio de Janeiro e os Portos do Sul desde muito antes da virada do século, os vinte anos em que aconteceram os processos de independência ibero-americanos assistiram à transformação da região na quarta maior receptora de escravos despa-

chados do Rio de Janeiro e na terceira em número de partidas. Em média, antes de 1822, esses portos receberam 189 cativos ao ano enviados do Rio de Janeiro, mas no ano da independência (1822) e até 1824 foram mais de 3.000 cativos anualmente. Em 1825, quando as remessas caíram para insignificantes 166 escravos, a Cisplatina se integrou às Províncias Unidas do Rio da Prata, com o nome de Província Oriental (mais tarde Uruguai) e assinou a proibição do tráfico de escravos.²¹ Porém, o Brasil continuaria no controle de Montevideu até 1829.²² Assim, em 1826, quando o conflito entre Buenos Aires e o Rio de Janeiro se revigorou, a área novamente recebeu mais de 3.000 escravos. Após a independência do Uruguai, em 1828, e até 1831, as remessas anuais tiveram uma média de 1.329 indivíduos – valor elevado, no entanto menor que nos anos anteriores, quando os brasileiros estavam presentes em Montevideu (ver Tabela 9 do Anexo).

No total, entre 1809-1833, do Rio de Janeiro para a área se enviaram cerca de 22 mil escravos, 70% deles no período entre 1822-1828. Esses números devem ser situados no quadro maior do comércio escravista em pelo menos três âmbitos. Em primeiro lugar, geopolítico, isto é, na reconfiguração das fronteiras sobre o litoral oceânico do Uruguai e do Rio Grande do Sul;²³ segundo, na conexão comercial entre o Rio de Janeiro e esse litoral, tanto na época da ligação trans-colonial quanto na configuração dos estados independentes;²⁴ terceiro, em termos quantitativos, ao

21 Alex Borucki, “250 años de tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata De la fundación de Buenos Aires a los «colonos» africanos de Montevideo, 1585-1835”, *Claves. Revista de Historia*, v. 7, n. 12 (2021), p. 80, .

22 Alex Borucki, *Abolicionismo y tráfico de esclavos en Montevideo tras la fundación republicana (1829-1853)*, 1. ed, Montevideo, Uruguay: Biblioteca Nacional: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la República, 2009.

23 Fernando Jumar, “La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen” in Raúl Fradkin (org.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, (Buenos Aires: UNIPe/ EDHASA, 2012), v. II.

24 Fabrício Prado, “Addicted to Smuggling – Contraband Trade in Portuguese America and Rio de la Plata” in Christoph Rosenmüller (org.), *Corruption in the Iberian empires: greed, custom, and colonial networks*, (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2017), pp. 197-214.

complementar os dados conhecidos sobre o movimento de escravos da África para essa região de América.²⁵

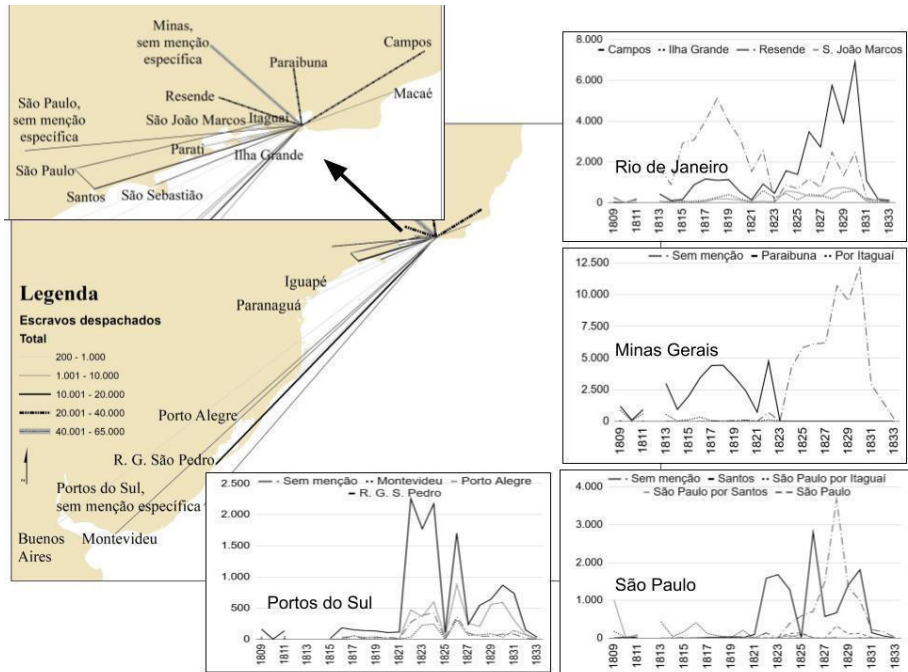
Este não é o lugar para aprofundar esses três âmbitos, embora deva-se destacar alguns elementos. Começando pelo geopolítico, visto que a fonte usa a expressão *Portos do Sul* para identificar a região. Dessa forma, as autoridades que emitiram os passaportes lograram driblar o problema de definir as soberanias nacionais e provinciais que estavam em construção naquele momento. Sendo assim, nesse conjunto se incluíram portos desde Laguna até a Patagônia. Contudo, os despachos relevantes foram destinados especificamente para as cidades de Montevideu, Porto Alegre e Rio Grande. Esta última foi a maior, com 12.401 desembarcados dos quase 22 mil escravos despachados para a área. Muito provavelmente boa parte desses cativos eram redistribuídos para o interior.

O litoral que une esses três pontos, de Porto Alegre a Montevideu, se estende por cerca de 800 km. Entre esses dois lugares encontra-se Rio Grande de São Pedro, situado na ligação da Lagoa do Patos com o Oceano Atlântico. O impressionante incremento de despachos (figura 7) para esse último porto em 1822, quando as forças luso-brasileiras tomaram Montevideu, sugere que esse foi o principal ponto de incorporação de cativos para toda a região da Cisplatina e do Rio Grande do Sul. No entanto, as séries quantitativas indicam que, entre 1822 e 1824, muitos desses escravos se destinavam à Cisplatina (Uruguai) e ao sul do Rio Grande do Sul; já entre 1826 e 1830, se dirigiam sobretudo para o norte do Rio Grande do Sul.²⁶

25 Álvaro Ortega e Melba Guariglia Zás (orgs.), *La ruta del esclavo en el Río de la Plata: su historia y sus consecuencias: memorias del simposio*, Primera edición, Montevideo, Uruguay: UNESCO, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2005.

26 A expansão de estancieiros brasileiros e da escravidão nessa região na década de 1820 foi estudada por vários autores, entre eles: Alex Borucki, Karla Chagas e Natalia Stalla, *Esclavitud y trabajo: un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya (1835-1855)*, Montevideo: Pulmón Ediciones, 2004. Helen Osório e Juan Luis Martirén, “¿Un espacio rioplatense ampliado? Análisis de una economía agraria en el sur de Brasil (Triunfo y Santo Amaro, 1784-1849)”, *Revista de Indias*, v. 81, n. 282 (2021), pp. 407-440, .

Figura 7: Quantidade de escravos despachados do Rio de Janeiro para os principais municípios (que recebem mais de 200 cativos) e regiões, 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

No segundo âmbito, ao contrário de Montevidéu, a série para Buenos Aires não teve correlação alguma com as de Rio Grande de São Pedro ou Porto Alegre. De fato, os números para a antiga capital do vice-reino foram os menores da região, registrando apenas 242 cativos recebidos da capital brasileira ao longo de todo o período. Isso indica que o comércio de escravos entre essas duas cidades entre 1819 e 1833 foi bem mais fraco do que no período anterior às independências.

Deve-se destacar que os anos aqui estudados foram conturbados, pois Buenos Aires e o Rio de Janeiro estiveram em confronto bélico da segunda década do século XIX até meados da década de 1850. Esse

conflito envolveu uma parte da área que aqui se define como Portos do Sul, o que modificou a posição geopolítica de Montevideu em várias ocasiões ao longo dessas décadas.²⁷ Especialmente após 1822, a conexão comercial que existia na época colonial entre Montevideu e o Rio de Janeiro se consolidou, o que reduziu a prevalência da antiga relação entre Montevideu e Buenos Aires.²⁸ É nesse quadro de realinhamento das posições geopolíticas, na década de 1820, que se entende a quase inexistência do vínculo entre os portos carioca e portenho, ao mesmo tempo que se explica o incremento de remessas de escravos do Rio de Janeiro tanto para Montevideu quanto para Rio Grande de São Pedro e Porto Alegre.

O terceiro âmbito que a análise do tráfico do Rio de Janeiro para os Portos do Sul nos permite abordar são os números de chegadas de cativos para a região. Segundo os dados do *slavevoyages.com* por nós agregados,²⁹ entre 1809 e 1834, em torno de 4.000 cativos desembarcaram nos litorais de Paraná, Santa Catarina, Rio Grande, Uruguai e Buenos Aires. A estes se juntam outros milhares provindos do Brasil,³⁰ totalizando assim pouco mais de 10.000 cativos para a área. A este montante se devem agregar outros quase 22 mil registrados em nossa fonte. Portanto, no total, podem ter sido mais de 32 mil escravos chegando na região sul nesse período.

De forma semelhante ao que aconteceu nos Portos do Sul, o ano de 1822 também catapultou os despachos de escravos do Rio de Janeiro para a província de São Paulo, em especial para Santos. Nosso banco de dados permite calcular uma média anual de desembarques nesse porto, entre 1809 e 1821, de apenas 25 cativos, e para toda a província uma média de 274 escravos. Em 1822, Santos recebeu 1.581, e a província, 2.130 cativos. Nos dois anos seguintes, desembarcaram no porto quase 3.000

27 Fabricio Prado, “Comércio trans-imperial e monarquismo no Rio da Prata revolucionário: Montevideu e a Província Cisplatina (1808-1822)”, *Almanack*, n. 24 (2020), pp. 1-47, [doi](#).

28 Fabricio Prado, “Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas. (1777-1824)”, *História Econômica & História de Empresas*, v. 25, n. 1 (2022), pp. 62-93. p. 84.

29 Eltis, “Tráfico Transatlântico de Escravos”.

30 Borucki, “250 años de tráfico”, p. 258.

cativos provindos do Rio de Janeiro, enquanto a província recebeu pouco menos de 5.000. Em 1825 houve uma queda nas remessas, compensada por uma média anual de quase 3.500 escravos entre 1826 e 1830 para toda a província (ver Tabela 9 do anexo). Após 1830, a média anual de desembarques se reduziu para menos de uma centena (Figura 7).

As oscilações para Santos após 1821 foram acompanhadas por oscilações opostas no movimento de despachos para a Província de São Paulo, sem especificação do destino final. Por exemplo, na Figura 7 se vê que a queda para Santos no biênio 1826-1827 foi simultânea ao incremento (1.489 e 3.665 escravos respectivamente) de envios para a província sem um destino específico. Isso sugere que uma parte desses envios estava, de fato, indo *para* ou *por* Santos.

Acreditamos que sejam duas as respostas para essa ausência de informação. Por um lado, o silêncio dos traficantes, que preferiam um passaporte geral ao invés de um específico. Como evidência desse caso, pode-se observar o ano de 1825, quando os desembarques para Santos despencaram ao mesmo tempo em que caíam para todos os outros portos do litoral paulista,³¹ o contrário aconteceu para a cidade de São Paulo pela via de Itaguaí, pois seu movimento aumentou de 27 para 102 escravos de 1824 a 1825. Pode ser que essa diferença consista no fato de que a rota da primeira era marítima, enquanto a segunda, terrestre. Assim, os passaportes gerais seriam para escravos que eram transportados de navio e os específicos para os que iam em tropas.

A segunda resposta pode ser consequência dos envios de escravos para uma área que foi genericamente definida como Província de São Paulo. Essa área era percebida como um todo, e não por pontos específicos, ou seja, como um território único no qual se agregavam vários locais. Foram despachados quase 10 mil escravos entre 1824 e 1830 para a província de São Paulo, sem menção específica de destino. A estes, devem-se agregar

31 São Sebastião recebeu 303 cativos em 1824 e, em 1825, só 20; Ubatuba passou de 123 escravos em 1824 para nenhum em 1825; Paranaguá caiu de 157 escravos para 8 de 1824 a 1825.

os mais de 12 mil cativos enviados para Santos (Este volume também foi ingressado na província de São Paulo, pois é evidente que, embora desembarcou no porto de Santos, não ficou nesse mesmo porto, já que de ter ficado, tivesse alterado a sua demografia urbana). Como já se mostrou, os grandes empresários do tráfico participaram de forma ativa no movimento desse imenso contingente durante esses poucos anos. Portanto, é possível inferir que se trata de despachos que abasteciam o Oeste Paulista e sua produção de cana de açúcar, pois essa seria a única região paulista com capacidade de absorver tal volume de trabalho cativo em tão pouco tempo, sendo abastecida por grandes traficantes.

Klein e Luna mostraram que as áreas de produção de açúcar e café em São Paulo nas primeiras décadas do XIX não se misturaram, pois a indústria açucareira precisava de fortes investimentos iniciais.³² Pelo contrário, o café tinha poucas barreiras de ingresso, embora sua primeira coleta demorasse vários anos. Isso resultava de o café ser, nessas décadas, uma cultura de pequenos produtores, enquanto os grandes se mantiveram na cana, já que não podiam substituir ou abandonar seus investimentos com facilidade.

Por tal motivo, na década de 1820 o principal produto da província ainda era o açúcar. Entre os pesados investimentos necessários para sua produção, se encontrava a compra de escravos.³³ Essa atividade se localizava na área de Campinas, Itu, Constituição (atual Piracicaba) e suas redondezas.³⁴ Deve-se aproveitar para mencionar que nessa década, o café

32 Herbert Klein e Francisco Luna, “Ascensão da produção comercial de café em São Paulo no início do Século XIX” in *I Seminário de História do Café: História e Cultura Material*, Itú, 2006.

33 Herbert Klein e Francisco Luna, “African-born Slaves in the São Paulo Economy, 1804-1850” in *Pour l’histoire du Brésil*, (Paris: L’Harmattan, 2000), pp. 423-434.

34 Francisco Luna e Herbert Klein, “Escravos e Senhores no Brasil no Início do Século XIX: São Paulo em 1829”, *Estudos Econômicos*, v. 20, n. 3 (1990), pp. 349-379; R. L. Marcondes e J. F. Motta, “As viagens do Conceição Esperança: Tráfico de escravos entre São Paulo e Moçambique (1820-22).” *Resgate – Revista Interdisciplinar de Cultura*. v. 25, pp. 27-56, ; Maria Alice Rosa Ribeiro e Maísa Faleiros da Cunha, “A ‘Segunda Escravidão’ na Princesa do Vale (Vassouras, RJ) e na Princesa do Oeste (Campinas, SP), 1797-1888”, *História*, v. 37 (2018), p. e2018029, .

começou a ser produzido em grandes volumes no Vale do Paraíba. No entanto, ainda não era a época dos grandes plantéis escravistas.³⁵

Em síntese, por um lado, para fornecer escravos para a região açucareira, o mais provável era que a rota fosse pela via do porto de Santos e que o destino específico fosse a área de Campinas, Piracicaba, Itu e suas imediações. Na mesma época, por outro lado, o destino dos cativos que iam para a produção de café foi Rezende e Paraibuna, no Vale do Paraíba.

O forte incremento de despachos para São Paulo nos anos anteriores a 1830 indica a antecipação de empresários paulistas do açúcar nos acontecimentos desse ano. Esse movimento foi semelhante ao acontecido nas remessas para Campos, no norte fluminense, também grande produtor de açúcar. Campos era um produtor de longa data e os investimentos em escravos existiam antes do período aqui estudado.³⁶ Na década anterior a 1819, em média, Campos recebia 450 escravos por ano do Rio de Janeiro. No período entre 1819 e 1825, essa média quase duplicou e chegou a 875. Para o quinquênio 1826-1830, a média anual pulou para 4.559 – somente em 1830, se receberam 6.913 escravos. No último período, entre 1831 e 1833, a média se reduz de novo para 450 escravos. Pode-se inferir, com certeza, que o incremento foi consequência do fato dos empresários já anteverem o possível fechamento do tráfico internacional de africanos.

Após 1822, Campos foi o maior destino dos escravos na província do Rio de Janeiro. No entanto, Resende foi a localidade que mais os recebeu no acumulado de todo o período. Como a Figura 7 demonstra, para esta localidade, o incremento aconteceu até 1818, com mais de 5.000 cativos recebidos só neste ano. Esses números começaram a cair, no entanto. Mantiveram-se relativamente altos até 1822, caindo para cerca de 1.200 cativos, numa média anual, entre 1823 e 1830. Esse quadro se

35 Herbert Klein e Francisco Luna, *Escravidão no Brasil*, São Paulo: EDUSP, 2010.

36 C. Donald Jr., “Slavery and Abolition in Campos, Brazil, 1830-1888”, Tese (Doutorado em História) University of Cornell, Ithaca, 1973; S. C. Faria, “Terra e trabalho em Campos dos Goytacazes (1850-1920)”, Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986; Márcio Soares, *A remissão do cativo: a dívida da alforria e o governo dos escravos nos Campos dos Goitacases, c. 1750-1830*, Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.

explica pelo tipo de demanda, pois se tratava do envio de escravos para o Vale do Paraíba nos inícios do café. Nas duas décadas anteriores a 1830, essa era uma lavoura com pouco plantel cativo, a qual se agregava ao trabalho livre nas relativamente pequenas parcelas de produção. Até 1818, esses empresários conseguiram se abastecer através das pequenas, mas contínuas e recorrentes, remessas de escravos. Porém, a partir de 1822, passaram a concorrer com a forte demanda dos açucareiros, o que reduziu sua capacidade de compra.

A situação de Resende foi similar à da Paraibuna, em Minas Gerais (atualmente, Simão Pereira). Nessa localidade, também se registraram altos volumes antes de 1819 (média anual de 2.268 escravos), tendo por máximo 1818, com 4.431 cativos. Entre 1819 e 1822, ainda se remetiam números consideráveis e a média anual se expandiu para 2.840 indivíduos. Porém, depois desse ano, Paraibuna praticamente desapareceu como destino.

O registro da Paraibuna dista cerca de 125 km de Resende, dentro da mesma área da produção cafeeira – e, portanto, a semelhança no abastecimento escravista entre essas duas localidades, até 1822, se explica pelo mesmo tipo de demanda. Pelos dados de Carrara,³⁷ os dízimos de Simão Pereira (Paraibuna) se duplicaram de 1813 para 1818. Em 1826, um único proprietário pagou mais de 1 conto de réis por dízimos só da produção de café. Contudo, nas décadas de 1820 e 1830, só se estava no começo do que décadas depois se tornaria relevante. Além dessa área, o café ainda não iniciava a sua expansão. Por exemplo, um pouco mais ao norte, na área do Rio Pomba, o incremento só aconteceu na década de 1830.

Dito isso, deve-se observar que o desaparecimento de Paraibuna nos registros de passaportes após 1822 também deve estar vinculado à independência do Brasil e à possível desativação do registro nesse local. Isso se confirma não só pela quase completa inexistência de novas menções

37 Angelo Alves Carrara, *Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*, Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007, p. 280.

ao lugar na fonte, como pelo incremento dos envios para Minas Gerais, os quais não registraram um local específico.

Em média, até 1822, Minas Gerais recebia 2.790 escravos por ano – destes, 87% foram por Paraibuna. No entanto, em 1824, o despacho se expande para mais de 4.000 escravos, sendo que quase 100% informam apenas que iam para a província. No ano seguinte, as entradas elevaram-se a quase 6.000 escravos e, de novo, quase 100% não informaram um local específico. No quinquênio 1826-1830, a média anual de escravos despachados para Minas chegou a quase 9.000 cativos – de todos eles, só um registro informou uma localidade específica (Ver Tabela 9 dos anexos).

Embora seja quase um consenso historiográfico que Minas Gerais mantinha certa tendência ao crescimento demográfico endógeno de sua população escrava do século XVIII ao XIX,³⁸ também é certo que os mais de 95 mil escravos despachados do Rio de Janeiro para a província entre 1809 e 1833 não representaram uma porcentagem pequena para a configuração da estrutura demográfica mineira.

Para se ter uma ideia, as estimativas de Bergad sinalizam que em 1833, toda a província poderia ter uns 768 mil habitantes.³⁹ Portanto, o deslocamento, a partir do Rio de Janeiro, da população cativa representou 12% do total de habitantes (incluindo todos os grupos etários e status jurídico), o que não poderia ser pensado como irrelevante em nenhum caso. Pelo contrário, Minas Gerais estava sendo fartamente abastecida de cativos pelo Rio de Janeiro.

Outro grande consenso historiográfico é a prevalência de um variado quadro sub-regional dentro da província mineira e, ao mesmo tempo, uma relativa diversificação da produção dentro dessas sub-re-

38 Douglas Cole Libby, *Transformação e trabalho: em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*, São Paulo, SP: Editora Brasiliense, 1988; Marcelo Godoy, “Reconstituindo o movimento no tempo de uma estrutura da posse de escravos (Bonfim, 1832/1839)”, *LPH: Revista de História*, v. 3, n.1, 1992, pp. 67-79; Cleotilde Paiva, “População e Economia nas Minas Gerais do Século XIX”, Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

39 Laird W. Bergad, *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720 – 1888*, Bauru: EDUSC, 2004, p. 167.

giões. Isto é, em linhas gerais, entre finais do século XVIII e a primeira metade do XIX, não existiram territórios com alta taxa de especialização produtiva. Pelo contrário, se teria uma variada produção para o mercado interno da própria província e para o Rio de Janeiro.⁴⁰ Sendo assim, o incremento dos despachos de escravos para Minas se explica, por um lado, pelo desenvolvimento da área cafeeira nas imediações de Paraíba, em especial antes de 1822; por outro, pelo abastecimento de escravos a produtores que se dedicavam aos mercados interno e carioca. Pelos números da Figura 7, esse segundo elemento foi mais significativo do que o primeiro, denotando que mesmo essa classe de empresários procurou se antecipar ao possível fim do tráfico internacional, aumentando suas compras em quatro, cinco ou até mesmo seis vezes em relação ao que faziam antes.

Ao observar o quadro geral dos despachos do Rio de Janeiro para as quatro regiões, percebe-se que todos os tipos de empresários reagiram às modificações no contexto internacional que alteravam o mercado escravista. Todos procuraram se abastecer antes que se cortasse a fonte primária de trabalhadores, sejam os grandes produtores de açúcar campistas ou paulistas e os médios produtores para o mercado interno em Minas Gerais, sejam aqueles do Vale do Paraíba, ou residentes na Cisplatina – Rio Grande do Sul.

Como a historiografia mostrou, o comércio escravista se alterou tanto nas importações da África⁴¹ quanto nos despachos do Rio de Janeiro.⁴² Por isso, não é de estranhar que as demandas regionais específicas tenham pressionado por elevar a recepção de cativos antes de 1830. Por essa razão, nos interessa definir as diferentes características dos cativos enviados para essas regiões.

40 Paiva, “População e Economia nas Minas Gerais”; Bergad, *Escravidão e história econômica*; Angelo Alves Carrara, *Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*, Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007.

41 Valencia Villa e Florentino, “Abolicionismo inglês”.

42 Valencia Villa e Florentino, “As crianças”.

Características dos cativos enviados

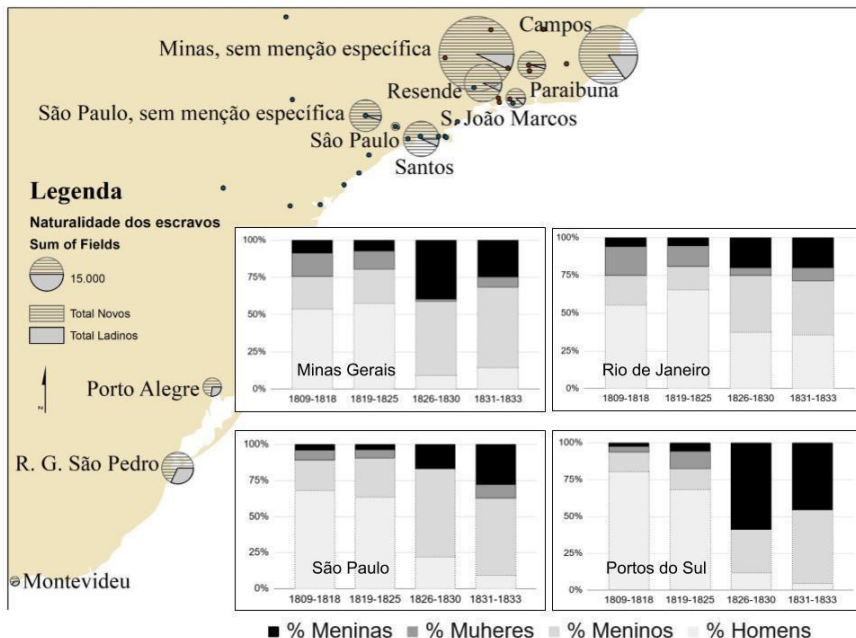
As informações sobre as características dos cativos transportados aparecem nas Figuras 8 e 9. Porém, antes de comentá-las, deve-se precisar alguns elementos que aparecem nas fontes quando se descreve o tipo de escravo despachado. Nos passaportes, abundam elementos que permitem ter uma ideia de como eram as pessoas que portavam esses documentos. Por exemplo, se eram baixas ou altas, se tinham ou não barba, se tinham alguma marca no rosto, se seus olhos eram grandes ou pequenos e muitos outros detalhes.

Essas informações dependiam de como cada autoridade que produzia o documento enxergava o indivíduo escravizado. Portanto, podem ser sucintas ou prolixas. Mesmo com essa ampla gama de descrições, foi possível produzir um arranjo classificatório.⁴³ No caso da naturalidade, os cativos foram organizados em três grandes grupos: *novos*, que seriam aqueles sem nome cristão; *ladinos*, que já teriam sido batizados e, portanto, tinham um nome cristão; e os escravos que *trouxe*, aqueles que acompanhavam as partidas, como tropeiros, tripulação ou equipe logística de transporte⁴⁴ – em termos estatísticos, estes últimos são um grupo mínimo.

43 Guedes e Fragoso, *Tráfico de Escravos*.

44 Guedes e Fragoso, *Tráfico de Escravos*, p. 5.

Figura 8: Proporção de tipos de escravos no total recebido nos principais municípios (mais de 800 escravos) e regiões por naturalidade, sexo e idade, despachados do Rio de Janeiro, 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

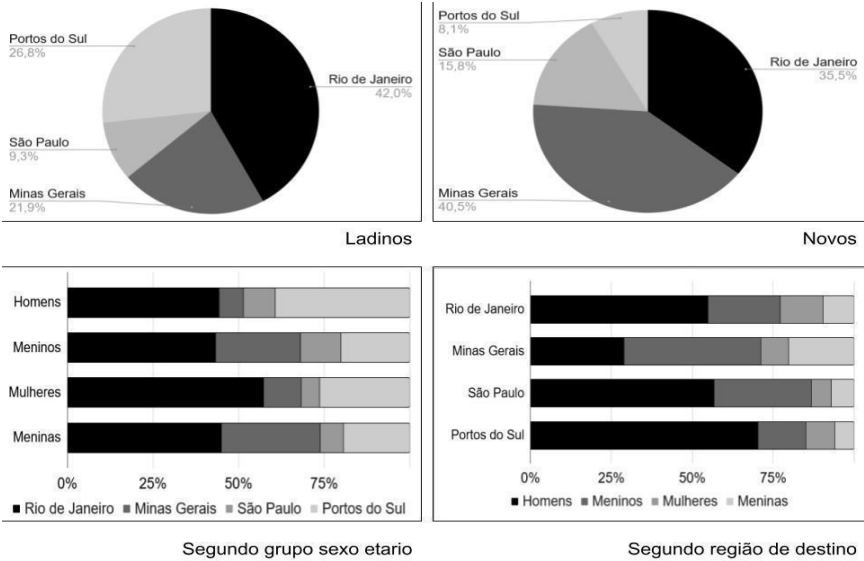
Seguindo esses critérios, na Figura 8 se percebe, por um lado, que, em todos os destinos, foi muito maior a quantidade de africanos do que a de ladinos (ver mapa). Por outro lado, para todas as regiões, no período entre 1826-1830, levou-se proporcionalmente mais crianças e mais escravos do sexo feminino, se comparados com os dois períodos anteriores (ver gráficos). Esses elementos fazem todo sentido, pois, a historiografia já demonstrou que, (1) as importações de africanos cresceram,⁴⁵ (2) os despachos de escravos novos do Rio de Janeiro também aumentaram,⁴⁶

45 Eltis, “Tráfico Transatlântico de Escravos”.

46 Valencia Villa e Florentino, “As crianças”.

(3) no quinquênio anterior ao fim do tráfico internacional, os proprietários não foram propensos a vender seus escravos (crioulos ou ladinos)⁴⁷ e (4) o padrão sexo-etário tinha se modificado já no litoral africano.⁴⁸

Figura 9: Proporção de tipos de escravos no total despachado do Rio de Janeiro para as regiões por sua naturalidade, sexo e idade, 1809-1833



Fonte: BDDRJ, Cálculos nossos

A esses aspectos, este artigo acrescenta as diferenças regionais. Segundo a Figura 9, no âmbito da relação entre ladinos e novos, se deve afirmar que dos quase 22 mil escravos identificados como ladinos, 42% foram enviados para a província do Rio de Janeiro, 27% para os Portos do Sul, 22% para Minas Gerais e 9% para São Paulo. Destas percentagens,

47 Valencia Villa e Florentino, “As crianças”.

48 Valencia Villa e Florentino, “Abolicionismo inglês”.

chama a atenção a dos Portos do Sul, pois mesmo sendo o quarto mercado em volumes totais, foi o segundo maior destino de ladinos.

A explicação para tal destaque dos Portos do Sul é coerente com o tráfico para essa área. Até 1821, as importações de ladinos foram baixas, mas em 1822 se passou para 35% do total de ladinos despachados do Rio de Janeiro. Nos anos seguintes (1823-1824), esse foi o principal rumo que essa classe de indivíduos tomou (60% e 51% respectivamente). Isso significa que quando esta região atingiu o ápice de suas compras de escravos (1822-1824), encontrou mais ladinos no mercado, pois o padrão de importações da África ainda não tinha se modificado e, ao mesmo tempo, os proprietários de ladinos estavam relativamente dispostos a vendê-los.⁴⁹

Entre 1826 e 1830, a proporção de ladinos sobre o total de despachos da capital brasileira se reduziu a patamares próximos a 25%. Esses foram os anos com relativamente poucos ladinos no mercado (é o momento no qual os proprietários os retêm). Em 1831, o número de escravos despachados para lá aumentou drasticamente, mas o patamar de ladinos se manteve em 25%. Quando se atenta para a composição por naturalidade, do conjunto de escravos que foram para os Portos do Sul, entre 1809-1833, é flagrante a prevalência de ladinos em relação à composição das demais regiões aqui abordadas (Figura 8 e Tabela 10 do anexo).

A Figura 8 mostra que Campos também recebeu uma proporção relevante de ladinos. No destino fluminense chegaram mais de 5.000, transformando-a no maior destino absoluto dessa classe de escravos. Deve-se lembrar que Campos não foi o maior receptor de escravos na província do Rio de Janeiro. Essa posição foi ocupada por Resende, mas em termos de ladinos, o norte fluminense foi maior do que o Vale do Paraíba.

Tudo indica que a região cafeeira que se formava tinha um mercado interessado principalmente em escravos novos. Resende importou pouco mais de mil ladinos em 25 anos, o que equivale a 6% do total de escravos recebidos cuja naturalidade é conhecida. Essa não foi uma característica

49 Valência Villa e Florentino, “As crianças”.

exclusiva a Resende, pois o mesmo se encontrou em São João Marcos e Paraibuna (Figura 8). Situação semelhante aconteceu para toda a região de Minas Gerais (Figura 9), pois dos mais de 72 mil cativos recebidos, daqueles que se conhece a naturalidade, apenas 6,6% eram ladinos.

Sendo assim, o movimento expansivo de despachos para Minas Gerais antes de 1818 e, sobretudo, entre 1822 e 1830, era de escravos novos. Isso coincide com a conjuntura mineira estudada por Bergad, de aumento na proporção de africanos em relação aos crioulos, de 1820 a 1830.⁵⁰ O mesmo aconteceu em São Paulo, com a expansão de despachos de africanos, tanto para Santos quanto para a área açucareira. Para esse porto, dentre os escravos com naturalidade conhecida, só 7% eram ladinos. Para a área do açúcar, eram 95% novos, frente a 5% ladinos.

Essa relevância dos envios de africanos também se encaixa na composição demográfica encontrada por Klein e Luna para a província, pois na sua amostragem sobre a produção agrícola de subsistência, indicaram que de 1823 a 1829, se passou de 914 africanos para 3.777 – na produção agrícola comercial, esse aumento foi de 4.086 africanos para 12.927.⁵¹ Essa preferência paulista por escravos novos enfatiza a particularidade de Campos. No entanto, infelizmente, nossa fonte não nos permite interpretar essa característica campista.

No âmbito do padrão da composição sexual das remessas de escravos, a diferença entre o Rio de Janeiro e São Paulo é mais sutil. A província do Rio de Janeiro foi abastecida por altos volumes de cativos, numa proporção de 3,3 homens (adultos e meninos) para cada mulher (adultas e meninas) entre 1809-1818.⁵² No período seguinte, a relação de 3,3 homens por mulher se manteve inalterada. A proporção feminina para o Rio de Janeiro cresceu no período de 1826 a 1830, quando a razão

50 Bergad, *Escravidão e história econômica*, p. 201.

51 Klein e Luna, *Escravidão no Brasil*, p. 4.

52 Para o Rio de Janeiro, entre 1809-1818, foram 825 escravos com sexo informado, entre 1819-1825, 2.674 e entre 1826 a 1830, 3.224.

de masculinidade caiu para 2,4. Em comparação, São Paulo,⁵³ que não recebia grandes volumes de escravos antes de 1819, tinha uma relação de 9,3 homens (adultos e meninos) para cada mulher (adultas e meninas) recebida. Quando o tráfico aumentou, no período de 1819-1825, essa relação caiu para 4,4 homens para cada mulher. No quinquênio seguinte (1826-1830), quando o tráfico para São Paulo chegou a seu ápice, a relação entre sexos se igualou ao Rio de Janeiro, com 2,3 homens por mulher. Nos anos seguintes, as duas regiões tenderam a divergir levemente, pois para o Rio de Janeiro foram 2,8 homens por mulher e para São Paulo, 2,1 homens por mulher. No entanto, no agregado de 25 anos, as duas áreas apresentaram razões de masculinidade semelhantes, com 2,8 para o Rio de Janeiro e 3,0 para São Paulo.

Em outras palavras, quando o comércio acelerou, a relação de homens por mulher se aproximou a 2,5. São Paulo, porém, registrou uma queda muito maior na taxa de masculinidade, decorrente do grande incremento de despachos para a área ao longo do tempo. No primeiro período (1809-1818), a forte preferência por homens (razão de masculinidade 9,3) ocorreu somente no momento em que existia uma pequena demanda por cativos. Quando as duas regiões passaram a incorporar mais escravos, a proporção de mulheres cresceu. Assim, pode-se afirmar que essa composição da demanda fluminense e paulista (de 2,5 homens por mulher) contribuiu para alterar o padrão sexual dos embarques na África no período de expansão do comércio internacional.

A essas duas demandas regionais se agregam os Portos do Sul⁵⁴. Para lá, antes de 1819, se despacharam cativos numa proporção de 16,8 homens para cada mulher. No período seguinte, isto é, no contexto das independências e da criação da Cisplatina (1819-1825), o tráfico se catapultou e a relação de homens por mulher caiu para 3,4, o que converge com as proporções de São Paulo e do Rio de Janeiro nos mesmos anos.

53 Para São Paulo, entre 1809-1818, foram 257 escravos com sexo informado; entre 1819-1825, 824; e entre 1826 a 1830, 838.

54 Para os Portos do Sul, entre 1809-1818, foram 909 escravos com sexo informado; entre 1819-1825, 3.229; e entre 1826 a 1830, 1.934.

No quinquênio a seguir, de 1826 a 1830, a tendência de convergência se manteve, e a proporção masculina frente a feminina foi de exatos 2,4. Em outras palavras, entre 1819 e 1830, as três regiões apresentavam a mesma composição sexual de cativos recebidos.

O caso de Minas Gerais⁵⁵ foi o mais radical das quatro regiões. No período anterior a 1819, importavam-se 5,9 homens para cada mulher. No período seguinte, 1819-1825, quando os desembarques de africanos começaram a acelerar, a proporção sexual para Minas Gerais tendeu a convergir com as outras regiões (2,5 homens por mulher). Porém, essa tendência foi mais acentuada, já que as outras três áreas ainda importavam mais de 3 homens por cada mulher e Minas importava menos do que 3, situação que só aconteceria no período seguinte para as outras três regiões. A radicalidade do caso mineiro é exemplar no período entre 1826 e 1830, pois a proporção atingiu apenas 0,6 homens para cada mulher enviada. Nos últimos anos, 1831-1833, quando o comércio com África caiu drasticamente, a proporção voltou a ser semelhante à das outras regiões, com 2,8 homens por cada mulher (3.368 cativos com sexo anotado).

Dessa forma, a mudança no padrão sexual de importações africanas e nos despachos do Rio de Janeiro foram geradas pelo conjunto das quatro demandas regionais. No entanto, (Figuras 8 e 9) existiram alguns matizes: 1) O Rio de Janeiro foi o maior importador de mulheres e a proporção delas nos diferentes períodos se manteve mais ou menos inalterada (37% do total de mulheres despachadas do Rio de Janeiro); 2) O segundo maior importador de mulheres foram os Portos do Sul (26,4% do total de mulheres despachadas), o que significou a mudança de um padrão altamente masculino para um semelhante ao do conjunto do Brasil, de 3 homens por mulher; 3), embora Minas Gerais tenha sido o terceiro importador de mulheres (26,3% do total feminino), também é certo que no período de 1826 a 1830, sua quantidade foi maior que a de homens; 4) São

55 Para Minas Gerais, entre 1809-1818, foram 235 escravos com sexo informado; entre 1819-1825, 841; e entre 1826 a 1830, 918.

Paulo foi o menor receptor de mulheres (10% do total), mas mesmo assim também apresentou uma queda na proporção de homens.

Como a Figura 8 informa, a quantidade de mulheres adultas sempre foi pequena se comparada aos outros grupos sexo-etários, pois a faixa que as representa nos gráficos de todas as regiões é uma das mais estreitas, enquanto a faixa que representa os homens adultos é a maior para todas as áreas até 1825. No entanto, entre 1826 e 1830, essa preponderância se alterou e a proporção de crianças de ambos os sexos passou a ser majoritária para todas as regiões.

É importante esclarecer que, enquanto a informação sobre o sexo dos cativos é relativamente abundante (24.784 indivíduos têm sexo explicitado na fonte), os dados sobre idade-sexo estão menos presentes (4.223 cativos com sexo e idade registrado). Mesmo assim, esse volume permite algumas outras inferências. Nos 25 anos aqui estudados, só foram registrados 84 idosos (masculinos e femininos). Para nenhuma região foram predominantes, e não se pode afirmar que em alguma das conjunturas foram mais comercializados. Parece claro que a demanda não estava interessada neles. Aliás, o mais provável é que esses escassos indivíduos sejam de passaportes emitidos para escravos que viajavam com seus senhores e não faziam parte do mercado escravista.

Como se acaba de comentar, até 1825, os homens adultos eram a maioria dos cativos despachados. Depois desse ano, simbolicamente desaparecem da fonte, enquanto os dados de meninos, embora também reduzidos, continuassem a ser informados. Para Minas Gerais, entre 1826 e 1830 só se registrou explicitamente, de um lado, uma adulta e 6 adultos; de outro, 26 meninas e 33 meninos. Para o Rio de Janeiro, nesses mesmos anos foram 45 homens e 14 mulheres que, de forma explícita, eram adultos, em comparação as 53 meninas e 100 meninos. Para São Paulo, no mesmo período, foram só 4 adultos e nenhuma adulta, frente a 11 meninos e 3 meninas. Para os Portos do Sul, somente 2 adultos explicitamente masculinos e nenhuma mulher, frente a 5 meninos e 10 meninas.

A queda na informação do grupo *adulto* ocorreu em todos os lugares. Dessa forma, é provável que a tendência geral de queda tenha acontecido em todas as regiões, pois não parece existir um viés que nos leve a pensar que as amostragens regionais não sejam representativas. Nesse sentido, se pode afirmar que o Rio de Janeiro deve ter sido o maior destino dos homens adultos, com 44% do total de homens adultos despachados. O segundo maior destino foram os Portos do Sul, com 39% do total de homens adultos. Longe desses patamares, estavam São Paulo, com 9%, e Minas Gerais, com tão somente 7% desse total (Figura 9, primeiro gráfico de barras).

Em compensação, a mesma província de Minas Gerais, que recebia relativamente poucos adultos (homens e mulheres), foi o destino de um quarto das crianças despachadas do Rio de Janeiro. Estas representaram 29% das meninas e 25% dos meninos. Parece existir uma preferência, nessa região, por cativos mais jovens, não importando o sexo (o que se confirma nas porcentagens que formam a demanda da Província, pois as crianças chegaram a constituir 62% do total importado pela região (Figura 9). Essa preferência etária na demanda por escravos é importante para entender a dinâmica do tráfico, pois em todo o período, Minas Gerais era o principal destino dos despachos do Rio de Janeiro. Desse modo, sua preferência por um tipo de escravo era sentida em toda a cadeia de abastecimento, devido a seu peso na formação da demanda brasileira.

Quase a mesma relevância para a cadeia de abastecimento tinha a província do Rio de Janeiro, pois sua procura foi só um pouco menor do que a mineira. Como se mencionou, essa região foi o maior destino dos homens adultos, no entanto, também foi o maior receptor de meninos e meninas entre todas as regiões (43% de todas as crianças masculinas e 45% de todas as crianças femininas foram enviadas para o Rio de Janeiro, como exposto na Figura 9). Em outras palavras, se havia uma forte demanda por adultos, também era certo que os empresários fluminenses buscavam comprar crianças. Essa tendência parece ter se aprofundado no quinquênio 1826-1830.

Em síntese, a transformação do padrão demográfico do tráfico atlântico nos anos imediatamente anteriores a 1830 parece derivada das alterações nas demandas de Minas Gerais e Rio de Janeiro, que passaram a procurar mais crianças. É provável que a província de São Paulo tenha tentado acompanhar tal comportamento. A composição sexo-etária dos que chegaram a São Paulo apresentava 29% de meninos e 7% de meninas; no Rio de Janeiro, foram 22% e 9%, respectivamente. Porém, como a demanda total paulista foi bem menor do que a fluminense, a quantidade de crianças que recebeu sobre o total de despachadas foi menor, sendo 12% das masculinas e 7% das femininas (Figura 9 e Tabelas 12, 13 e 14 do anexo).

Isso significa que não foi a demanda regional paulista que contribuiu para modificar o padrão demográfico do mercado como um todo. Dito isso, também é importante destacar que a semelhança nas estruturas demográficas da demanda paulista e fluminense permite propor, como inferência, que essa similitude derivou das áreas produtoras de açúcar em cada província. Seriam esses empresários açucareiros os que procuraram proporcionalmente mais crianças para estender por mais tempo o escravismo no tipo de trabalho que empregavam.

Se essa inferência estiver correta, isso geraria uma segunda consequência. Como o padrão demográfico se alterou após 1825, quando as áreas do açúcar paulista e fluminense aumentaram suas importações de cativos, se pode deduzir que o abastecimento no primeiro período (1809-1818), que ainda dava preferência aos adultos, forneceu escravos para os inícios da produção cafeeira no Vale do Paraíba, alocados nas pequenas unidades escravistas dessa área.

Por sua vez, os Portos do Sul podem ter sido a região que menos modificou a estrutura sexo-etária demandada. Como se comentou, esse espaço foi o segundo maior destino dos homens adultos despachados do Rio de Janeiro (Figura 9). Do total importado pelos Portos do Sul, 70% eram homens e 21% correspondia a crianças, sendo 6% femininas e 15% masculinas. Uma parte da explicação dessas porcentagens se encontra no

momento da expansão do tráfico de escravos para a região, pois, como se abordou no começo deste texto, isso aconteceu antes de 1825, ou seja, antes das mudanças do quinquênio 1826-1830. Essa situação se representa na Figura 8 e os números podem ser acompanhados na Tabela 11 do anexo.

Conclusões

Este artigo se debruçou sobre a chegada de cativos nos mercados internos brasileiros. Nele se perseguiu, em termos demográficos, o roteiro de escravos importados da África para o interior do Brasil nas últimas décadas antes do fim do tráfico legal, em 1830. Já foi estabelecido que, após 1819 e, sobretudo, depois de 1825, o comércio atlântico de cativos se multiplicou, ao mesmo tempo em que passou por uma alteração de seu padrão sexo-etário, pois se incrementou a proporção de mulheres e, sobretudo, de crianças traficadas. Essa mudança foi consequência do cálculo dos escravistas que, antevendo o fim do abastecimento, tentaram prolongar o escravismo, elevando as possibilidades de crescimento endógeno e do tempo de serviço dos plantéis.⁵⁶

Também se demonstrou que, por um lado, o grande tráfico, isto é, aquele realizado por empresas com ampla capacidade logística e financeira, capazes de deslocar imensos contingentes de indivíduos no Atlântico (com toda probabilidade organizados em redes globais), também passou a operar na distribuição pelo interior do Brasil. Isso resultou na perda de participação relativa dos pequenos traficantes. Por outro lado, nos anos em que disparou a comercialização interna de africanos (chamados de “escravos novos”), também se reduziu, ou quase desapareceu, a venda de escravos ladinos, consequência da estratégia da compra maciça de escravos antes de 1830.⁵⁷

56 Valencia Villa e Florentino, “Abolicionismo inglês”.

57 Valencia Villa e Florentino, “As crianças”.

Sendo assim, na expansão após 1819, o que a Cidade Capital distribuiu para seu império foram africanos “novos”, em proporções cada vez maiores de mulheres e, sobretudo, de crianças. Com esse quadro definido, o presente artigo apresentou uma outra perspectiva, focando nos destinos. A quase totalidade (95%) das partidas, entre 1809 e 1833, despachadas do Rio de Janeiro dirigiram-se para as províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e os chamados Portos do Sul. Para as duas primeiras, foram mais de 18.000 partidas; em terceiro lugar, por número de partidas, estavam os Portos do Sul, com mais de 5.000; e em quarto lugar, encontrava-se São Paulo, com cerca de 3.700. No total, foram mais de 70 os municípios que receberam partidas, sendo os principais Resende, Paraibuna e Campos.

O ritmo de despacho do total de partidas seguia as tendências do fluxo através do Atlântico. Foram estáveis entre 1809 e 1818, começaram a acelerar entre 1819 e 1825, catapultaram entre 1826 e 1830 e se reduziram drasticamente nos anos de 1831 a 1833. O começo da aceleração do fluxo (1819-1825) teria sido gerado pelo incremento de partidas para a Província do Rio de Janeiro e para os Portos do Sul. Tal incremento foi consequência da coincidência de duas situações distintas. No caso fluminense, os envios para Resende se deveram à montagem das iniciantes unidades cafeeiras. No caso dos Portos do Sul, devido à conjuntura das independências no Rio da Prata e no Brasil, ao surgimento da Cisplatina e à tentativa de controle Luso-Brasileiro de parte dessa região, o que dinamizou a demanda regional. Entre 1826 e 1830, os empresários escravistas do Rio de Janeiro e do Sul continuaram a expandir sua demanda e a eles se agregaram os empresários de São Paulo e Minas Gerais. Portanto, as quatro regiões pressionaram em favor do incremento do tráfico transatlântico, e as quatro tentaram se aprovisionar antes de 1830.

No cômputo geral, no que diz respeito ao fluxo de cativos, o ano da independência do Brasil, 1822, pode ser uma das chaves para se entender o tráfico interno, pois nesse momento se alavanca a distribuição para os Portos do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Porém, sem

dúvida, o motivo mais relevante era a expectativa do fim do abastecimento legal por meio do tráfico internacional.

O pequeno tráfico, aquele que levava 4 ou menos cativos, sempre foi atuante para as quatro regiões, e entre 1809 e 1833 era a maioria entre os tipos de partidas. Contudo, ao longo do período foi perdendo participação relativa em todos os mercados, recuperando sua participação somente após 1830. Deve-se insistir que se tratou de uma queda na porcentagem de participação, e não das quantidades absolutas de partidas. Em outras palavras, o grande tráfico tinha cada vez maior participação no mercado, o que se constatou ser mais relevante para as províncias de São Paulo e Rio de Janeiro.

A incursão do grande tráfico é fundamental para entendermos os mercados locais. Por exemplo, no caso de Resende e Paraibuna, os picos de importação aconteceram antes de 1819 e, portanto, tiveram uma oferta formada quase exclusivamente de pequenos traficantes, responsáveis por levar milhares de cativos para os começos da produção escravista no Vale do Paraíba. Sucedeu o contrário em Campos e Santos, que tiveram sua expansão após 1822 e foram abastecidos principalmente por grandes traficantes.

Em termos das conexões escravistas com o Rio de Janeiro, demonstrou-se que, no caso dos Portos do Sul, o abastecimento acontecia por três pontos, sendo Rio Grande de São Pedro o principal. Para lá, foi destinada a metade dos cativos enviados para a região. Ao seu lado, encontram-se Porto Alegre (ao norte) e Montevidéu (ao Sul). Embora os números de desembarques sejam menores, pode-se inferir que juntos, esses três pontos foram a porta de entrada de um único território que, ao longo do tempo, mudou seu eixo principal, do sul para o norte. Os números encontrados na fonte sugerem ter havido uma expansão para o lado oriental da foz, sendo a conexão Rio de Janeiro-Buenos Aires substituída pelo vínculo entre a corte brasileira com Montevidéu, Rio Grande de São Pedro e Porto Alegre.

Em contraste com o território ao Sul, a Província de São Paulo foi abastecida quase exclusivamente por Santos. Para lá, foram enviados aproxi-

madamente 30.000 escravos, sendo que quase dois terços deles entraram por esse porto. Essa conexão passou a ser considerável em 1822 e se expandiu até 1830. É provável que o território ao redor de Campinas, Itu e Piracicaba fosse o destino final desses escravos. Eles fariam parte dos investimentos na produção açucareira. Como se comentou, o comércio por Santos foi feito por grandes traficantes e, com toda probabilidade, os compradores eram grandes produtores. Portanto, foi essa interação entre agentes de grande porte financeiro e logístico que permitiu que, num único ano, como 1828, fossem incorporados mais de 4.500 cativos a esse território.

Campos foi o outro espaço específico a ser abastecido por imensas quantidades de cativos após 1822. Também se tratava de grandes unidades açucareiras e, igualmente, um mercado em que interagiam a oferta do grande tráfico e a demanda de grandes produtores. À semelhança de São Paulo, foi a capacidade financeira e logística desses grandes agentes o que permitiu que se levasse quase 35.000 escravos – desse total, mais de 27.000 chegaram entre 1822 e 1830.

A absorção de trabalhadores por São Paulo e Campos gerou uma redução nos envios de escravos para Resende e Paraibuna, principais portas de entrada para o nascente território de produção cafeeira no Vale do Paraíba. Até 1822, enviavam-se, em média, mais de 6.000 trabalhadores por ano, mas esse abastecimento quase desapareceu após 1823. Em outras palavras, durante a década de 1820, os plantadores de café do Vale do Paraíba não lograram concorrer com as demandas paulista e campista, o que resultou em uma produção que misturava trabalho livre e escravo. Assim, como um todo, a província fluminense se expandiu durante todo o período aqui estudado, pois ao crescimento para Resende (até 1822) lhe seguiu o crescimento para Campos (após 1822). Dessa forma, dos 94.000 escravos enviados para a província, 74.000 foram para essas duas localidades.

Um pouco maior do que os envios para a Província do Rio de Janeiro foram aqueles para Minas Gerais, que, sem dúvida, era uma das grandes províncias escravistas do Império. Por lá, receberam-se mais de 95.000 cativos entre 1809 e 1833. Depois de 1823 e até 1830, toda

a Província recebeu quase 55.000 cativos. Provavelmente, os escravos destinavam-se aos amplos territórios mineiros que produziam para os mercados internos e para o abastecimento do Rio de Janeiro. Ali, os cativos se agregaram aos espaços de atividade econômica que mantiveram e expandiram seu funcionamento no final do século XVIII e na primeira metade do século XIX. Não cabe dúvida de que esses quase 100.000 escravos para Minas Gerais impactaram na demografia regional, pois em 1830, a província tinha 768.000 habitantes, isto é, mais de 10% foi recebido como cativos nas duas décadas anteriores. Portanto, a representação de um crescimento demográfico endógeno deve ser enquadrada à luz desta incorporação populacional. Ao mesmo tempo, esse volume permite verificar a forte capacidade financeira desses produtores.

Os cativos enviados do Rio de Janeiro foram, majoritariamente, recém desembarcados da África. Em todas as localidades, a quantidade de crianças foi superior à dos adultos. Isso significa que o incremento nas importações da África e as alterações do padrão sexo-etário desses africanos foram consequência de modificações em todas as demandas regionais, embora ocorressem variações inter e intrarregionais.

As localidades com maiores porcentagens de ladinos nas suas demandas foram Montevideu, Rio Grande de São Pedro e Porto Alegre. Essa situação foi consequência do momento de expansão do fornecimento, pois ao ocorrer no período de 1819-1825, encontrou ainda ladinos disponíveis no mercado. Como se deve lembrar, após 1825, os ladinos quase desapareceram de circulação. Assim, receberam mais ladinos (como volume) que São Paulo ou Minas Gerais, e menos apenas que o Rio de Janeiro. Nesta última província, a forte demanda por ladinos deve-se à particularidade campista, que foi o principal destino dos ladinos. Em contraste com Campos, territórios de recente produção escravista (como o São Paulo açucareiro ou o Vale do Paraíba em Resende, Paraíba e São João Marcos) estavam à procura quase exclusivamente de escravos novos, mesmo quando os ladinos ainda estavam disponíveis no mercado (antes de 1825).

Em termos da composição sexual, pôde-se demonstrar que, ao longo dos 25 anos aqui estudados, as regiões do Rio de Janeiro, São Paulo e Portos do Sul tenderam a convergir num índice de 2,5 a 3 homens para cada mulher. Esse índice era maior no começo do período, ou seja, enquanto se aproximava o ano de 1830 a proporção de mulheres crescia.

Tal incremento mais que proporcional na quantidade de mulheres (mesmo sendo a quantidade masculina maior que a feminina) é de suma importância, pois sua multiplicação se deu no momento de expansão do tráfico atlântico. O melhor exemplo para ilustrar essa situação pode ser o dos Portos do Sul. Entre 1809 e 1825, o tráfico para a área cresceu mais de 6 vezes e, simultaneamente, a proporção de mulheres passou de 5% a 30% – ou seja, a quantidade de mulheres se expandiu 10 vezes. Esse foi o caso, mais ou menos semelhante, do Rio de Janeiro e São Paulo. Porém, a situação de Minas Gerais foi mais radical, pois no quinquênio anterior a 1830, se despacharam 0,6 homens para cada mulher, o que quer dizer que recebeu mais mulheres do que homens, justo antes do fim do tráfico legal atlântico. Cabe lembrar que essa província foi a que mais escravos recebeu em todo o período. Portanto, essa alteração não foi pequena.

Também é importante destacar que os aumentos nas proporções femininas significaram incrementos nas porcentagens de meninas, pois as mulheres adultas nunca foram abundantes. As porcentagens masculinas quase sempre foram maiores, inclusive pela presença maciça de meninos, que passaram a ser o grupo sexo-etário mais abundante no tráfico no período 1826-1830, inclusive sendo mais presentes (em termos absolutos e relativos) do que os homens adultos. Aqui, de novo, as matizes regionais foram importantes. Em Minas Gerais e nos Portos do Sul, as meninas chegaram em quantidades semelhantes às dos meninos. No Rio de Janeiro e em São Paulo, as crianças masculinas superaram as femininas, embora o caso paulista tenha sido maior. Neste texto, é difícil precisar a razão para essa diferença na redistribuição dos infantes, mas provavelmente se deve ao tipo de atividade econômica (cana de açúcar) dos escravistas dessas duas últimas regiões.

Assim, Minas Gerais e Rio de Janeiro, que foram os grandes importadores de escravos antes de 1830, se lançaram com capital e capacidade logística na compra de cativos novos, sobretudo crianças – e se possível, meninas, embora sempre acharam mais meninos. De toda maneira, é relevante observar que a produção açucareira fluminense e paulista tenha comprado mais meninos, enquanto a região mineira, voltada para a produção para o mercado interno, tenha comprado mais meninas. Por sua vez, os Portos do Sul compraram mais meninos entre 1819 e 1825. Entre 1826 e 1830, passaram a comprar mais meninas, atingindo um percentual semelhante ao de Minas Gerais. O Vale do Paraíba também comprou mais meninos.

Esse novo perfil preferencial de escravos distribuídos para as diversas áreas do Sul e Sudeste do Brasil certamente trouxe consequências, tanto na demografia regional quanto na história social. Por um lado, em termos demográficos, seria importante pesquisar o impacto da chegada desses contingentes nas pirâmides populacionais de cada um desses territórios, pois se tratava da recepção de crianças (com uma participação de meninas muito mais destacada do que em períodos anteriores) que provavelmente expandiram, em maior ou menor proporção, as bases de suas pirâmides sexo-etárias. Depois, com o passar do tempo, esse contingente no piso da pirâmide potencialmente se deslocaria para as faixas posteriores, a de adultos, gerando a reprodução escravista endógena local.

Essa questão, por sua vez, nos remete a temas como mercado sexual, matrimonial e de reprodução populacional nos diferentes territórios. Como a historiografia tem mostrado,⁵⁸ em cada lugar essas

58 Florentino e Góes, *A paz das senzalas*; Robert Slenes, *Na senzala, uma flor*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999; Robert Slenes, “A formação da família escrava nas regiões de grande lavoura do sudeste: Campinas. Um caso paradigmático no século XIX”, *População e Família*, v. 1, n. 1 (1998), pp. 9-82; Manolo Florentino e Cacilda Machado, “Famílias e Mercado: Tipologias Parentais de Acordo ao Grau de Afastamento do Mercado de Cativos (Século XIX)”, *Afro-Ásia*, v. 24 (2000), pp. 511-570; J. F. Motta e R. L. Marcondes, “A família escrava em Lorena e Cruzeiro (1874)”, *População e Família*, v. 3 (2000), pp. 93-128; Roberto Guedes, *Egressos do cativeiro: trabalho, família, aliança e mobilidade social (Porto Feliz, São Paulo, c. 1798-c.1850)*, 1a ed, Rio de Janeiro: FAPERJ/Mauad X, 2008; Cacilda Machado,

interações demográficas de reprodução eram dependentes das porcentagens de crianças e adultos, de homens e mulheres, da relação numérica entre ladinos e novos, das expectativas dos senhores escravistas, dos indivíduos livres e dos próprios cativos frente às suas possibilidades de casar e ter descendentes. Todas essas variáveis foram modificadas pela expansão e pelas alterações na distribuição interna de escravos antes de 1830, com efeitos que provavelmente tiveram desdobramentos até o fim da escravidão e além.

As importações maciças de crianças africanas e as modificações demográficas nos territórios também poderiam ter gerado mudanças importantes na história social e cultural, em especial nas dinâmicas de *crioulização* das populações. Uma possível consequência que se poderia inferir deste texto é que já que os volumes de escravos importados da África foram compostos por uma porcentagem majoritária de crianças, isso poderia significar que boa parte de sua socialização e aprendizado se faria dentro do mundo criado e recriado no Brasil. Seriam crianças sem nenhum, ou com quase nenhum, laço social e cultural com seus lugares de origem, portanto, com poucas ou nenhuma possibilidade de vínculos com África, e nessa mesma perspectiva se formaram seus descendentes.

Esse é o caso, por exemplo, da menina de três anos que havia chegado da África e que partia em 12 de março de 1828 do Rio de Janeiro para Minas Gerais⁵⁹ sem nenhum familiar, numa partida com outros 5 escravos, todos recém desembarcados da África.⁶⁰ Com toda certeza, ela mal saberia caminhar e também não saberia falar claramente nenhuma língua quando chegou no destino final. Como as centenas de milhares

A trama das vontades: negros, pardos e brancos na produção da hierarquia social do Brasil escravista, Rio de Janeiro: Apicuri, 2008; Luís Augusto Ebling Farinatti e Marcelo Santos Matheus, “A história de João Potro: Trajetória e relações de reciprocidade de uma família subalterna no sul do Brasil (1820-1855)”, *Varia Historia*, v. 33, n. 63 (2017), pp. 707-743, .

59 Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia, vol. 421-1, cód. 18248-18258. 18/03/1828.

60 Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia, vol. 421-1, cód. 38204. 18/03/1828

de meninos e meninas que desembarcaram, com o tempo ela seria mais crioula do que africana, ou, o que é o mesmo, no século XIX, talvez a África não estivesse tão perto do Brasil.

Tal inferência só pôde ser por nós mencionada a partir do momento em que os detalhes dos dados nos levaram a um lugar diferente ao imaginado, de uma intensa proximidade entre o Brasil e a África devido ao incremento nos números de importação nas décadas finais da escravidão. No entanto, insistimos, essa é só uma possível inferência derivada da leitura deste texto. Aqui não se verifica nem se rejeita essa hipótese. Também é claro que outras possíveis hipóteses devem ser contempladas, como por exemplo a de que nos destinos dessas crianças, a sociabilização ficava por conta dos velhos escravos, que recriaram uma África no Brasil ou, talvez, pelo menos, uma África brasileira. A socialização também poderia depender dos tipos de arranjos familiares (matrimônios, uniões e famílias extensas) e das pirâmides demográficas em cada lugar de destino. Outra hipótese, possivelmente mais plausível do que as anteriores, seria a de que os contatos entre unidades escravistas no Brasil e a África eram próximos, não pela via dos números de importação, senão pelos recorrentes contatos que envolviam, por exemplo, o comércio além da escravidão, a informação que circulava e as pessoas que iam e voltavam entre esses dois litorais.

De todo modo, se as consequências sociais e culturais dessa enorme transformação na composição demográfica dos cativos do sul e sudeste do Brasil podem ser matizadas, não podem, no entanto, ser desconsideradas e constituem sugestão de interesse para futuras pesquisas.

Recebido em 05 set. 2023

Aprovado em 16 nov. 2024

doi: 10.9771/aa.v0i70.56327

ANEXOS

Tabela 1: Quantidade de Partidas para Minas Gerais. 1809-1833

Município	Partidas	1 a 4	5 a 9	10 a 19	20 a 29	30 ou mais
Sem menção	10.053	7.198	1.240	826	342	437
Mariana	1	1	0	0	0	0
Paraíba	89	71	13	4	1	0
Paraibuna	7.178	5.050	1.588	353	91	88
Itaguaí e Minas	678	522	103	33	12	7
Cantagalo	2	2	0	0	0	0
Uba	51	36	7	7	0	1
Rio Preto	1	1	0	0	0	0
Campanha da Princesa	1	1	0	0	0	0
Mangaratiba e Minas	1	1	0	0	0	0
São João Marcos	1	0	0	0	0	1
Paracatu	1	0	0	0	0	1
Sabara	2	2	0	0	0	0
São João do Rei	3	3	0	0	0	0
Serro Frío	2	2	0	0	0	0

Tabela 2: Quantidade de Partidas para São Paulo. 1809-1833

Município	Partidas	1 a 4	5 a 9	10 a 19	20 a 29	30 ou mais
Sem menção	1.311	870	168	126	66	79
Areias	2	1	1	0	0	0
Bertioga	1	1	0	0	0	0
Cananéia	14	14	0	0	0	0
Caravelas	3	3	0	0	0	0
Iguape	105	88	7	5	1	4
Itu	1	1	0	0	0	0
Paranagua	263	222	20	14	3	3
Santos	1.099	710	93	104	62	129
Sepetiba	1	1	0	0	0	0
Rio Pardo	4	3	0	0	1	0
Rio Preto	1	1	0	0	0	0
São Paulo	120	81	21	8	4	6
São Sebastião	171	126	20	13	3	9
Taubaté	1	0	1	0	0	0
Ubatuba	100	60	21	9	5	5
Vila da Princesa	2	1	1	0	0	0
Vila do Príncipe	1	1	0	0	0	0
Curitiba e Paranaguá	2	2	0	0	0	0
Rio São João e Paranaguá	1	1	0	0	0	0

Tabela 3: Quantidade de Partidas para o Rio de Janeiro. 1809-1833

Município	Partidas	1 a 4	5 a 9	10 a 19	20 a 29	30 ou mais
Sem menção	50	40	4	5	1	0
Parati	824	677	82	50	11	3
São João Marcos	968	677	146	72	32	40
Barra de São João	5	5	0	0	0	0
Cabo Frio	201	180	20	1	0	0
Campos	4.890	3.640	400	343	159	342
Cantagalo	75	64	8	3	0	0
Porto da Estrela	2	2	0	0	0	0
Freguesia de Sacra Família	4	1	1	0	1	1
Guaratiba	5	3	2	0	0	0
Iguaçu	3	3	0	0	0	0
Ilha Grande	914	652	105	94	27	35
Itaguaí	172	100	24	22	11	15
Itapacora	1	1	0	0	0	0
Macaé	827	668	93	41	11	11
Magé	1	1	0	0	0	0
Mambucaba	9	5	2	2	0	0
Mangaratiba	249	187	34	17	8	3
Marambaia	1	1	0	0	0	0
Piraí	9	6	3	0	0	0
Reconcavo do Rio	1	1	0	0	0	0
Resende	10.458	8.218	1.654	373	96	111
Rio das Ostras	10	10	0	0	0	0
Sepetiba	1	1	0	0	0	0
Valença	8	3	1	2	0	2
Cachoeira de Macacu e Manilha	2	2	0	0	0	0

Tabela 4: Quantidade de Partidas para os Portos do Sul. 1809-1833

Município	Partidas	1 a 4	5 a 9	10 a 19	20 a 29	30 ou mais
Sem menção	478	397	32	22	10	17
Buenos Aires	137	130	4	2	1	0
Colonia	2	1	1	0	0	0
Ilha Santa Catarina	28	20	2	5	1	0
Laguna	128	105	11	5	6	1
Maldonado	16	10	3	3	0	0
Montevideu	455	392	35	15	8	5
Paranaguá	1	1	0	0	0	0
Patagonia	12	9	3	0	0	0
Porto Alegre	1.046	842	94	50	34	25
Rio S. Fco do Sul	78	60	15	3	0	0
Rio Grande de S. Pedro	3.149	2.593	245	147	92	70

Tabela 5: Quantidade de Partidas de acordo a seu tamanho e período para Minas Gerais

Tamanho da Partida	1809-1818	1819-1825	1826-1830	1831-1833	Soma total
1 a 4	3.468	3.515	4.061	1.878	12.922
5 a 9	1.099	840	894	123	2.956
10 a 19	299	272	612	47	1.230
20 a 29	73	104	249	20	446
30 ou mais	71	100	363	1	535
Soma total	5.019	4.832	6.188	2.069	18.108

Tabela 6: Quantidade de Partidas de acordo a seu tamanho e período para São Paulo

Tamanho da Partida	1808-1818	1819-1825	1826-1830	1831-1833	Soma total
1 a 4	456	869	921	365	2.611
5 a 9	45	127	220	21	413
10 a 19	35	112	165	11	323
20 a 29	15	43	105	1	164
30 ou mais	22	75	167	0	264
Soma total	574	1.227	1.581	398	3.780

Tabela 7: Quantidade de Partidas de acordo a seu tamanho e período para o Rio de Janeiro

Tamanho da Partida	1809-1818	1819-1825	1826-1830	1831-1833	Soma total
1 a 4	5.767	5.061	3.231	1.128	15.187
5 a 9	1.010	905	590	83	2.588
10 a 19	216	275	496	41	1.028
20 a 29	73	93	190	1	357
30 ou mais	72	99	391	3	565
Soma total	7.138	6.433	4.898	1.256	19.743

Tabela 8: Quantidade de Partidas de acordo a seu tamanho e período para os Portos do Sul

Tamanho da partida	1808-1818	1819-1825	1826-1830	1831-1833	Soma total
1 a 4	670	2.067	1.311	590	4.638
5 a 9	33	217	140	61	451
10 a 19	9	129	100	16	254
20 a 29	2	80	62	9	153
30 ou mais	2	61	54	0	119
Soma total	716	2.555	1.669	678	5.618

**Tabela 9: Quantidade de escravos remetidos do Rio de Janeiro para as diferentes regiões.
1809-1833**

Ano	Portos do Sul	São Paulo	Rio de Janeiro	Minas Gerais
1809	240	1.247	564	2.093
1810	4	71	22	131
1811	257	222	617	1.530
1812	—	—	—	—
1813	—	451	2.390	3.561
1814	—	55	1.116	979
1815	25	197	3.407	2.208
1816	274	461	4.267	3.850
1817	280	198	5.639	4.568
1818	214	105	7.159	4.460
1819	235	124	6.043	3.561
1820	191	313	4.281	2.775
1821	170	119	1.805	881
1822	3.143	2.130	4.886	5.677
1823	3.076	2.386	1.193	8
1824	3.790	2.486	4.226	4.234
1825	166	887	3.162	5.823
1826	3.381	3.857	6.572	6.126
1827	673	2.124	4.494	6.185
1828	882	4.798	9.952	10.723
1829	1.402	3.091	7.544	9.563
1830	1.707	3.247	11.765	12.213
1831	1.328	449	1.844	2.931
1832	364	303	746	1.558
1833	50	76	312	208
Suma total	21.852	29.403	94.006	95.742

Tabela 10: Quantidade de escravos novos e ladinos enviados do Rio de Janeiro para as diferentes regiões. 1809-1833

	Portos do Sul		Rio de Janeiro		São Paulo		Minas Gerais	
Ano	Novos	Ladinos	Novos	Ladinos	Novos	Ladinos	Novos	Ladinos
1809	166	62	87	53	1.062	37	377	44
1810	3	1	---	---	54	2	17	---
1811	214	43	377	36	162	16	512	11
1812	---	---	---	---	---	---	---	---
1813	---	---	774	71	353	19	1.566	26
1814	---	---	359	29	44	0	469	10
1815	---	15	1.336	56	181	3	1.119	20
1816	8	126	1.740	106	316	41	1.926	21
1817	18	52	1.642	201	127	14	1.657	27
1818	---	10	2.154	278	47	11	803	43
1819	---	14	2.069	206	51	5	375	10
1820	16	6	1.295	168	233	13	561	18
1821	27	3	544	409	94	5	435	222
1822	2.540	326	2.675	449	1.982	44	2.506	107
1823	1.833	899	623	413	2.107	187	---	6
1824	2.512	948	3.618	584	2.241	212	4.112	115
1825	1	160	2.601	524	834	51	5.639	158
1826	2.597	530	5.692	847	3.706	126	6.040	80
1827	441	216	4.118	367	2.089	60	6.113	61
1828	737	137	9.511	394	4.760	38	10.643	70
1829	1.080	294	6.971	524	2.905	163	9.473	81
1830	1.251	424	10.806	909	2.872	317	12.054	147
1831	91	1.205	210	1.574	107	311	1.101	1.793
1832	---	359	---	728	2	300	2	1.532
1833	---	48	---	284	---	74	---	206
Total	13.535	5.878	59.202	9.210	26.329	2.049	67.500	4.808

Obs: contabilizado a partir da informação que aparece nas partidas

Tabela 11: Quantidade de escravos por sexo e faixa etaria remetidos do Rio de Janeiro para os Portos do Sul, 1809-1833

Ano	Adultas	Idosas	Meninas	Adultos	Idosos	Meninos
1809	12		7	10	1	6
1810				1		
1811	5		3	6		2
1812						
1813						
1814						
1815						
1816						
1817				173	2	22
1818				154	5	26
1819			2	155	4	16
1820				122	2	29
1821				70		16
1822	18	1	1	64		6
1823	79	1	33	152	6	44
1824	3		11	14		12
1825						
1826			2	2		4
1827						
1828			2			
1829			3			1
1830			3			
1831			8			6
1832			1	1	1	4
1833			1			1
Total	117	2	77	924	21	195

Obs: Contabilizados os escravos identificados individualmente por sexo e faixa etaria

Tabela 12: Quantidade de escravos por sexo e faixa etária remetidos do Rio de Janeiro para a Província do Rio de Janeiro, 1809-1833

Ano	Adultas	Idosas	Meninas	Adultos	Idosos	Meninos
1809	1		2	6		5
1810						
1811	3			4	1	4
1812						
1813	7		4	15		5
1814	2		2	4	1	6
1815	5		1	12	1	10
1816	7		4	16	1	11
1817	19		5	76	4	20
1818	39	1	8	108	3	23
1819	37		8	95	5	16
1820	19	1	5	90	2	10
1821	4		2	148	1	31
1822	31		13	111	6	29
1823	27		6	94	2	23
1824	14		8	82	5	17
1825	4		9	21	2	23
1826	3		8	18		25
1827	3		1	5		9
1828	2		13	4		20
1829	1	1	17	5	1	23
1830	5		14	13	3	23
1831	3		33	64	3	62
1832	12		10	40		23
1833	7	1	7	17	2	5
Total	255	4	180	1048	43	423

Obs: Contabilizados os escravos identificados individualmente por sexo e faixa etária

Tabela 13: Quantidade de escravos por sexo e faixa etária remetidos do Rio de Janeiro para São Paulo, 1809-1833

Ano	Adultas	Idosas	Meninas	Adultos	Idosos	Meninos
1809	2			6		8
1810	1			1		0
1811	1		2	1		1
1812	0		2	3	1	0
1813	0			0		0
1814						
1815	0			2		0
1816	0			1		1
1817	0			27	1	7
1818	3			28		4
1819	1			41		10
1820	2			27	2	15
1821	0			12		4
1822	0	1		12		2
1823	8		7	44	4	26
1824	2		1	2		3
1825	0			5		1
1826	0		1	1		0
1827	0			0		1
1828	0			1		1
1829	0			0		2
1830	0		2	2		7
1831	4		7	4		17
1832	0		5	0		6
1833	0			0		0
Total	24	1	27	220	8	116

Obs: Contabilizados os escravos identificados individualmente por sexo e faixa etária

Tabela 14: Quantidade de escravos por sexo e faixa etária remetidos do Rio de Janeiro para Minas Gerais, 1809-1833

Ano	Adultas	Idosas	Meninas	Adultos	Idosos	Meninos
1809	2		2	1		2
1810						
1811				3		
1812						
1813			2	4		
1814	1			6		
1815	1			6		6
1816	1			3	1	2
1817	2		3	8		4
1818	6	1		13		4
1819	2			4		1
1820	1		1	11		1
1821	1	1		16		3
1822	8		1	18	1	7
1823						
1824	3		4	16		8
1825			3	7	1	9
1826			5	3		3
1827			3			5
1828			10	1		1
1829			4			10
1830	1		4	2		14
1831	19		66	43	1	126
1832	1		6			34
1833			1			2
Total	49	2	115	165	4	242

Obs: Contabilizados os escravos identificados individualmente por sexo e faixa etária

Este texto aborda o tráfico interno de escravos entre 1809 e 1833 a partir do Rio de Janeiro. Analisa-se o movimento de 247.663 cativos, enviados em 49.395 partidas. 95% deste comércio se dirigia às províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e para os chamados Portos do Sul (Montevideu, Rio Grande e Porto Alegre, entre alguns outros). Estudam-se as demandas escravistas desses territórios, isto é, os volumes de escravos recebidos, quais foram as tendências e diacronias dessas remessas, a participação do pequeno e do grande tráfico e os tipos de indivíduos (por naturalidade, sexo e faixa etária) que chegavam aos locais de destino. Como se evidencia, os proprietários de escravos nos quatro territórios tentaram se antecipar ao fim do tráfico atlântico legal, elevando as compras e aumentando a quantidade de crianças importadas. Porém, existiram importantes matizes regionais tanto nos períodos de crescimento do abastecimento quanto na quantidade de meninas e meninos incorporados em cada território.

Rio de Janeiro | Tráfico interno de escravos | Crianças escravas

THE INTERNAL MOVEMENT OF SLAVES FROM RIO DE JANEIRO, 1809-1833

This paper examines the internal commerce of slaves departing from Rio de Janeiro between 1809-1833. Our data shows the movement of 247,663 slaves who left the city in a total of 49,349 shipments. Nearly all (95%) went to the provinces of Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo and the so-called Southern Ports (Montevideo, Rio Grande and Porto Alegre, among others). We studied the demand for slaves in these territories, especially the number of slaves received, regional market trends and diachrony, the size of participating of trading companies and the demographics of the enslaved individuals (place of birth, sex and age group) sent. The evidence suggests that slave masters in the four territories tried to anticipate the end of the legal Atlantic trade by increasing their purchases, many of whom were children. At the same time, we identify important differences among the regions examined, in terms of when their periods of growth occurred and in terms of the genders of enslaved children shipped there..

Rio de Janeiro | Internal slave trade | Slave children