

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

TRÁFICO ILEGAL DE ESCRAVOS E CARACTERÍSTICAS DA ESCRAVIDÃO EM  
PORTO ALEGRE (1831-1850)

GRAZIELE CORSO

Porto Alegre

2013

GRAZIELE CORSO

TRÁFICO ILEGAL DE ESCRAVOS E CARACTERÍSTICAS DA ESCRAVIDÃO EM  
PORTO ALEGRE (1831-1850)

Monografia apresentada ao Departamento de  
História da Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul como requisito parcial para a  
obtenção do grau de Licenciada em História.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Regina Célia Lima Xavier

Porto Alegre

2013

GRAZIELE CORSO

TRÁFICO ILEGAL DE ESCRAVOS E CARACTERÍSTICAS DA ESCRAVIDÃO EM  
PORTO ALEGRE (1831-1850)

Monografia apresentada ao Departamento de  
História da Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul como requisito parcial para a  
obtenção do grau de Licenciada em História.

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Regina Célia Lima Xavier (orientadora) – UFRGS

---

Prof. Dr. Fábio Kühn – UFRGS

---

Prof. Me. Thiago Leitão de Araújo – Doutorando UNICAMP

Porto Alegre

2013

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a minha mãe e meu pai, por todo amor e pelo apoio incondicional. Aos dois nunca conseguirei agradecer o suficiente, principalmente por terem aceitado que eu abandonasse o lar confortável para estudar História em Porto Alegre.

À UFRGS e sua assistência estudantil, pela educação pública e pelos anos interessantes vividos no 333 da Casa do Estudante.

À Andressa Finkler Staudt, querida amiga e colega de quarto, agradeço o convívio e por me aguentar em quase todos os momentos.

Aos professores que foram importantes durante minha trajetória no curso de História. Professora Sílvia Petersen, a quem tanto admiro, por todas as aulas maravilhosas e pela bolsa de iniciação científica – certamente minha formação seria muito menos qualificada sem seus ensinamentos. Professor Benito Schmidt, por seu rigor científico e suas aulas valiosas de Teoria da História e Técnicas de Pesquisa Histórica. Professora Helen Osório por suas recomendações em aula e para este trabalho.

À professora Regina Xavier, minha orientadora, pelas aulas que despertaram meu interesse no tema deste trabalho e por sua orientação rigorosa e ao mesmo tempo muito gentil.

Aos membros da banca de avaliação deste trabalho, professor Fábio Kühn e Thiago Araújo, por aceitarem o convite, por suas leituras e contribuições.

Aos tantos amigos feitos ao longo desses cinco anos de curso, por compartilharem muitas ideias e interesses. Destaco Marina Gris e Guilherme Nunes, pelo gosto parecido para séries televisivas e comidas deliciosas.

Especialmente, agradeço a Laura Spritzer Galli, Linaia de Vargas Palacio e Robinson Gonçalves de Oliveira, que foram os principais apoios para a construção deste trabalho. Nossas conversas e todo o apoio diminuíram as incertezas e dificuldades dos meses de escrita.

Ao Carlos Fernando de Quadros, agradeço pelo incentivo e confiança, pelo empréstimo de livros e a leitura interessada, mas, principalmente, por estar presente e sempre compartilhar os momentos mais felizes e importantes.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho de conclusão de curso é compreender como se configurou a escravidão na cidade de Porto Alegre entre a primeira e segunda proibição do tráfico atlântico de africanos escravizados (1831-1850). Para tanto, foram examinados os dados de inventários *post-mortem* deste período com a intenção de analisar as características dos escravos que viviam na capital da província do Rio Grande de São Pedro do Sul e avaliar se continuou havendo uma relação de dependência dos proprietários com o comércio de escravos mesmo durante ilegalidade do tráfico para o Brasil após 1830. Destaca-se que este não é um trabalho de demografia histórica, mas sim balanço de questões de cunho mais qualitativo, levantadas a partir da quantificação dos dados obtidos nas fontes. Parece ser possível afirmar que algumas modificações podem ser percebidas em Porto Alegre ainda entre as décadas de 1830 e 1850, mesmo que a proibição em 1831 não tenha sido suficiente para abalar o regime escravista.

Palavras-Chave: tráfico ilegal de escravizados – lei de 7 novembro de 1831 – escravidão africana em Porto Alegre

## SUMÁRIO

Introdução .....	8
Capítulo 1 – Tráfico de Escravos e Ilegalidade	
1.1 – Proibições do Tráfico Atlântico de Africanos .....	12
1.2 – Tráfico Atlântico e Interprovincial: Mudanças e Continuidades .....	19
Capítulo 2 – Características da População Escravizada de Porto Alegre (1820-1850)	
2.1 – Perfil Demográfico .....	26
2.2 – Cor e Origem .....	33
2.3 – Mortalidade .....	41
2.4 – Preços .....	45
Considerações Finais .....	49
Fontes .....	52
Referências Bibliográficas .....	53

## LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

GRÁFICO 1 – NÚMERO DE INVENTÁRIOS COM ESCRAVOS (1820-1850) .....	27
GRÁFICO 2 – PORCENTAGEM TOTAL DE ESCRAVOS POR FAIXA ETÁRIA .....	29
GRÁFICO 3 – NATURALIDADE DOS ESCRAVOS .....	31
GRÁFICO 4 – SEXO DOS ESCRAVOS .....	32
GRÁFICO 5 – PREÇO EM £ DOS ESCRAVOS ENTRE 15 E 39 ANOS (1820-1850) .....	47
GRÁFICO 6 – PREÇO EM £ DOS ESCRAVOS ENTRE 0 E 14 ANOS (1820-1850) .....	48
TABELA 1 – NÚMERO DE INVENTÁRIOS POST-MORTEM POR INTERVALO DE TEMPO .....	28
TABELA 2 – RELAÇÃO ENTRE A NATURALIDADE E O SEXO DOS ESCRAVOS .....	32
TABELA 3 – CLASSIFICAÇÃO DE COR DOS ESCRAVOS EM PORTO ALEGRE (Nº) .....	35
TABELA 4 – ORIGENS AFRICANAS EM PORTO ALEGRE (1820-1850) .....	37
TABELA 5 – REGIÕES AFRICANAS DE ORIGEM DOS ESCRAVOS (%) .....	40

## INTRODUÇÃO

Os estudos sobre a escravidão no Brasil meridional podem ser considerados bastante recentes quando comparados aos realizados sobre outras regiões do país, contudo, muitos historiadores já evidenciaram a importância econômica da mão-de-obra escrava na consolidação da província do Rio Grande de São Pedro do Sul e a significativa contribuição da cultura africana na formação da população. Este trabalho de conclusão de curso é uma breve tentativa de compreender como se configurou a escravidão negra na cidade de Porto Alegre entre a primeira e a segunda proibição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil (1831 e 1850).

Inicialmente, foi inevitável fazer algumas considerações sobre as diversas etapas do tráfico de escravos para situar os leitores nas discussões que permeiam este trabalho. Há alguns estudos considerados clássicos quando se trata deste tema, entre seus autores foram mencionados Robert Conrad, Herbert Klein e Leslie Bethell. Algumas das asserções destes historiadores foram problematizadas posteriormente pela historiografia, porém, suas contribuições não devem ser desconsideradas. Acerca da proibição do tráfico, as reflexões de Jaime Rodrigues colaboram para uma compreensão mais complexa dos acontecimentos, decisões e sujeitos envolvidos.

Alguns estudos sobre a escravidão no início do século XIX foram fundamentais para elucidar a conjuntura na qual ocorreram as proibições do tráfico transatlântico, destaquei as pesquisas de Mary Karasch (Rio de Janeiro), Marcus Carvalho (Pernambuco) e Albertina Vasconcelos (Bahia). Sobretudo as referências ao trabalho de Karasch estão presentes ao longo deste trabalho, pois seu estudo contempla diversos aspectos da vida dos cativos.

Na bibliografia sobre o atual Rio Grande do Sul não havia estudos que tratassem especificamente do primeiro período de ilegalidade do tráfico, entre 1831 e 1850. Por tal motivo, este trabalho adotou esse recorte temporal, tendo como objetivo observar com mais detalhe as modificações que possam ter ocorrido após a primeira tentativa de extinção da entrada de novos escravos para o Brasil. Apesar disso, cabe aqui destacar duas pesquisas que nortearam este trabalho e foram fundamentais para que certas questões fossem levantadas: os trabalhos de Luciano Costa Gomes e de Gabriel dos Santos Berute.

Em sua recente dissertação, Luciano Gomes aborda as estruturas econômicas, sociais e demográficas da capital do Rio Grande de São Pedro, no seu período formativo (1772-1802). O principal argumento de Gomes é que Porto Alegre era desde seus momentos iniciais uma



localidade dependente da escravidão. Ele constatou que parte da historiografia não considerava a escravidão significativa no Rio Grande do Sul e, por serem poucos os estudos que focaram o tema no século XVIII, percebeu a necessidade de um trabalho mais específico.<sup>1</sup>

Gabriel Berute investigou em seu trabalho de mestrado o tráfico de escravos durante a passagem do século XVIII para o XIX na capitania rio-grandense. Através do estudo das *guias de transporte de escravos* e dos *códices da polícia da corte do Rio de Janeiro* foram analisadas as características demográficas da população cativa em seu momento de desembarque, além da dinâmica da rede mercantil e os agentes envolvidos.<sup>2</sup> Essa pesquisa me permitiu fazer algumas comparações entre o período de legalidade do tráfico pesquisado por Berute e o período de ilegalidade abordado no presente trabalho.

A tese de doutorado de Berute trata de forma mais ampla das atividades mercantis no Rio Grande de São Pedro, percorrendo o intervalo de 1808 a 1850 – que abarca o recorte temporal aqui delimitado. O autor assinala que neste período Porto Alegre era um importante ponto de conexão entre várias regiões da província, de acordo com ele:

Porto Alegre fazia a conexão do centro com o norte do Rio Grande de São Pedro. Santo Antônio da Patrulha, Aldeia dos Anjos e Viamão despachavam seus produtos até a cidade e retornavam com mercadorias disponíveis na capital. Pelas vias fluviais e lacustres chegava-se até Santo Amaro, Triunfo, Rio Pardo e Taquari. Por via terrestre, a partir de Rio Pardo (outro importante centro comercial), eram abastecidas as localidades de Cachoeira, Santa Maria e a fronteira oeste e as Missões.<sup>3</sup>

Durante a primeira metade do século XIX, Porto Alegre consolidava-se como importante ponto de trocas comerciais. Segundo Berute, o porto da capital não concorria exatamente com o de Rio Grande (outra cidade focada na sua tese), mas havia uma hierarquia e Rio Grande destacava-se por sua ligação com o oceano.

Berute destaca também que uma conjuntura de guerra atravessou parte da primeira metade do século XIX: a Guerra dos Farrapos (1835- 1845). Portanto, certa instabilidade econômica e política permearam esta década. Entre junho de 1836 e dezembro de 1840, a

---

<sup>1</sup> GOMES, Luciano C. *Uma Cidade Negra: escravidão, estrutura econômico-demográfica e diferenciação social na formação de Porto Alegre, 1772-1802*. Dissertação (Mestrado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

<sup>2</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os Portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro c.1790-1825*. Dissertação (mestrado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

<sup>3</sup> BERUTE, Gabriel S. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese (doutorado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011, p.15.

capital enfrentou três cercos e tentativas de ocupação pelos farroupilhas<sup>4</sup> – durante este período foi observado uma diminuição das atividades comerciais em Porto Alegre.

\*\*\*

Sobre as fontes utilizadas, é importante ressaltar que o tráfico ilegal de escravos não foi uma atividade que deixou documentos diretos (ao menos, não para o Rio Grande do Sul), portanto, foi necessário recorrer aos inventários *post-mortem* com cativos arrolados, realizados em Porto Alegre entre 1820 e 1850. As informações da década de 1820 também foram examinadas com o objetivo de estabelecer comparações entre os anos anteriores e os posteriores à primeira proibição do tráfico atlântico de escravos. Para os três decênios foram contabilizados 1068 inventários com um total aproximado de 8700 escravos.

Esta tarefa de quantificação dos dados apenas foi possível devido ao projeto *Documentos da Escravidão*, concretizado por bolsistas e funcionários do Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul (APERs), que catalogaram todos os inventários que incluíam escravos em suas descrições de bens. Nestes documentos constam essencialmente: o nome das pessoas falecidas; a quantidade de escravos que estas possuíam; nome e sexo destes escravos; e também os preços. Outras informações, tais como: cor; origem/naturalidade; condição de saúde; profissão; estado civil e filiação aparecem esporadicamente – sendo o registro de cor e origem/naturalidade mais frequentes do que os últimos comentados.

Algumas informações catalogadas foram ajustadas em um banco de dados inicial, de forma que pude fazer algumas estimativas baseadas no total dos inventários. Nesta primeira planilha consta o número de homens e mulheres arrolados em cada inventário e o número de escravos agrupados de acordo com origem e cor. No entanto, apenas estes totais não permitiam fazer a relações entre o sexo e a origem/cor dos cativos, para isso – e para a análise dos preços e idades, que também são dados mais numerosos para quantificar, pois não basta somente observar as quantidades totais, mas sim o que foi atribuído a cada indivíduo – foi necessário fazer uma pequena amostragem dos inventários. Para compor a amostra foram escolhidos ao acaso, por meio de um intervalo sistemático<sup>5</sup>, três inventários a cada dois anos – totalizando 45 inventários entre 1820-1850.

---

<sup>4</sup> Para uma breve introdução sobre este tema, ver: KÜHN, Fábio. *Breve História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2007.

<sup>5</sup> CARDOSO, C. F.; BRIGNOLI, H. P. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1981.

Nos estudos sobre a escravidão a utilização dos processos de inventário *post-mortem* é bastante comum, pois a grande quantidade de informações que geralmente repete-se nos vários documentos possibilita um estudo serial desta fonte. No entanto, estes documentos representam apenas uma parcela dos proprietários existentes em determinada localidade e usualmente estes pertenciam às camadas mais abastadas da sociedade, pois os indivíduos mais pobres não deixavam muitos bens ou dinheiro para cobrir os gastos de uma partilha judicial. A historiadora Júnia Furtado, referindo-se sobre cuidados necessários com o uso de testamentos e inventários, aponta a necessidade de conferir qual a representatividade dessas fontes no conjunto da população e, além disso, enfatiza a “*possibilidade de haver distorção nas informações*”.<sup>6</sup>

Portanto, é necessário examinar com bastante cuidado o universo no qual foram produzidas as fontes. Com o objetivo de avaliar a representatividade é possível recorrer a outros documentos, como os censos disponíveis para o período. E deve-se considerar a possibilidade de distorção das informações, entretanto, a produção de um inventário geralmente envolvia diversos interessados e seus dados deviam estar em conformidade com aquilo que era considerado esperado ou o comum em determinado período.

\*\*\*

Finalmente, destaco que este não é um trabalho de demografia histórica, mas sim balanço de questões de cunho mais qualitativo, levantadas a partir dos dados obtidos nos inventários *post-mortem*. O estudo do perfil dos escravos teve como objetivo examinar o quanto a posse de escravos estava disseminada na província do Rio Grande de São Pedro do Sul e se continuava havendo uma relação de dependência dos proprietários com o comércio de cativos mesmo após a proibição da entrada de africanos escravizados no Brasil.

A monografia foi dividida fundamentalmente em duas partes. Na primeira metade foram esclarecidas algumas considerações sobre o tráfico de escravizados e a conseguinte ilegalidade. A segunda parte é mais analítica, na qual os resultados do trabalho com as fontes foram colocados em diálogo com parte da vasta bibliografia sobre o mesmo tema.

---

<sup>6</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. A morte como testemunho da vida In: PINSKY, Carla. Bassanezi e LUCA, Tania Regina de (Orgs.). *O Historiador e suas Fontes*. São Paulo: Contexto, 2009, p.

## 1 – TRÁFICO DE ESCRAVOS E ILEGALIDADE

O tráfico de escravos foi parte fundamental do processo de escravização e afetou milhões de corpos e mentes retirados involuntariamente de seus diferentes locais de origem. O Brasil foi um dos principais destinos daqueles que eram embarcados nos navios que partiam dos portos africanos em direção ao continente americano. Durante os séculos nos quais a escravidão perdurou como a principal forma de trabalho houve a travessia forçada de africanos através dos oceanos. Certamente os momentos vivenciados pelos escravizados nos navios negreiros constituíram uma das experiências mais marcantes e dramáticas para estes sujeitos históricos. As motivações, os métodos e as consequências como ocorreu este processo foram largamente comentados pela historiografia.

### 1.1 – PROIBIÇÕES DO TRÁFICO ATLÂNTICO DE AFRICANOS

O Brasil foi um dos maiores importadores de cativos entre os séculos XVI e XIX. É concebível que aproximadamente cinco milhões de africanos escravizados entraram no país durante este período. Uma das explicações para a busca de trabalhadores nessas condições foi a grande demanda de mão-de-obra necessária principalmente nas áreas produtoras de artigos de exportação. No entanto, o trabalho escravo figurou em diversas regiões, inclusive naquelas voltadas apenas para o abastecimento do mercado interno, sendo importante tanto para a economia urbana quanto rural.

O historiador Robert Conrad fez uma exaustiva análise sobre o tráfico de escravos e comentou algumas características essenciais deste trato que seriam mantidas até o seu fim, mesmo durante a ilegalidade. Inicialmente, ele pontuou que as oportunidades econômicas que podiam ser alcançadas com a exportação de diversos produtos (açúcar, ouro, diamantes, algodão, café, tabaco e outros) criavam uma constante demanda de escravos, ao mesmo tempo em que havia grande facilidade e baixos custos para obtenção de trabalhadores na África – fato este que encorajaria o descaso com a saúde e o conforto dos africanos.<sup>7</sup>

Entre outros fatores que impulsionavam a necessidade constante de importação de pessoas, Conrad apontou o curto tempo de vida dos escravos devido ao trabalho excessivo,

---

<sup>7</sup> CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Tradução de Elvira Serapicos. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985, p.15.

doenças, punições e também ao menor número de mulheres cativas em relação ao número de homens cativos – que impossibilitaria a população escrava de crescer e se manter estável. Além disso, ele destaca que a mortalidade era elevada nos primeiros meses de cativeiro, dependendo da duração das viagens e como resultado das péssimas condições desta nova vida. Também são ponderados os percalços anteriores ao embarque e ocorridos no deslocamento dos escravos dentro do continente africano e durante a espera nos entrepostos. O autor afirma que *“para chegar a uma impressão mais exata da enorme mortalidade causada pela escravização e embarque de africanos para o Brasil, deve ser assinalado que provavelmente morreram mais escravos antes e após a viagem para o Brasil do que durante a viagem propriamente dita”*<sup>8</sup>.

Herbert Klein, ao tratar do mesmo tema, criticou os autores que enfatizaram em seus trabalhos apenas a mortalidade a bordo dos navios do tráfico e que teriam assumido que não havia nenhum cuidado com o transporte dos cativos africanos. Nas suas palavras:

a mortalidade a bordo do navio tornou-se o foco de muitos debates na Europa Ocidental com respeito ao tráfico africano, havendo preocupações tanto com a mortalidade dos escravos durante a travessia do Atlântico como das mortes de tripulantes. [...] foi assumido nesta literatura popular que o baixo custo dos escravos tornava lucrativo embarcar o máximo de escravos que o navio podia carregar e comprimi-los nos porões, e assim, aceitar taxas elevadas de mortalidade durante a travessia do Atlântico.<sup>9</sup>

Este historiador admite que o alto número de mortes no oceano era em grande parte definido pela experiência a bordo dos navios, mas acrescenta que diferentes taxas de mortalidade durante a travessia, baseadas nos portos de desembarque na África, eram reflexo mais das condições africanas do que das características das embarcações e das viagens. Ele aponta que a porcentagem de mortos durante a travessia era próxima à de outros tipos de viagens ou migrações. Estas últimas afirmações foram confrontadas por Conrad, que escreveu que os dados recolhidos por Klein eram fragmentários e que este historiador teria ignorado algumas evidências.<sup>10</sup> Apesar disso, os dois direcionam alguma atenção para o continente africano e lembram que a experiência dos traficados teve um início anterior ao embarque nos navios negreiros.

---

<sup>8</sup> Ibidem, p.47.

<sup>9</sup> KLEIN, Herbert S. *O Tráfico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC Editora, 2004, p. 142.

<sup>10</sup> CONRAD, Robert E. Op. cit., p.31. As críticas feitas por Conrad são direcionadas às afirmações feitas por Klein no artigo: *The Trade in African Slaves to Rio de Janeiro*. In: *Journal of African History*. 10, 1969.

Outro argumento de Klein foi que “*a aquisição de escravos na costa africana não era uma transação sem custo, tampouco os intermediários eram espectadores passivos*”.<sup>11</sup> Apesar de reconhecer as dificuldades de travessia, ele ressaltou que esta não era uma experiência completamente desorganizada, arbitrária e sangrenta – como afirmou ter sido retratada. Os interessados no tráfico teriam racionalizado um sistema de transporte no qual se obtivesse menor perda possível. E esta não seria uma questão de humanitarismo, mas de pragmatismo, pois o objetivo era garantir bons lucros com a venda do maior número possível de escravos. Porém, apesar de alguns esforços, “*a morte ocorria constantemente a bordo do navio, não apenas por causa de doenças, mas de suicídios, rebeliões e desastres naturais*”.<sup>12</sup>

Conrad escreveu que após ser acordado o fim do tráfico acreditou-se de fato que a escravidão estaria fadada à extinção, pela razão que as muitas mortes de africanos excederiam os números de nascimentos de cativos.<sup>13</sup> Contudo, depois de 1830 trabalhadores africanos continuaram a ser importados, mesmo ilegalmente, com ajuda e cumplicidade de autoridades, e por mais meio século ainda vigorou a escravidão de negros no Brasil.

Estes trabalhos de Robert Conrad e Herbert Klein figuram entre as obras clássicas sobre o tráfico de escravos e discutem as questões fundamentais como a demanda, o fluxo, a mortalidade e a continuidade desse empreendimento, enfatizando que antes da década de 1850 não houve tentativas reais de paralização do tráfico. É justamente este último ponto que será problematizado ao longo deste trabalho.

Também outros estudos abordam a dinâmica deste negócio, mas de maneira mais específica. O historiador Manolo Florentino dedicou-se a estudar os mecanismos do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro – onde estava localizado o principal porto brasileiro para desembarque de africanos escravizados e de onde muitos deles foram enviados para outras províncias, entre elas a do Rio Grande de São Pedro.

Florentino formulou uma periodização bastante interessante para o estudo do tráfico de escravos. Ele dividiu o recorte temporal de 1796 a 1830 em três intervalos, apontando os anos de 1809 e 1826 como os principais momentos de ruptura. O primeiro intervalo (1796-1808) apresentava baixos índices de crescimento do tráfico, portanto é caracterizado pela estabilidade. Em segundo lugar, houve um acelerado aumento da entrada de navios negreiros provocado pela mudança da família real portuguesa para o Brasil e abertura dos portos brasileiros (1809-1825). O último período (1826-1830) está relacionado ao tratado de

---

<sup>11</sup> KLEIN, Herbert S. Op. cit., p. 142.

<sup>12</sup> Idem, p. 159-160.

<sup>13</sup> CONRAD, Robert E. Op. cit., p. 32.

proibição do tráfico atlântico firmado entre os governos brasileiro e britânico e reflete as preocupações da elite que intensamente buscou adquirir mais escravos.<sup>14</sup>

Na primeira década do século XIX iniciou-se um lento processo de abolição do tráfico transatlântico de escravos provenientes do continente africano. Em 1807 o governo britânico proibiu que seus comerciantes participassem desta atividade e nos anos seguintes promoveu intensas campanhas diplomáticas antitráfico. Nos Estados Unidos, em 1808, também começou a vigorar tal interdição, que já estava prevista na constituição desse país. Pouco tempo depois, em todos os países escravistas foram assinados tratados de proibição do tráfico de africanos – mesmo naqueles onde ainda acreditava-se depender economicamente dessa mão-de-obra, como era o caso do Brasil.

Em 1808 quando família real portuguesa precisou se refugiar no Brasil, as relações entre Portugal e Grã-Bretanha – que sempre tinham tido este último país como dominante – estreitaram-se e os portugueses então dependiam dos britânicos para defender seus portos. Guilherme da Paula Costa Santo comentou os tratados firmados na segunda década do XIX:

D. João assinou três acordos diplomáticos com o governo britânico envolvendo o tráfico de escravos. O primeiro deles foi o Tratado de Aliança e Amizade, em 1810, no qual, pelo artigo X, o comércio de africanos ficava restrito às possessões portuguesas no continente africano [...]. O segundo acordo diplomático foi o Tratado de 22 de janeiro e 1815, elaborado durante o Congresso de Viena, proibindo o tráfico ao norte da linha do Equador. E por fim, em julho de 1817, o governo português ratificava uma Convenção, estipulando o direito de visita recíproco entre as embarcações da marinha de guerra de ambas as nações e a formação de comissões (tribunais) mistas, nas quais juízes lusitanos e britânicos julgariam as apreensões realizadas pelos navios de guerra responsáveis pelo patrulhamento nas costas da África e em alto mar.<sup>15</sup>

O Congresso de Viena forneceu aos britânicos a oportunidade de tentar obter a condenação e a repulsa geral ao comércio negreiro através do Atlântico. Para a realização desse propósito, o tratado de 1815 foi uma vitória destes europeus. Contudo, Santo contesta as interpretações historiográficas de que os acordos bilaterais teriam sido exclusivamente resultados da pressão inglesa – apesar de não desconsiderar a preponderância desta. Para o

---

<sup>14</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 46-48.

<sup>15</sup> SANTO, Guilherme da Paula Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo D. João no Rio de Janeiro*. Dissertação (mestrado em História). Universidade de São Paulo, Programa de Graduação em História Social, São Paulo, 2007, p. 13.

autor, a ratificação feita em 1817 se caracterizaria mais por definir a permanência do tráfico legal ao sul do Equador, sendo que não interessava aos portugueses a extinção do mercado escravista.<sup>16</sup>

Quanto aos ajustes realizados em 1817, Leslie Bethell afirmou que a suposta reciprocidade nas fiscalizações nunca se concretizou de fato, pois nenhum outro país além da Inglaterra tinha os aparelhos necessários para realizar esse patrulhamento. Além disso – e da resistência diplomática apontada por Santo – desde esses momentos os comerciantes de escravos já desenvolviam estratégias para burlar as tentativas de supressão do tráfico.<sup>17</sup>

Todos os tratados mencionados anteriormente perderam sua função de adiar extinção do tráfico quando o Brasil deixou de ser colônia de Portugal (1822), a partir deste momento a Grã-Bretanha confrontou-se com uma nova nação a respeito do fim desse comércio. Os países que faziam parte da América Espanhola também passavam por processos semelhantes, e a posição da Inglaterra era de que apenas reconheceria aqueles que proibissem completamente o tráfico de escravos.<sup>18</sup> As negociações entre Brasil e a Inglaterra se estenderam por quatro anos, até que em novembro de 1826 foi finalmente assinado o tratado que definia o prazo para a abolição do tráfico:

Ao fim de três anos, a contar da troca de ratificações do presente tratado, será considerado ilegal, para os súditos do imperador do Brasil, dedicar-se ao tráfico de escravos sob qualquer pretexto ou maneira, e o exercício desse tráfico por qualquer pessoa, súdito de Sua Majestade Imperial, após esse prazo, será julgado e tratado como pirataria.<sup>19</sup>

Este tratado foi ratificado em março de 1827 e provocou debates na Câmara de Deputados (que não o tinha recebido e tomado conhecimento de seus termos) onde se destacavam as fortes posições antiabolicionistas e eram questionadas as intenções dos britânicos. Bethell comenta que durante as discussões, “*orador após orador enfatizaram a necessidade que o país tinha de mão-de obra africana*” e que a abolição em tão pouco tempo prejudicaria os interesses do país (agricultura, comércio e navegação).<sup>20</sup>

---

<sup>16</sup> Ibidem, p. 61.

<sup>17</sup> BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos para o Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da Expressão Cultura e Cultura Editora da Universidade de São Paulo, 1976, p. 30.

<sup>18</sup> Idem, p. 38-70. Ver também: CONRAD, Robert E. Op. cit., p. 66-90.

<sup>19</sup> BETHELL, Leslie. Op. cit., p. 69.

<sup>20</sup> Idem, p. 72.



Jaime Rodrigues problematizou algumas interpretações paradigmáticas sobre o tráfico escravista. Ele percebeu que a historiografia brasileira privilegiou o estudo dos discursos abolicionistas, sendo entendido que a escravidão lentamente seria abolida assim que a importação de novos escravos fosse suprimida. Outra questão trata-se da pressão inglesa ser considerada determinante para a extinção do tráfico sem terem sido avaliados os fatores internos e discussões que envolveram esta decisão. Rodrigues afirma que “*que por si só, a ideia de uma abolição gradual e a pressão inglesa não explicariam a existência de duas leis de extinção do tráfico, em 1831 e 1850*”.<sup>21</sup>

Portanto, Rodrigues buscou recuperar a especificidade da discussão e enfatizar os conflitos internos. Segundo o historiador, na primeira metade do século XIX começaram a surgir no Brasil as primeiras falas identificando supostos males na presença africana. No discurso do período e na produção intelectual os africanos (cativos ou não) eram responsabilizados pela “*corrupção dos costumes*”. Esta ideia surgia sempre nos debates sobre o tráfico de escravos. “*Para alguns autores, a natureza bárbara do africano era fator responsável pela corrupção dos costumes, enquanto para outros era sobre a escravidão que repousavam os males sociais*”.<sup>22</sup> Mas para além de qualquer justificativa, era perceptível o medo que os senhores brancos tinham de uma africanização da população brasileira ou de insurreições semelhantes a que havia ocorrido no Haiti.

Os tratamentos sugeridos para esses tantos “*males*” não passava necessariamente pela abolição do tráfico de escravos. Diversos projetos políticos estavam em pauta no início do século XIX, entre eles: *manter o tráfico e a escravidão; acabar com tráfico e manter a escravidão e a abolição gradual da escravidão*. Rodrigues afirma que “*criar uma unidade necessária para propor e fazer cumprir uma solução concreta a respeito do problema do tráfico requeria condições que ainda não existiam em 1831 e nem nas duas décadas seguintes*”.<sup>23</sup> Apesar disso, o compromisso com os ingleses adiantou essas discussões e decisões.

O argumento da soberania nacional também era recorrente nos debates sobre o tráfico. No âmbito parlamentar, muitos defendiam que era necessário decidir esta questão sem a ingerência inglesa. É importante considerar que muitas vezes esta defesa escondia os interesses dos sujeitos ligados ao comércio de cativos. Os termos do tratado com os ingleses

---

<sup>21</sup> RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000, p. 25.

<sup>22</sup> Idem, p. 39. E para compreender melhor a multiplicidade de projetos que envolviam a abolição da escravidão, ver: AZEVEDO, Célia. M. M. *Onda Negra, Medo Branco: o negro no imaginário das elites (século XIX)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

<sup>23</sup> RODRIGUES, Jaime. Op. cit., p. 92

foram contestados e apenas em 1831 votou-se no Brasil a primeira lei de abolição de o tráfico. Projetos de revogação sugeriram esporadicamente - muitos deles atestavam a ineficácia da legislação – e os debates sobre este tema continuaram até 1850.

Destaca-se uma última consideração de Rodrigues: “*a primeira abolição legal do tráfico brasileiro não foi eficiente no que se refere ao efetivo patrulhamento do contrabando, mas provocou interpretações que ressaltavam seus aspectos de asseguradora da liberdade dos africanos introduzidos após sua promulgação*”.<sup>24</sup> Nos anos posteriores houve muitos processos judiciais que julgavam o contrabando de escravos e há registros de africanos que procuravam a justiça brasileira para denunciar sua entrada ilegal no país.

Beatriz Mamigonian atesta que entre os cinquenta anos que separaram a primeira lei de proibição do tráfico da abolição da escravidão centenas de milhares de africanos foram importados ilegalmente. Os emancipados após 1831 eram chamados “africanos livres” e eram tutelados pelo governo imperial em um limite de tempo que não deveria ultrapassar quatorze anos de serviços – mas que na prática poderia durar muito mais do que isto. Ainda assim, muitas pessoas tidas como escravas buscavam o direito de obter este status.<sup>25</sup>

Mamigonian e Keila Grinberg organizaram um dossiê que reúne algumas pesquisas que buscaram mapear as diversas interpretações que a lei de 1831 teve entre as décadas de 1830 e 1860.<sup>26</sup> Destaco brevemente os estudos de Maria Angélica Zubarán sobre os usos da lei de 1831 no Rio Grande do Sul e de Vinícius de Oliveira que explora os desembarques ilegais de escravos em Porto Alegre (1851).

Por fim, neste trabalho entende-se o momento da primeira abolição do tráfico de forma complexa. A lei de 1831, apesar de pouco efetiva como já foi constado pela maior parte da historiografia da escravidão, não foi simplesmente ignorada – em torno de seu propósito surgiram muitas discussões e, como será comentado a seguir, a partir da década de 1830 a organização do tráfico precisou ser alterada, o que indica que a lei não podia existir apenas como “letra morta”. Além disso, a legislação permitiu a alguns poucos escravizados a ligeira chance de reivindicar sua liberdade, por mais que a efetividade dessa condição também possa ser questionada.

---

<sup>24</sup> Ibidem. p. 197.

<sup>25</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Direitos e Justiças no Brasil*. Campinas, SP: Editora da Unicamp: 2006.

<sup>26</sup> \_\_\_\_\_, Beatriz; GRINBERG, Keila. (orgs.). Dossiê - “Para inglês ver?” Revisitando a lei de 1831. In: *Revista Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro: Conjunto Universitário Cândido Mendes, 2007, v.29 n.1/3 jan/dez.

## 1.2 – TRÁFICOS ATLÂNTICO E INTERPROVINCIAL: TRANSFORMAÇÕES E CONTINUIDADES

No início do XIX os principais portos africanos começaram a ser patrulhados pelos europeus e este bloqueio foi tornando-se mais eficiente com o passar das décadas. Inicialmente, o cumprimento das leis foi bastante negligente e os contrabandistas encontraram meios de seguir com o lucrativo negócio da exportação de escravos. Contudo, para que o tráfico tivesse continuidade foram necessárias mudanças internas na África e no Brasil.

No continente africano, após a proibição do tráfico de escravos, a importação de mercadorias lícitas aumentou gradualmente. No entanto, é uma ilusão pensar que isto contribuiu para o fim do tráfico e da escravidão. Muitos africanos ainda foram transportados em navios que supostamente praticavam o “comércio legítimo” e escravos eram utilizados na África para cultivar e carregar os artigos destinados ao mercado internacional. Na realidade “a escravidão tinha se tornado uma parte integrante da economia africana”.<sup>27</sup>

Roquinaldo Ferreira pesquisou o comércio ilegal de escravos e o comércio lícito em Angola, entre 1830 e 1850. Ele constatou que apenas entre 1831 e 1855 entraram no Brasil aproximadamente 20% do número total de escravos que se estima terem sido trazidos para o Brasil em trezentos anos. Além disso, ele afirma que é plausível que aproximadamente 60% dos escravos trazidos durante o tráfico ilegal tenham vindo da região de Congo e Angola.<sup>28</sup>

A proibição exigiu o deslocamento das rotas usuais do tráfico e dos locais de embarque na África. Em Luanda – capital de Angola e onde estava localizado o principal porto africano de exportação de escravos – tornou-se muito difícil continuar com esse comércio, portanto, novos pontos de embarque foram espalhados pela costa desta região como tentativa de resistência dos traficantes.

Ferreira demonstrou a eficiência dos navios de guerra europeus no combate ao contrabando de escravos, principalmente entre 1845 e 1860. Segundo ele “*tem-se ideia do poder de fogo da repressão do tráfico ilegal quando nota-se que 40% dos navios que passaram pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860 eram navios de guerra ingleses, franceses, portugueses e americanos*”.<sup>29</sup> Curiosamente o período 1846-1851 é também apontado como o auge da importação ilegal de escravos no Brasil. Muitos navios negreiros saíam de Luanda em

---

<sup>27</sup> LOVEJOY, Paul E. *A Escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p.227.

<sup>28</sup> Ferreira, Roquinaldo do Amaral. Brasil e Angola no Tráfico Ilegal de Escravos. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José F. S. (org.). *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p.144.

<sup>29</sup> Idem, p. 151

lastro (carregados com água, certa quantidade de alimentos e, às vezes, alguma outra mercadoria) e embarcavam os africanos ao longo da costa. De fato, somente após 1850 notou-se uma queda maior na saída dos navios em lastro de Luanda. Mas no fim desta década houve uma retomada do tráfico, principalmente para Cuba, mas ainda um pouco para o Brasil.

No Brasil, ainda no período de legalidade percebeu-se um acelerado aumento na entrada de africanos após 1826, indício do quanto os proprietários brasileiros temiam o anunciado fim do tráfico de escravos. Este medo também pôde ser constatado também no outro lado do Atlântico. De acordo com Roquinaldo Ferreira:

Imaginava-se, de fato, que o tráfico acabaria em 1830. E, por esta razão, as chefias africanas dos sertões da cidade de Benguela, quando faltavam apenas 70 dias para a proibição do tráfico, ameaçaram invadir a cidade. Nos sertões, os negociantes brancos eram presos e tinham que se arriscar em perigosas fugas noturnas para voltar à costa. Chegou-se a ‘questionar’ a soberania portuguesa sobre as possessões da Costa Ocidental da África [...]. Criaram-se apreensões tão fortes que os portugueses acabaram por se acautelar e reforçaram as forças de segurança em alguns pontos de Angola. Em Benguela construiu-se um novo forte para aumentar a defesa e foi aumentado o número de soldados na cidade.<sup>30</sup>

Manolo Florentino, ao abordar o tráfico legal no Rio de Janeiro (1790-1830), denotou que após 1826 o volume da importação de cativos aumentou consideravelmente – de acordo com ele, “*as elites escravocratas do sudeste passaram à compra desenfreada de africanos, antes mesmo da ratificação do tratado de reconhecimento da emancipação (13/3/1827), que estipulava o fim do tráfico para dali três anos*”.<sup>31</sup> Florentino também alegou que a entrada de escravos na Bahia e no norte/nordeste brasileiros aumentou a partir de 1827, confirmando a preocupação dos senhores de abastecer seus plantéis antes da ilegalidade.

No período estudado por Florentino, O Rio de Janeiro era o maior porto de importação de cativos da América e o principal fornecedor destes trabalhadores para as outras províncias. Os portos da Bahia e de Pernambuco também tinham expressão e muitos dos escravos destas localidades eram comercializados em outras regiões. Entretanto, não se sabe ao certo como ocorriam essas distribuições, sobretudo após a interdição do tráfico, pois durante a ilegalidade

---

<sup>30</sup> Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830-1860. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1966, p. 7.

<sup>31</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 47.

houve mudanças dos locais de desembarque e das rotas de transporte dos africanos; além disso, não havia mais a necessidade de um registro oficial da entrada de escravos.

Mary Karasch estudou os diversos aspectos da vida dos escravos durante toda a primeira metade do século XIX no Rio de Janeiro.<sup>32</sup> Entre outros temas (cultura, religião, resistência e liberdade), a autora aborda a procedência dos escravos e faz também algumas considerações sobre o tráfico. Karasch comentou que antes de 1824, os navios negreiros desembarcavam no porto e suas “mercadorias” eram encaminhadas para a alfândega, onde os escravos eram imediatamente leiloados se houvesse compradores. Em 1824, os comerciantes foram obrigados a mudar seus negócios para o mercado do Valongo, região onde se localizavam depósitos que guardavam os africanos até estes serem vendidos.

Na década de 1830, quando o tráfico transatlântico tornou-se ilícito, no Rio de Janeiro (e em outras partes do império) “*os escravos passaram a suportar desembarques apressados e furtivos à noite, a quilômetros da cidade, e marchas forçadas até os armazéns da cidade, ou eram guardados em barracões escondidos*”.<sup>33</sup> Não havia mais a necessidade de passar pela alfândega e até mesmo o Valongo funcionou na ilegalidade a partir de novembro de 1831, mas o negócio de escravos não foi abandonado até depois de 1850.

Karasch salienta que os escravos importados depois de 1831 possivelmente sofreram ainda mais do que os desembarcados anteriormente. Durante o período de legalidade do tráfico os africanos recém-chegados recebiam alguns cuidados até que estivessem em melhor condição física para serem vendidos, rendendo maiores lucros para os negociantes. Após a proibição estas poucas preocupações precisaram ser abandonadas pelos traficantes. Nas palavras de Karasch, na década de 1830:

[...] não havia tempo nem lugar para que os novos africanos descansassem e se recuperassem da longa jornada, exceto se o lugar de desembarque tivesse um barracão cuidadosamente escondido no qual pudessem ser alimentados e vestidos antes da marcha forçada até as fazendas ou ao Rio. Suspeita-se que embarques rudes e apressados e longas marchas – talvez de trinta e oitenta quilômetros depois de atracar para evitar os cruzadores britânicos – aumentavam as agruras e as taxas de mortalidade dos novos africanos.<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> KARASCH, Mary C. *A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

<sup>33</sup> Idem, p. 74-75.

<sup>34</sup> Idem.

Sobre a comercialização e o tratamento dedicado aos escravos no Rio de Janeiro, as descrições mais detalhadas são de fontes anteriores a 1830, quando o mercado do Valongo era legal e aberto aos negociantes e aos viajantes estrangeiros. Sabe-se ao certo apenas que a vida dos cativos na cidade era insegura, devido ao tráfico e aos frequentes sequestros.

O tráfico negreiro entre o Rio de Janeiro e o interior do Brasil era constante, escravos eram levados e trazidos de todas as partes. Karasch confirma que do Pará ao Rio Grande do Sul, através das relações estabelecidas entre proprietários e comerciantes, os cativos eram comprados e vendidos no Rio. Da costa fluminense partiam navios que viajam para os portos mais ao sul e esse transporte acontecia em embarcações muito menores do que aquelas que atravessavam o Atlântico e carregavam diversas mercadorias.

A Bahia recebia o segundo maior contingente africano através do tráfico atlântico e possivelmente compartilhava várias das peculiaridades apontadas para o Rio de Janeiro quanto aos desembarques clandestinos. Seus portos também funcionavam como entrepostos para os escravos recém-chegados da África e destinados a outras províncias. Quanto ao trânsito interprovincial, a pesquisa de Albertina Lima Vasconcelos destacou o Rio Grande do Sul como um dos principais destinos dos cativos.<sup>35</sup> Centenas de passaportes analisados por Vasconcelos indicaram o envio de escravos para o Sul do Brasil na primeira metade do século XIX. Há referências a Rio Grande do Sul, Rio Grande, Porto Alegre, Ilha de Santa Catarina e Santa Catarina.

Vasconcelos construiu quadros de naturalidade/origem e também da ocupação dos escravizados enviados para o Rio Grande do Sul. Ela percebe uma grande quantidade de africanos proveniente da África Ocidental (principalmente Nagôs) e aponta que a maioria deles estava indicada nas categorias “outras ocupações”, “para o serviço” e “para dispor” - “*como se representassem um estoque para posterior venda*”.<sup>36</sup> Esta autora conclui que, mesmo na conjuntura de ilegalidade do tráfico transatlântico, o comércio interno continuou abastecendo e consolidando as relações escravistas, sendo que seu interesse fundamental era atender a demanda de mão-de-obra.

O historiador Marcus Carvalho também concentrou sua pesquisa na primeira metade do XIX (1822-1850), entretanto, sua intenção foi compreender as permanências e rupturas na escravidão em Recife durante este período. Os momentos posteriores à independência brasileira foram bastante conturbados em Pernambuco e os escravos foram protagonistas

---

<sup>35</sup> VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico Interno, Liberdade e Cotidiano de Escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850. Porto Alegre: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 2005.

<sup>36</sup> Idem, p. 8.

centrais da história desta província.<sup>37</sup> A proibição do tráfico de escravos é bastante comentada.

Carvalho escreve que os documentos recolhidos nos arquivos pernambucanos e portugueses indicam que a quantidade de escravos desembarcados em Pernambuco depois de 1830 foi muito maior do que se supunha pela historiografia tradicional, que utilizou apenas fontes inglesas. As estratégias do comércio ilegal não foram muito diferentes daquelas executadas no Rio de Janeiro: “*os navios desembarcavam escravos em vários pontos da costa e depois seguiam para Recife para se proverem de mantimentos para a travessia de volta [...] era na capital da província que eles [os traficantes] armavam o navio para a travessia do Atlântico*”.<sup>38</sup> Nos relatórios de vistoria lidos pelo autor, percebe-se que era evidente quando uma embarcação transportou africanos quando esta chegava em lastro e “aguada” em Recife.

Pernambuco era um importante centro importador de escravos e Carvalho constata que a lei de 1831 foi completamente desobedecida, no entanto, percebe que algumas modificações começaram a ocorrer neste período. Os comerciantes mostraram maior preocupação com a duração das viagens tentando evitar a perda de vidas – e conseqüentemente de lucro – no mar. Velocidade, manobridade e tamanho das embarcações eram fatores importantes tanto para que as travessias do Atlântico fossem mais curtas quanto para os desembarques clandestinos tivessem sucesso. Mas essa rapidez também dependia das negociações na costa da África que podiam demorar mais tempo que o desejado.

Quanto ao comércio entre Pernambuco e outras províncias, Marcus Carvalho faz poucos apontamentos, mas parece importante destacar o trecho a seguir:

Os traficantes que negociavam com o mercado pernambucano levavam os escravos para um porto ou outro, conforme contratos eventuais, sem necessariamente seguirem uma mesma ordem. Folheando-se os jornais locais, percebe-se que não era incomum comprar-se escravos para se vender noutras províncias, nas mesmas casas onde também se fazia o contrário: comprar-se gente vinda de outros lugares do país.<sup>39</sup>

O tráfico interprovincial era uma evidência em Pernambuco, assim como nas outras regiões brasileiras. Contudo, Carvalho ressalta que não havia meios de controlar esse fluxo e não é possível estimar quantos cativos foram importados desta província. O comércio no

---

<sup>37</sup> CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Editora da UFPE, 2010.

<sup>38</sup> Idem, p. 102.

<sup>39</sup> Idem, p. 124.

interior seria ainda mais complicado de computar, pois suas rotas seguiam pela zona da mata, o agreste e o sertão. É bastante provável que alguns escravos tenham partido de Pernambuco e chegado ao sul do Brasil, mas certamente em menor número que aqueles encaminhados do Rio de Janeiro e da Bahia.

Enfatizando a segunda metade do século XIX, outros trabalhos trazem considerações interessantes sobre o tráfico de escravos. José Augusto Leandro estudou em sua tese de doutorado a comarca portuária de Paranaguá, no litoral paranaense. Ele destacou o “comércio de almas” entre as principais atividades econômicas daquela localidade. Ele reforça que a baía de Paranaguá era um ponto de entrada de africanos traficados ilegalmente para o Brasil desde o período 1831-1850, pois era um local muito menos controlado pelas autoridades repressivas do que os portos do Rio de Janeiro ou da Bahia.

Leandro estudou os autos de ratificação de protesto marítimo, documentos burocráticos emitidos “*quando uma embarcação sofria acidente qualquer ou estava em situação que a levasse a um possível naufrágio, [e então] apelava-se para o porto mais próximo para salvar a tripulação, o navio e o carregamento*”.<sup>40</sup> Esta fonte permitiu que se especulasse sobre as práticas comerciais ilegais, sendo que autor pressupôs que algumas das chegadas analisadas “*constituíram disfarce jurídico para justificar a presença de navios negreiros*”.<sup>41</sup> Por fim, ele constatou que na baía de Paranaguá aportaram embarcações de diversas bandeiras e que houve conivência de algumas autoridades na produção de documentos fraudulentos. Entretanto, o destino dos cativos que passaram pela comarca ainda não pode ser dimensionado.

Em parte da historiografia sobre o Rio Grande de São Pedro repetiu-se que após a proibição do tráfico, em 1850, houve o declínio e abandono da escravidão na província. Pensou-se que os cativos do sul do Brasil haviam sido enviados para as províncias produtoras de café, onde a necessidade desses trabalhadores era primordial. Pesquisas mais recente revisitam as fontes do período e apresentam conclusões mais complexas. Thiago Araújo, em seu estudo sobre a vila de Cruz Alta (no planalto rio-grandense), admite que escravos tenham sido perdidos para outras províncias, no entanto, os dados analisados por ele levam a

---

<sup>40</sup> LEANDRO, José Augusto. *Gentes do Grande Mar Redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá*. Tese (Doutorado em História), PPGH, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012, p. 33.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p. 35.



conclusão de que as entradas foram maiores do que as saídas de escravos e que alguns produtores foram mais atingidos pela conjuntura econômica do que outros.<sup>42</sup>

Rafael Scheffer também trabalhou com um recorte posterior ao abordado neste trabalho, ele investigou o tráfico entre Campinas (importante localidade produtora de café do sudeste brasileiro) e as províncias do extremo-sul, na segunda metade do XIX. Ele destaca a importância das compras e vendas para a economia escravista e observa que em todas as localidades eram diversos os agentes envolvidos nestas transferências. Scheffer confere que houve um deslocamento de escravos do sul para o sudeste, mas este tráfico não teria sido tão decisivo para explicar por si só o declínio da escravidão, os números de óbitos e de alforrias do período não podem ser desconsiderados.<sup>43</sup>

Enfim, é possível afirmar que Porto Alegre era o destino de muitos africanos que chegaram aos principais portos brasileiros e foram encaminhados diretamente para o Rio Grande de São Pedro; além de integrar as principais rotas internas de comércio – estabelecidas a partir das áreas escravistas mais destacadas – que traziam africanos e crioulos de acordo com a necessidade dos vendedores. No próximo capítulo são avaliadas as características da população escrava porto-alegrense ao longo do tempo e sua conformidade com outras localidades, atentando principalmente para possíveis efeitos da proibição do tráfico de escravos ainda na década de 1830.

---

<sup>42</sup> ARAÚJO, Thiago. A persistência da escravidão: população, economia e o tráfico interprovincial (Província de São Pedro, segunda metade do século XIX). In: XAVIER, Regina Célia L. (org.) *Escravidão e Liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 232.

<sup>43</sup> SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Comércio de Escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. Tese de doutorado defendida na Unicamp, 2012.

## 2 – CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO ESCRAVIZADA DE PORTO ALEGRE (1820-1850)

Este capítulo apresenta a análise de algumas características da população cativa de Porto Alegre, feita com objetivo de compreender o funcionamento do tráfico de escravos e em que medida este era necessário para a reposição da mão-de-obra, sobretudo a partir de 1830. Para atribuir significado os dados levantados nas fontes desta cidade, foram necessárias diversas comparações com estudos que abordavam o tráfico durante a primeira metade do século XIX ou a escravidão na mesma província em períodos próximos.

### 2.1 – PERFIL DEMOGRÁFICO

A *tabela de fundos documentais trabalhados*, anexada ao catálogo dos inventários, registra um de total de 5627 inventários para Porto Alegre desde 1773 até 1888, destes, 3284 arrolavam escravos em seu montante. Significa que 58% dos proprietários falecidos nesta cidade possuíam escravos (é preciso lembrar que estes senhores representavam apenas uma parcela da população). Infelizmente, o número total de inventário – com e sem escravos listados – é informado apenas para o conjunto do período escravista, não foi possível saber quantos destes documentos existiam para um recorte específico.

Para compreender melhor a conformação demográfica total de Porto Alegre no período estudado, busquei os censos disponíveis. Para a primeira metade do século XIX, encontrei tentativas de levantamento da população da província apenas nos anos de 1846 e 1847 (desde o censo de 1803) – estes trazem apenas os dados sobre as pessoas livres. Os relatórios destes documentos informam que entre 1835 e 1845, com a “irrupção da Revolução Farroupilha”, houve a paralisação dos serviços estatísticos.<sup>44</sup>

Gabriel Berute, em sua tese de doutorado, encontrou um menor número de fontes também a partir da segunda metade da década de 1830. Entre 1836 e 1840, principalmente, ele observou um declínio nos registros das escrituras de bens em Porto Alegre. Sobre a possível explicação, Berute comenta:

---

<sup>44</sup> FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. *De Província de São Pedro ao Estado do Rio Grande do Sul: censos do RS (1803-1950)*. Porto Alegre, 1981.

Cabe lembrar que a eclosão da guerra dos farrapos representou grandes dificuldades para a capital, pois apesar de ter sido mantida sob o controle imperial, Porto Alegre sofreu com três cercos por tropas farroupilhas no período de junho de 1836 a dezembro de 1840, ou seja, exatamente no lustro em que as escrituras e seus valores apresentam uma queda bastante acentuada.<sup>45</sup>

Conclui-se que este foi um íterim bastante crítico para a economia do Rio Grande de São Pedro. É compreensível, portanto, que se observe – em uma análise da quantidade de inventários em cada ano – que número de processos foi menor em quase todos os anos entre 1836 e 1840, como se vê no *gráfico 1*. Este subregistro não pode ser desconsiderado.

Gráfico1



Fonte: APERS. Catálogos de inventários post-mortem do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2

Foram examinados os dados de 1068 inventários de senhores escravistas entre 1820 e 1850. A década de 1820 foi incluída na análise para que algumas comparações entre os momentos anteriores e posteriores à proibição do tráfico em 1831 fossem realizadas. Entre 1831 e 1850 foram contados 657 inventários.

Em razão das comparações que foram realizadas com a bibliografia, defini três intervalos de análise: o primeiro período tem seu início marcado pelo conjunto das fontes analisadas e se estende até 1825; o segundo conta-se a partir de 1826, ano em que foi assinado o tratado que previa a abolição do tráfico, até o ano em que a proibição deveria entrar em vigor; e por fim as duas primeiras décadas de ilegalidade do tráfico de escravos (1831-1850).

<sup>45</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro...* Op. cit., p.171.

Na *tabela 1* é possível observar como a quantidade de inventários está distribuída ao longo desses trinta anos.

O segundo intervalo foi definido principalmente a partir das constatações de Manolo Florentino, referidas no capítulo anterior. Portanto, pressupõe-se que este foi um período de notável aumento da entrada de africanos novos no Brasil, pois a “assustadora” perspectiva de uma proibição efetiva do tráfico atlântico fez com que aqueles que dependiam do trabalho escravos comprassem mais africanos. Contudo, entre 1826 e 1830, foi registrado um número menor de inventário do que para os cinco anos anteriores.

Tabela nº 1 - INVENTÁRIOS POST-MORTEM DE PORTO ALEGRE COM ESCRAVOS

<i>Intervalo de tempo</i>	1820 – 1825	1826 – 1830	1831 - 1850
<i>Nº de Inventários</i>	230	179	659

Fonte: APERS: Catálogos de inventários post-mortem do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2.

O tráfico de escravos provocou um intenso aumento populacional em Porto Alegre nos seus momentos iniciais e de sua consolidação como capital da província. Luciano Gomes enfatizou que o tráfico foi o principal fornecedor de mão-de-obra nesse período e que “*a intensidade do comércio de cativos afetou, de maneira decisiva, o processo de ocupação do território, a formação da estrutura produtiva local e a composição étnica da população*”.<sup>46</sup> Gomes observou, a partir da análise dos *mapas de população*, que os percentuais de pessoas escravizadas na composição da população entre 1780 e 1802 variaram entre 31% e 40%.

De acordo com Gomes, entre 1780 e 1802 houve um crescimento econômico relacionado ao extraordinário aumento demográfico. Os altos percentuais da população escrava são fortes indicadores de que Porto Alegre se consolidava como um importante centro administrativo e comercial no Rio Grande de São Pedro, estando bem inserida nas redes comerciais estabelecidas no sul da América Portuguesa que eram sediadas no Rio de Janeiro e gerenciadas pelos comerciantes de grossa ventura fluminenses.<sup>47</sup>

Gomes salientou que no ano de 1782 a maioria dos escravos listados nos *róis de confessados* de Porto Alegre encontrava-se entre os 20 e 29 anos de idade e este dado seria

<sup>46</sup>GOMES, Luciano. Op. cit., p.32

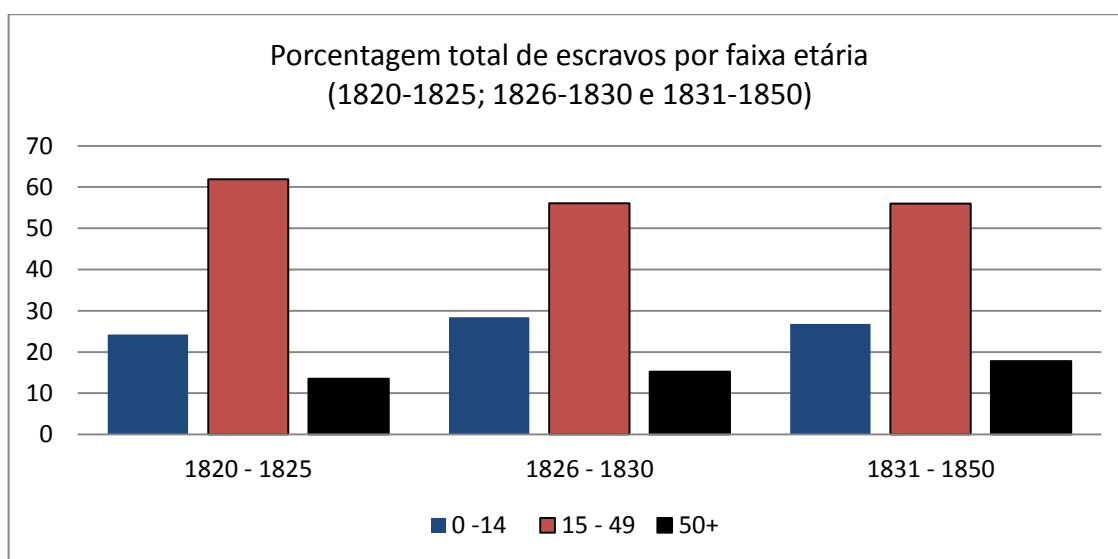
<sup>47</sup>Idem, p. 38.

um “*indício seguro do predomínio do tráfico como forma de reprodução do cativo*”.<sup>48</sup> Os dados verificados em minha análise apontaram, nos três intervalos, a predominância de escravos adultos (considerou-se por idade adulta dos 15 aos 49 anos), nesta faixa etária as porcentagens variaram de 56% a praticamente 62% (ver gráfico 2). Então, se é possível considerar que uma grande quantidade de cativos em idade produtiva indica um fluxo constante de tráfico de escravos, este se manteve constante entre 1820 e 1850.

Na pesquisa de Gomes as crianças representam quase 25% do total, ele considera que essa quantidade de crianças cativas não poderia ser obtida somente por meio do tráfico e deduz que a grande quantidade encontrada até os 14 anos e o predomínio de meninas são indicativos seguros da reprodução natural dos cativos. Ele afirma que de acordo com Berute, entraram poucas crianças menores de 10 anos de idade – e isto significava que o tráfico raramente as envolvia.

Como é possível observar no *gráfico 2* a seguir, a porcentagem de crianças cativas encontradas nos inventários de 1820 a 1850 é parecida com a apontada por Gomes. O auge desta parcela da população é verificado no período de aceleração do tráfico. Enquanto a porcentagem de adultos é consideravelmente maior no primeiro intervalo do que nos posteriores.

Gráfico nº.2



Fonte: APERS: Catálogos de inventários post-mortem do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2.

<sup>48</sup> Idem, p. 45.

Gomes comenta ainda sobre as diferenças na capacidade de reprodução das populações escravas entre as regiões exportadoras e aquelas ligadas ao comércio interno. Ele afirma que nas maiores unidades produtivas a grande quantidade de adultos recebidos pelo tráfico e a maior disparidade no perfil sexual dos cativos dificultava a reprodução natural dos plantéis. Enquanto nas pequenas propriedades a concentração de cativos e o desequilíbrio entre homens e mulheres eram menores, criando melhores condições para a reprodução. Ainda assim não seria possível menosprezar a capacidade de aquisição de escravos através do tráfico na Capitania do Rio Grande do Sul.

Em sua dissertação de mestrado, Gabriel Berute comenta que os dados reunidos por Helen Osório, para os anos de 1780 a 1807, indicaram que os escravos da capitania representavam aproximadamente 30% do total da população – peso semelhante ao representado pelos escravos na população de outras regiões, inclusive as exportadoras; e os dados de Fábio Kühn demonstraram que “*nos Campos de Viamão, uma das áreas de ocupação mais antiga da capitania, os escravos africanos representavam 42% da população em 1751 e 40,5% no ano de 1778*”.<sup>49</sup>

Berute também buscou apontar qual era o grau de dependência em relação ao mercado atlântico e interno de cativos no que diz respeito à reprodução da mão-de-obra e analisar a influência do tráfico na configuração do perfil demográfico da população escrava. Ele concluiu que a capitania rio-grandense parecia depender do tráfico atlântico para o abastecimento de trabalhadores, mas que o crescimento natural da sua população escrava também era significativo.<sup>50</sup>

Berute encontrou em suas fontes uma elevada taxa (quase 36%) de crianças cativas entre os anos de 1787 e 1802, mas ressaltou que havia um importante subregistro da informação etária. Mais da metade dos escravos que chegaram à província durante este período não teve a idade sua idade documentada. Para o período imediatamente posterior estudado por ele (1809-1824) a desinformação ultrapassa os 80%, portanto, estes últimos resultados não foram considerados.

Outras características demográficas dos cativos também foram apontadas por Berute com o objetivo de identificar o nível de dependência do comércio negreiro da capitania. Para obter a taxa de africanidade entre os cativos, analisou-se o número de africanos e de crioulos (entendidos neste item como todos os nascidos no Brasil). Berute percebeu uma razão de africanidade de 757 para os escravos desembarcados na capitania durante o primeiro intervalo

---

<sup>49</sup> BERUTE, Gabriel. *Dos Escravos que partem para os Portos do Sul ...*, p. 12

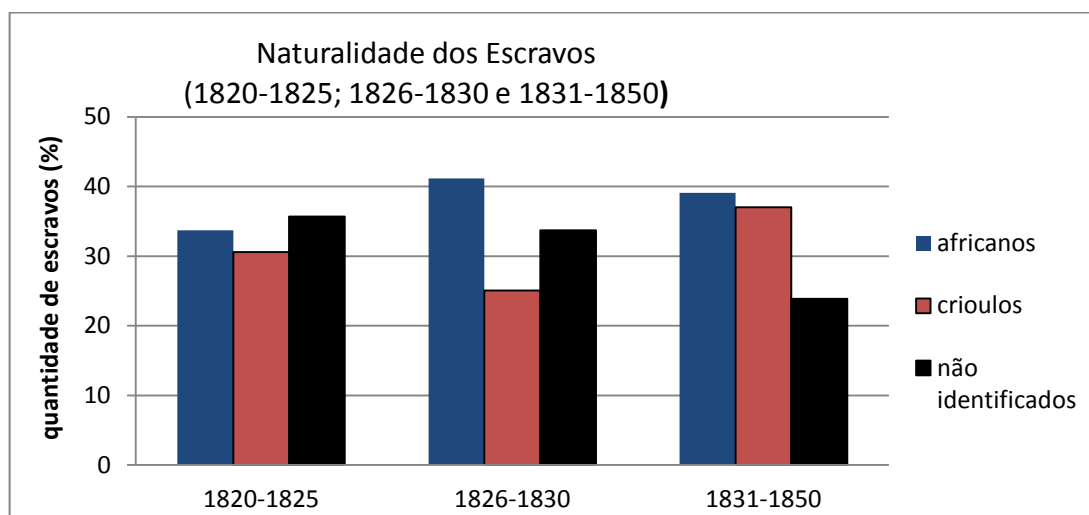
<sup>50</sup> Idem, p.15

examinado por ele (1877-1802) e destacou que a taxa é ainda maior entre 1809 e 1824. Neste caso apenas 3% dos dados de naturalidade não estavam informados em suas fontes.

Entretanto, Berute admite que os dados verificados por Helen Osório em inventários do período não apontam esta diferença. Esta historiadora teria encontrado uma quantidade semelhante de crioulos e africanos, sendo estes últimos ligeiramente preponderantes.<sup>51</sup>

Os dados levantados no presente trabalho confirmam este equilíbrio e pequena diferença entre o número de africanos e crioulos em todos os intervalos entre 1820 e 1850, da mesma forma que, de acordo com Berute, é indicado no trabalho de Osório. No *gráfico 3* é possível perceber que apenas no período de crise da oferta escravos africanos houve uma maior diferença entre as porcentagens de africanos e nascidos no Brasil.

Gráfico n.º. 3



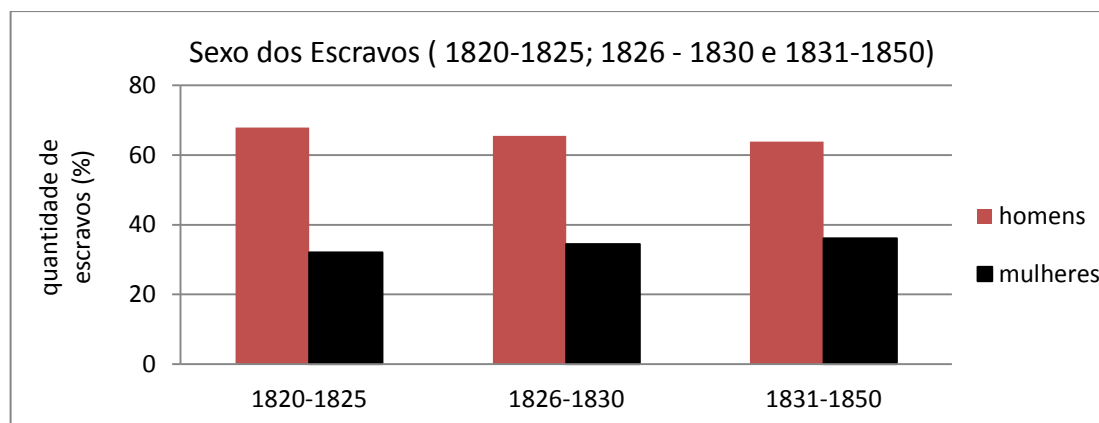
Fonte: APERS. Catálogos de inventários post-mortem do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2

O desequilíbrio sexual é outro resultado bastante destacado nas pesquisas. Entre 1820 e 1850, em todos os intervalos de tempo, a porcentagem de mulheres no total da população escrava nunca ultrapassou os 40% - como é demonstrado adiante no *gráfico 4*. A alta taxa de masculinidade não surpreende, visto que foi ressaltada na maioria dos trabalhos sobre escravidão no Brasil, e inclusive no Rio Grande do Sul. Neste aspecto o trabalho de Berute chega a resultados semelhantes, a razão de masculinidade<sup>52</sup> calculada por ele para o período 1809-1824 é de 224, pouco maior que a verifica neste estudo para o intervalo 1820-1825 que foi 211, ou seja, havia 211 homens para cada 100 mulheres.

<sup>51</sup> BERUTE, Gabriel S. *Dos Escravos que partem para os Portos do Sul ...* Op. cit., p, 53-54.

<sup>52</sup> A razão de masculinidade é obtida pela divisão do número de homens pelo número de mulheres, multiplicado por 100.

Gráfico n°. 4



Fonte: APERS. Catálogos de inventários post-mortem do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2

Na *tabela 2* é possível perceber que entre os africanos o desequilíbrio sexual é largamente maior do que entre os escravos crioulos. Contudo, entre os africanos a proporção de homens parece diminuir gradualmente no segundo e terceiro intervalo de tempo, o que pode indicar o início de uma modificação no padrão do tráfico.

Esta breve exposição de dados confirma certa estabilidade no perfil demográfico dos cativos ao longo dos períodos analisados. Em Porto Alegre, a população escrava era composta em sua maioria por homens em idade produtiva, entre seus 15 e 39 anos. O desequilíbrio sexual pode ser percebido no total dos cativos, sendo ainda mais notável entre os africanos. Essas avaliações indicam que Porto Alegre dependia da mão-de-obra escrava e confirmam o perfil clássico de escravos trazidos através do Atlântico. No próximo item outras considerações serão feitas sobre a naturalidade dos africanos, ainda com a intenção de observar possíveis alterações no tráfico.

TABELA 2 – RELAÇÃO ENTRE NATURALIDADE E SEXO DOS ESCRAVOS (1820-1850)

	1820-1825		1826-1830		1831-1850	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
<i>Crioulos</i>	58,33	41,66	58,82	41,17	51,07	49,93
<i>Africanos</i>	85,71	11,42	75,00	25,00	65,51	35,49

Fonte: APERS. Inventários post-mortem. Fundo 004: Comarca de Porto Alegre/Localidade: Porto Alegre



## 2.2 – COR E ORIGEM

É impossível calcular com exatidão qual era a população total do Brasil no século XIX, da mesma forma como as porcentagens de sua composição racial. Leslie Bethell escreveu que uma estimativa aproximada da população indica dois ou dois milhões e meio de habitantes – “*excluindo os indígenas não submetidos, em número total de talvez 800 mil*” – e aproximadamente dois terços ou três quartos desta população seria de pessoas não brancas, da qual metade dos indivíduos eram escravos.<sup>53</sup>

Mary Karasch escreve que os escravos no Rio de Janeiro durante a primeira metade do XIX eram inicialmente divididos entre brasileiros e africanos. Os brasileiros eram ainda discriminados segundo a cor da pele, enquanto os africanos eram classificados de acordo com seus locais de origem na África. Em poucos casos a origem regional dos escravos nascidos no Brasil era levada em consideração.

Nos processos de inventário de Porto Alegre apareceram cinco classificações de cor: negro(a), preto(a), pardo(a), mulato(a) e cabra (ou algumas derivações, como “mulatinha” ou “cabrinha”). Apesar de uma inicial percepção de “pardo” e “mulato” ou “negro” e “preto” como sinônimos, foi notável nos documentos analisados a utilização destas palavras distintas. Em alguns casos, estes termos aparentemente equivalentes foram utilizados em um mesmo documento para descrever diferentes escravos. Parece necessário tentar explicar, a partir da bibliografia, quais os possíveis significados de tais designações.

Silvia Lara afirma que a cor era um importante elemento de identificação e classificação social já no século XVIII. Ela comenta que de acordo com o dicionário de Raphael Bluteau o adjetivo “branco” indicava “*alguém bem nascido, que até na cor se diferencia dos escravos que de ordinário são pretos ou mulatos*”<sup>54</sup>. Ter a cor branca era uma marca de distinção e de liberdade – nenhuma pessoa de tez clara corria o risco de ser identificada como escrava. Entretanto, ser negro ou ter a pele mais escura criava uma associação, às vezes equivocada, com a escravidão. No Brasil setecentista a cor não traduzia necessariamente a condição social dos indivíduos, mas era sim um forte indicativo.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> BETHELL, Leslie. Op. cit., p. 17.

<sup>54</sup> LARA, Silvia H. No jogo das Cores: liberdade e racialização das relações sociais na América Portuguesa setecentista. In: XAVIER, Regina Célia L. (org.). Op. cit., p.72

<sup>55</sup> Idem.

Lara comenta que nos relatos setecentistas era mencionada geralmente uma multidão de “negros” e “mulatos” livres ou libertos. Em outros tipos de registros desse período essas duas classificações eram encontradas em meio a outras: “preto”, “pardo” e “cabra”. Estes adjetivos eram usados “*para designar ora a condição social, ora a cor da pele das pessoas, muitas vezes de modo intercambiável. É interessante, contudo, que a multidão seja em geral de ‘negros’ e ‘mulatos’ – não de ‘pretos’ e ‘pardos’*”.<sup>56</sup> De acordo com a autora, as palavras “preto” e “negro” estavam associadas no dicionário de Bluteau, entretanto “negro” estava menos ligado a condição social do que “preto”. O termo “preto” remetia à identificação de escravo, enquanto “negro” estaria relacionado à cor ou origem.

Mary Karasch comenta que os termos “negro” e “preto” poderiam servir para os indivíduos nascidos no Brasil, mas que eram usados mais comumente em relação aos africanos. No entanto, para esta historiadora, o termo “negro” é que parece ter sido praticamente um sinônimo de “escravo”, mais especificamente de escravo africano. Enquanto “preto” seria um pouco mais aceitável e mais neutro, sendo usado em situações que se desconhecia a nacionalidade de dada pessoa. Segundo Karasch, os negros brasileiros preferiam o termo “crioulo”, que significava o nascimento no Brasil.<sup>57</sup>

Silvia Lara afirma que ao longo do século XVIII, ao menos em parte do sudeste brasileiro, “pardo” tornou-se um termo utilizado por aqueles que reivindicavam uma identidade, privilégios e tratamentos específicos. Enquanto “mulato” tinha uma conotação mais pejorativa e muitas vezes era considerada uma característica infamante. Em situações raras, “mulato” foi verificado como um dos xingamentos que aparecem nos processos de injúria pesquisados pela autora.<sup>58</sup>

No século XIX estes significados de “pardo” e “mulato” parecem ter se mantido. Karasch escreve que os “pardos” eram as pessoas de filiação africana e europeia, e que os próprios usavam este termo para se distinguir dos crioulos e de outros grupos racialmente mistos no Rio de Janeiro. Novamente “mulato” foi encontrado em algumas das fontes como uma palavra menos polida, que parecia ser utilizada frequentemente como insulto.<sup>59</sup>

Por fim, também havia a designação de “cabra”, aparecendo com menor frequência nas fontes. Karasch também mencionou essa classificação: “cabra” era “*um termo pejorativo para escravos de raça mista e, ao contrário de crioulo ou pardo, palavras que conotavam*

---

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> KARASCH, Mary C. Op. cit., p.37.

<sup>58</sup> LARA, Silvia H. Op. cit., p.74-76.

<sup>59</sup> KARASCH, Mary C. Op. cit., p. 38-39.

*orgulho na identidade, não há imagens positivas ligadas a ‘cabra’*”<sup>60</sup>. Este termo incluía provavelmente os escravos de origem racial indefinida, que possivelmente eram também descendentes de indígenas.

Na tabela conferimos a distribuição das categorias de cor observadas para Porto Alegre de acordo com a divisão de período explicada anteriormente. Algumas diferenças são notáveis: após 1831 a designação “negro” torna-se menos frequente que “pretos” e o mesmo tipo de inversão acontece com “pardos” e “mulatos”.

Tabela nº. 3

## CLASSIFICAÇÕES DE COR DOS ESCRAVOS EM PORTO ALEGRE (Nº)

<i>Cor</i>	1820-1825	1826-1830	1831-1850
<i>Pretos</i>	37	22	232
<i>Negros</i>	47	25	36
<i>Pardos</i>	56	83	432
<i>Mulatos</i>	110	97	136
<i>Cabras</i>	35	20	71

Fonte: APERS. Catálogos de inventários *post-mortem* do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2.

De acordo com Karasch “*cor e origem racial dividiam os brasileiros uns dos outros, e a cidade do Rio de Janeiro talvez fosse mais estranha para o novo escravo que vinha de Pernambuco rural do que para um crioulo africano da Luanda urbana*”. Portanto, as dificuldades da adequação social e física atingiam a todos, e ter nascido no Brasil não significava escapar do trauma da adaptação à escravidão em uma cidade desconhecida.<sup>61</sup>

Outras classificações são utilizadas para referenciar o lugar de nascimento ou origem dos escravizados, as mais comuns são: “crioulo”, “africano” e “de nação”. Também são frequentes os nomes das localidades africanas de origem (ou mais comumente dos portos que exportavam escravos na África).

“Crioulo” eram um designativo de naturalidade bastante comum, que geralmente se aplicava aos negros nascidos no Brasil. Mary Karasch afirma que a maioria dos escravos que viviam no Rio de Janeiro tinha como origem “*as províncias (hoje estados) do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo; e no Nordeste, Bahia e Pernambuco. Maranhão e Rio Grande do Sul aparecem mais depois de 1850, enquanto as outras províncias estavam minimamente*

<sup>60</sup> Ibidem.

<sup>61</sup> KARASCH, Mary C. Op. cit., p 41.

*representadas no Rio antes dessa data*".<sup>62</sup> Em Porto Alegre entre 1820 e 1850 poucos são os inventários que mencionam onde nasceram os escravos brasileiros, nestes processos as localidades mencionadas são: Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e a própria Porto Alegre.

Os termos “de nação” ou “africano” indicavam origem africana, mas não especificavam melhor a procedência. Entretanto em uma grande quantidade de documentação as “nações” são nomeadas. Karasch aponta sete nações principais: Mina, Cabinda, Angola, Caçange (Cassange), Benguela e Moçambique. Enquanto para Porto Alegre é necessário acrescentar a esta mesma lista a presença de muitos escravos provenientes do Congo e também “da Costa” africana.

Em sua pesquisa Karasch constatou que no ano de 1832 apenas 9,8% da amostra estudada era composta de escravos nascidos no Brasil, enquanto 73,3% eram africanos e os outros 16,9% eram desconhecidos. Ela considerou que *“tendo em vista que muitos africanos foram levados para o Rio na pressa de importar escravos antes do fim do tráfico, essa amostra pode refletir com acuidade a proporção de africanos para brasileiros no início da década de 1830”*.<sup>63</sup> Entre 1833 e 1849 a porcentagem variou de 50% a 63,5% e o censo de 1849 revelou que os africanos compunham 66,4% da população escrava daquela cidade. Karasch supõe – devido a uma dificuldade com os dados do censo – que a porcentagem de africanos deveria ser ainda maior, uma vez que muitos proprietários esconderam dos realizadores do censo os escravos importados ilegalmente após 1830. Portanto, possivelmente a população escrava do Rio de Janeiro variou entre dois terços e três quartos do total.

Os inventários de Porto Alegre indicaram porcentagens bastante diferentes (como foi possível observar anteriormente no *gráfico 3*). Após 1831 a parcela de africanos era de 39%, já os escravos nascidos no Brasil representavam 37% do total e percentual de desinformação é de quase 24%. Entretanto, a diversidade étnica na capital da província rio-grandense era tão extraordinária quanto no Rio de Janeiro. Na tabela a seguir apresento um resumo das origens africanas encontradas na documentação:

---

<sup>62</sup> Ibidem. p.38

<sup>63</sup> Ibidem. p.41

Tabela n°. 4

## ORIGENS AFRICANAS EM PORTO ALEGRE (1820-1850)

Regiões da África	Quantidade	% do total
<i>África Ocidental</i>		
Cabo Verde	1	0,03
Calabar	35	1,3
Haussá/Ussá	30	1,1
Mina	218	8,4
Nagô	85	3,2
<i>Cento-Oeste Africano</i>		
Angola	124	4,7
Benguela	291	11,2
Cabinda	283	10,9
Cabundá/Camundá	21	0,8
Cassange	74	2,8
Congo	407	15,7
Ganguela	9	0,3
Monjolo	122	4,7
Rebolo	140	5,4
<i>Centro-Oeste Africano</i>		
<i>Incerto</i>		
Moange/ Molange(?)	5	0,2
Mofumbe/Mossumbe	8	0,3
<i>África Oriental</i>		
Inhambané	1	0,03
Moçambique	217	8,3
<i>Região desconhecida</i>		
Africano	9	0,3
Nação	158	6,1
Da Costa*	349	13,4
<b>Total</b>	<b>2587</b>	<b>100,0</b>

Fonte: APERS: Catálogos de inventários *post-mortem* do projeto Documentos da Escravidão no RS, v.1 e v.2.

\* Nunca especificado se da parte Ocidental ou Oriental da África.

No entanto, é importante considerar que esses termos são imprecisos, pois geralmente indicam os portos de embarque ou as amplas regiões africanas. Karasch aponta o Centro-Oeste Africano e a África Oriental com terra natal provável da maioria dos africanos do Rio. Enquanto a Bahia teria recebido uma quantidade maior escravos da África Ocidental. A autora destaca que mesmo sem a utilidade de identificar precisamente a naturalidade dos cativos, essas listas são importantes porque revelam que forma os africanos e seus descendentes se definiram e se agruparam no Brasil.

Quando começaram as tentativas de supressão do tráfico de escravos para o Brasil os traficantes na África perceberam a necessidade de alterar algumas rotas e portos de embarque dos africanos. Esta reorganização do tráfico teria modificado a frequência da importação de escravos de determinadas regiões africanas.

Roquinaldo Ferreira pesquisou as modificações ocorridas na região de Angola, principal área exportadora de africanos para o Brasil, ele evidenciou que os agentes do tráfico buscaram refúgio nos locais sem soberania definida, como Ambriz, o Rio Zaire e Cabinda. Luanda (capital de Angola) transformou-se em um centro de armazenamento de escravos, depósito e entreposto, mas perdeu importância como porto de embarque. O as rotas do tráfico e os portos de embarque na África deslocaram-se em pontos espalhados da costa de Angola. Fora de Luanda o tráfico continuava a ser um negócio vantajoso e lucrativo, apesar de mais perigoso.<sup>64</sup>

Paul Lovejoy atesta que a exportação de africanos sofreu uma queda na segunda década do XIX – logo após a proibição britânica e a saída de outros países do tráfico – mas que voltou a aumentar nas décadas seguintes até 1850, quando de fato o contrabando começou a desaparecer. Ele explica que a oferta de escravos manteve-se nas regiões tradicionais e foi crescente em outros lugares para os quais a escravidão não tinha tanta importância anteriormente. Nas costas atlânticas houve uma diminuição nos envios de cativos em relação ao século anterior, enquanto o volume de embarques na África Oriental foi maior que em qualquer outro período.<sup>65</sup>

Na África Centro-Occidental (Centro-Oeste Africano) houve uma explosão da demanda de escravos que provocou uma reorganização no interior da região, como foi explicado por Ferreira. Enquanto na parte mais ocidental da África, a região do Golfo do Benin continuou exportando muitos escravos até a década de 1850, pois as guerras iorubanas em Oió produziram grandes quantidades de cativos; já a Baía de Biafra forneceu somente 14% de todos

---

<sup>64</sup> FERREIRA, Roquinaldo. Op. cit., p. 160.

<sup>65</sup> LOVEJOY, Paul E. Op. cit., p.215.

os enviados entre 1800 e 1843. Razias, sequestros e capturas eram comuns entre os diversos povos que habitavam essa região; o delta do rio Níger era melhor patrulhado pelos ingleses, portanto, desde 1830 ocorreu diminuição do tráfico – ao passo de um grande aumento na produção de dendê. Lovejoy afirma que as escravizações devem ter continuado, mas com os escravos sendo utilizados internamente.

A parte islâmica da África também se envolveu com o tráfico. Do norte africano e Oriente médio, através das regiões do Saara e do Mar Vermelho, a maioria dos escravizados provinha da parte superior do Nilo e da Etiópia.

No sudeste africano a grande demanda provocou um aumento no comércio de pessoas, em sua maioria, provenientes do vale do rio Zambeze, onde anteriormente só se comerciava ouro, marfim e outras mercadorias. Entretanto, de acordo com Lovejoy, foi na parte meridional da África Oriental que o tráfico explodiu no início do XIX, e esta grande expansão também estava relacionada com o desenvolvimento da economia de plantation na costa oriental africana. As dificuldades de exportar escravos e bloqueio do tráfico ressaltaram a possibilidade de utilizá-los mais perto da fonte de escravização. A estrutura das plantações era bastante parecida com as da América, lá cultivava-se cravo da Índia, coco e cereais para o mercado internacional; também se produzia grãos, que eram subsidiários ao cultivo do cravo da Índia e ao tráfico de escravos.

Enfim, Lovejoy conclui que o foco geográfico foi alterado, pois a demanda por escravos continuou muito grande. A costa ocidental da África tornou-se menos importante do que era nos séculos anteriores e as suas exportações declinaram consideravelmente já na primeira década do XIX. Ele afirma que a África Centro-Occidental permaneceu por mais tempo, mas não muito depois de 1850 – o período de maior movimento se deu entre 1820 e 1870, o mesmo em que houve maior tráfico na região do vale do Nilo e através do mar vermelho.<sup>66</sup>

Considerando que as mudanças no continente africano tenham se refletido na composição étnica dos escravizados no Brasil, calculei para Porto Alegre a quantidade de escravos em relação a suas regiões africanas de origem. Os resultados podem ser observados na *tabela 5*. É possível notar poucas alterações entre os dois primeiros intervalos analisados – anteriores a proibição de 1831. África Ocidental e África Oriental tiveram representatividade semelhante nos três períodos. Destaca-se que nas primeiras décadas de ilegalidade ocorreu uma grande diminuição na presença de escravos do centro-oeste africano, que foram os mais registrados durante os anos de estabilidade do tráfico. Este último fato pode estar relacionado

---

<sup>66</sup> Ibidem, p. 221-228.

ao significativo aumento no número de africanos de procedência desconhecida (listados nos inventários apenas como africanos, nação ou da costa).

Tabela nº. 5

## REGIÕES AFRICANAS DE ORIGEM DOS ESCRAVOS DE PORTO ALEGRE (%)

<i>Região</i>	1820-1825	1826-1830	1831-1850
<i>África Ocidental</i>	12,79	10,35	11,58
<i>Centro-Oeste Africano</i>	60,85	55,00	41,18
<i>África Oriental</i>	5,23	7,67	7,18
<i>Desconhecida*</i>	21,12	26,96	40,04

Fonte: APERS. Inventários post-mortem. Fundo 004: Comarca de Porto Alegre/Localidade: Porto Alegre

\* ou não informada

Em Porto Alegre, entre 1820 e 1850, a maioria dos escravos africanos que tiveram sua origem especificada era proveniente do centro-oeste africano. O segundo maior grupo era originário da África Ocidental e os menos representados haviam partido da África Oriental. Estes dados são fortes indicativos de que os africanos foram encaminhados principalmente do Rio de Janeiro e da Bahia

Mary Karasch encontrou nas fontes sobre o Rio de Janeiro uma maioria de cativos de procedência da região centro-ocidental da África, no entanto, na capital do império brasileiro os africanos provenientes da parte mais ocidental estavam em menor número do que aqueles embarcados na costa oriental. Karasch afirmou que poucos eram os cativos da África Ocidental naquela cidade, enquanto a Bahia havia recebido maior quantidade de africanos dessa região. De fato, Albertina Vasconcelos indicou um grande fluxo de escravos proveniente da África Ocidental, principalmente identificados como Nagôs, que foram enviados da Bahia para a província sul-rio-grandense.

O aumento dos embarques realizados na África Oriental indicado por Lovejoy pode ser percebido muito timidamente nos dados de Porto Alegre. A quantidade de africanos vindos principalmente de Moçambique (como é possível perceber *na tabela 4*) parece ter sido significativa mesmo durante a legalidade do tráfico.



Este item teve como objetivo explorar com um pouco mais detalhadamente a origem dos escravizados nascidos no Brasil e na África. Em relação ao tráfico e escravos, a análise das origens africanas, particularmente, é útil para tentar conferir possíveis alterações nos padrões de importação de escravos através do Atlântico e também para tentar compreender a distribuição desses a partir dos principais portos de desembarque.

### 2.3 – MORTALIDADE

Muitas vidas de africanos e de seus descendentes foram perdidas durante os séculos de escravidão. O número dessas perdas é mais um entre tantos outros que são impossíveis de calcular com precisão. As mortes ocorriam ainda no continente africano, durante as travessias do oceano e também na América. Os nascidos no Brasil tinham poucas chances de chegar à idade adulta – doenças, maus-tratos e péssimas condições diminuía sua expectativa de vida.

No início do primeiro capítulo adiantei parte desta questão, mencionando as discussões sobre a mortalidade nos navios negreiros e logo após o desembarque dos africanos. Neste item, destacarei os estudos que analisam o perfil demográfico dos escravizados falecidos no Brasil e que explicam com mais detalhes as principais causas de mortes. Os inventários *post-mortem* pouco ou nada nos informam sobre os óbitos dos cativos, no entanto, esse tema parece importante para compreender melhor o universo escravista da primeira metade do XIX e especular sobre a necessidade de abastecimento dos plantéis durante este esse período – através do tráfico atlântico e interno.

Mesmo as análises de registros de óbitos e enterramentos fornecem números mínimos das mortes acontecidas em determinada localidade. Karasch afirma ser necessário considerar que “*outros escravos eram enterrados fora de locais consagrados, nas florestas, quintais de seus donos, ou jogados nas praças e ruas ou no oceano*”.<sup>67</sup> Ela aferiu para a cidade do Rio de Janeiro aproximadamente 2800 mortes de cativos por ano, entre 1841 e 1849.

A maioria dos escravos que morriam nas paróquias do Rio de Janeiro era enviada para a cova comum da Santa Casa de Misericórdia, a partir da análise dos registros de enterramento desta, Karasch chega às seguintes conclusões:

Os escravos enterrados pela Santa Casa (1833-1849) tinham em larga maioria menos de quarenta anos de idade (83%) e quase metade deles era de crianças de menos de

---

<sup>67</sup> KARASCH, Mary C. Op. cit., p. 144

dez anos (41,3%). Eram predominantemente africanos do sexo masculino, embora as mulheres tivessem taxas de mortalidade mais altas em certas paróquias na década de 1840. Quando a nacionalidade é acrescentada como variável às mortes de 1849, há uma clara distinção entre os padrões de mortalidade africanos e brasileiros [...], os africanos enterrados pela Santa Casa [em sua maioria] eram meninos e jovens adultos, enquanto os brasileiros eram crianças de ambos os sexos.<sup>68</sup>

Esses resultados, em certa medida, refletem os padrões de importação do tráfico atlântico. Para Karasch, as crianças eram preteridas pelos comerciantes, sendo que suas chances de resistir à travessia e às novas condições de vida eram ainda menores do que a dos adultos. Os nascidos no Brasil, devido às mesmas péssimas condições, não sobreviviam por muito tempo – situação que ressalta que a reprodução natural dos cativos não era suficiente, por si só, para reabastecer os plantéis. Outrossim, “*era mais barato um senhor comprar um menino africano de doze anos do que alimentar e cuidar de uma escrava e seus filhos até que um deles atingisse a mesma idade*”.<sup>69</sup>

Poucos cativos adultos ultrapassavam os quarenta anos de idade, por tal razão, seu aproveitamento como trabalhadores era muito curto e logo precisavam ser substituídos – o que ajuda a explicar as defesas dos senhores pela continuidade do tráfico de escravos. Além disso, segundo Mary Karasch, as mulheres morriam mais nas primeiras décadas depois da chegada, podendo ser este mais um fator para a preferência pela importação de homens.

Karasch faz uma interessante consideração de que o medo da morte – situação que era um acontecimento cotidiano para os escravizados – pode ter se refletido nas tradições religiosas africanas no Brasil. Ela finaliza sua argumentação escrevendo:

Os que morriam e se tornavam as ‘almas’ eram meninos pequenos africanos e mulheres nos anos de procriação ou seus filhos. A mortalidade excepcional dos jovens é o que todos os novos escravos teriam de enfrentar – a sua própria com pouca idade ou a de seus filhos. Não surpreende, portanto, que as tradições religiosas da cidade relembrem o horror daquele período, [...].<sup>70</sup>

Não parece razoável tecer outros comentários sobre este tema, pois ele não é abordado pelo restante da bibliografia utilizada para este trabalho. Portanto, desconheço estudos que relacionem esses dois elementos (morte e religiosidade) para o Rio Grande do Sul.

---

<sup>68</sup> Ibidem, 144.

<sup>69</sup> Ibidem, 144.

<sup>70</sup> Ibidem, 169.

Contudo, é possível apresentar uma pesquisa que aborda a mortalidade de escravos em Porto Alegre durante o início do século XIX.<sup>71</sup> Paulo Moreira se propôs a analisar as variáveis causas de mortes, levando em consideração o perfil etário, sexual e a origem dos escravos falecidos. Moreira também atenta para o subregistro dos óbitos, haja vista que ocorriam enterramentos ilegais. Ele reitera que *“muitos dos falecidos eram crianças recém-nascidas, com alguns dias ou meses de vida, que em muitos casos poderiam ter sido simplesmente enterrados nos quintais das casas ou ter outro destino ainda mais obscuro, jogados em terrenos baldios ou cursos de rios”*.<sup>72</sup>

Paulo Moreira examinou os “assentamentos de óbitos dos escravos falecidos” de Porto Alegre entre 1820 e 1858. Os dados apurados por ele permitem algumas comparações com aqueles levantados por mim nos inventários de 1820 a 1850. O número total de escravos contados nos registros de óbitos (8.061) é apenas um pouco menor que os dos processos de inventário (8.707), porém, o perfil apresentado é semelhante.

Em seu levantamento Moreira percebeu um notável desequilíbrio sexual na população escravizada, ele calculou uma porcentagem de 57,59% de homens para 42,41% de mulheres. Essa disparidade é um pouco menor do que a constada por mim nos inventários *post-mortem* da capital. Os dados que avaliei indicam que os homens eram 64,71% do total dos cativos, enquanto as mulheres representavam apenas 35,29%. Quando Moreira divide esse os escravos entre crioulos e africanos ele confirma as análises feitas sobre o tráfico internacional, percebendo que a razão de masculinidade dos africanos era maior do que a dos crioulos.

Os inventários indicaram uma presença maior de africanos – aproximadamente 37,31% contra 34,19% de nascidos no Brasil, durante o intervalo 1820-1850. A porcentagem de desinformação era bastante menor nas fontes de Moreira. Nos registros de óbitos não constava a naturalidade apenas de 262 indivíduos (3,25% do total), enquanto nos inventários não foi indicado o lugar de nascimento de 2394 escravos (27,49% do total). Contudo, como foi demonstrado no item 2.1 deste trabalho, as porcentagens oscilam dependendo do intervalo analisado, e mesmo no período no qual os “não identificados” atingem sua menor porcentagem (1831-1850), o número escravos de africanos superou o de brasileiros.

Na análise da origem da população africana os dados de ambas as fontes são mais condizentes. Moreira contabilizou 2132 africanos identificados nos registros de óbito: 30,77%

---

<sup>71</sup> MOREIRA, Paulo. R. S.. Moléstias dos Pretos Corpos: Doença, saúde e Morte entre a População Escrava de Porto Alegre no Século XIX (1820/1858). In: SERRES, Juliane C. Primon; SCHWARTSMANN, Leonor Baptista. (Org.). História da Medicina, Instituições e Práticas de Saúde no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009, v., p. 139-160.

<sup>72</sup> Ibidem. P.141-142.

(565) eram provenientes da África Ocidental<sup>73</sup>; 10,13% (216) da África Oriental; e, a maioria, 59,10% (1260) África central ou centro-oeste africano. Nos inventários eram 2420 os nascidos do outro lado do Atlântico, destes: 29,66% (718) eram da África Ocidental; 9,1% (218) do Centro-oeste africano eram 61,33% (1484).

Moreira aventou ainda que as mortes dos nascidos no Brasil estavam concentradas na faixa etária de 0 a 7 anos, confirmando a alta mortalidade infantil indicada pela historiografia. Ao passo que o número de africanos com estas idades era muito menor, o que possivelmente reitera o argumento de que eram poucas as crianças trazidas pelo tráfico. Em outro artigo, ele comenta sobre a recorrência das mortes:

Muitas das crianças nem chegaram a receber qualquer atendimento médico, sendo provável que a classificação da causa da morte tenha sido feita por hábitos cotidianos de medicina popular. Ou então, a causa da morte é mal definida ou genérica demais para abalzar qualquer estudo, como falecimentos causados por moléstia interna, dor, moléstias crônicas, repentinamente, etc.<sup>74</sup>

E mesmo quando ajuda profissional era procurada, muitas vidas se perdiam por causa de descaso, incompetência ou desconhecimento dos médicos.

Os africanos entre 15 e 49 eram maioria no que diz respeito a sua origem, tanto nos registros de óbito quanto nos inventários. Novamente é possível fazer uma associação com o perfil dos escravos preferencialmente trazidos pelo tráfico atlântico.

Finalmente, sobre o número considerável de africanos com mais de cinquenta anos de idade – que representavam 11,64 dos óbitos e eram aproximadamente 15% nos inventários, Paulo Moreira especula:

Trata-se de uma idade avançada para indivíduos que passaram pelos traumas (de efeitos físicos e psicológicos) da escravização em seu território de origem, da viagem do tráfico (transatlântico e, na maioria dos casos, interprovincial) e da vida no cativeiro sulino. Sabemos que essas idades não eram efetivas e que se baseavam mais na aparência do indivíduo do que na sua data de nascimento. Assim, a doença, o estado de moribundo, a fraqueza, provavelmente envelheciam os africanos, aos quais eram atribuídas idades superiores às que realmente tinham. Mas outra

<sup>73</sup> Neste momento, seguindo o exemplo de Moreira, os africanos identificados com “da costa” foram entendidos como provenientes da África Ocidental.

<sup>74</sup> MOREIRA, Paulo. R. S.. “Portanto, os senhores exigindo dos escravos mais do que podem, cometem um homicídio” Vida e morte de indivíduos cativos nos oitocentos através dos registros de óbito (Porto Alegre /RS) In: Espaço Plural. Ano XI. Nº 22. 1º Semestre 2010. ISSN 1518-4196.

explicação aceitável é que muitos desses indivíduos eram vítimas do tráfico internacional clandestino e, portanto, foram envelhecidos precocemente, para que parecessem ter sido importados antes de 1831 ou 1850.<sup>75</sup>

A alta mortalidade das crianças é bastante notável, não apenas nos registros de óbitos, mas também quando observamos os seus valores de venda em relação aos escravos de outras faixas etárias. Mesmo que existisse certo equilíbrio entre os sexos no perfil de escravos encontrados em Porto Alegre a reprodução natural dos cativos ainda não era suficiente e isto implicava na constante necessidade de adquirir novos escravos.

## 2.4 – PREÇOS

Mesmo com abolição do tráfico a oferta de escravizados continuou alta nas regiões exportadoras da África. Em quase todos os lugares do interior o preço dos escravos era baixo – caíram nas regiões de exportação da África Ocidental, mas não na África Centro-Ocidental. Na África, apesar dos riscos do comércio ilegal se tornarem maiores e os valores das pessoas baixarem, a elevada procura ainda fazia com que o tráfico de escravos fosse um negócio muito lucrativo para aqueles que possuíam capital para investir. No Brasil, a constante demanda estimulava o crescimento do número de cativos, porém, os valores deste lado do Atlântico apenas aumentavam.<sup>76</sup>

Kátia Mattoso explicou como ocorria a formação do preço dos escravos. Conforme a historiadora, diversas eram as variáveis que influenciavam neste cálculo. O valor de cada indivíduo era avaliado de acordo com a idade, sexo, condição de saúde e qualificação profissional, mas também dependia da concorrência entre os negociantes estrangeiros na África e ainda das distâncias entre portos de embarque e pontos de vendas. Um fator que aparentemente não possuía muito influência era a origem e a cor dos cativos.

A historiadora também faz uma consideração sobre a rentabilidade do tráfico para os negociantes brasileiros. Segundo ela, *“em pleno século XIX, quando é declarado ilegal, ele forma a base da fortuna de comerciantes muito respeitados na Bahia, (...). E a demanda estimula igualmente o tráfico interiorano, que levou às transferências de população escrava,*

---

<sup>75</sup> Idem, p.

<sup>76</sup> LOVEJOY, Paul. Op. cit., 220

*nos séculos XVIII e XIX*".<sup>77</sup> Este comentário confirma que, mesmo a década de 1830, ainda havia motivações financeiras para a continuidade ao tráfico interprovincial.

Sobre as fontes para um estudo do preço de escravos, Mattoso menciona a inexistência de livros caixa que permitam ter acesso ao cálculo feito pelos comerciantes. Assim sendo, ela analisou documentos mais qualitativos, que registram as queixas de proprietários sobre o exagero dos preços e as dívidas que eram contraídas com os vendedores.

Wagner Pedroso estudou a Freguesia de Nossa Senhora da Aldeia dos Anjos – bastante próxima de Porto Alegre – em sua dissertação de mestrado sobre um plano de insurreição escrava nesta região na segunda metade do XIX. Em sua análise, ele examina o preço dos cativos a partir dos inventários e escrituras de compra e venda dessa freguesia, entretanto, ele ressalta que estes os inventários não são as fontes mais exatas, mas que os dados deles podem apresentar as possíveis variações nos valores dos escravos em determinados momentos.<sup>78</sup>

Para calcular as variações dos preços em Porto Alegre, antes e depois de 1831, utilizei o método de Pedroso como exemplo. Segui as mesmas variáveis: idade e sexo dos cativos e, para fins de comparação, os preços em mil-réis foram convertidos para libras esterlinas.<sup>79</sup> Os intervalos de tempo são os mesmos já destacados anteriormente neste trabalho, da mesma forma que amostragem dos inventários.

Primeiramente, percebe-se que na faixa entre 15 e 39 anos ocorre uma diminuição dos valores entre 1826-1830. Esta queda de preços coincide com período de aceleração do tráfico, quando se supõe que uma quantidade exorbitante de cativos chegava através do Atlântico e se espalhava entre as províncias. No período posterior, quando a entrada de africanos já havia sido proibida, é possível observar um aumento muito significativo em relação ao período de legalidade e estabilidade. Ocorre quase uma duplicação no preço das mulheres, ao mesmo tempo em que o valor dos homens cresce mais de 10%. No primeiro intervalo, a diferença entre os sexos confirma o que os homens eram mais valorizados, entretanto, é notável que depois de 1831 o valor das mulheres superar ligeiramente o dos homens.

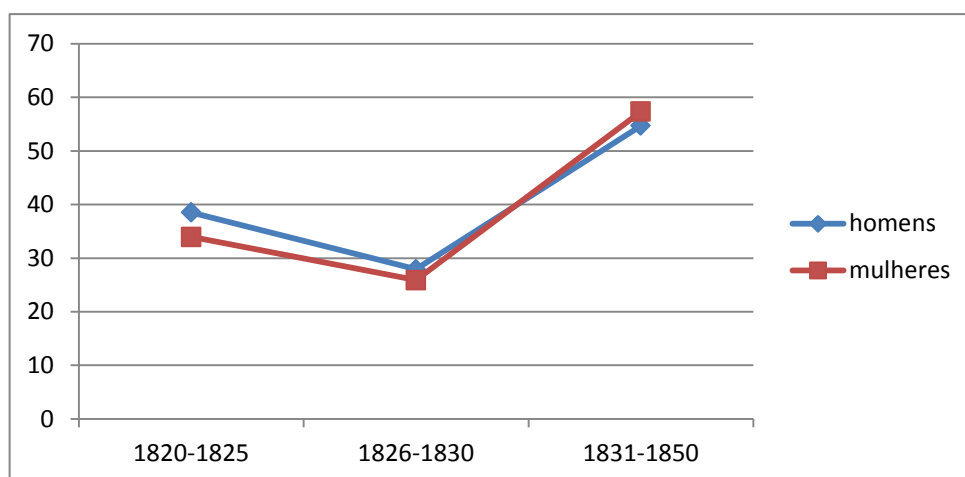
---

<sup>77</sup> MATOSSO, Kátia de Queirós. *Ser Escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense: 2003, p.81.

<sup>78</sup> PEDROSO, Wagner de Azevedo. *Um Plano Insurrecional na Freguesia de Nossa Senhora da Aldeia dos Anjos, RS (1863): escravos, senhores, posses e partilhas*. Dissertação (mestrado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

<sup>79</sup> Wagner Pedroso gentilmente enviou-me a tabela de conversão utilizada em seu trabalho. Esta tabela foi elaborada pelo Doutor Carlos Lima, professor da Universidade Federal do Paraná.

Gráfico 5 – Preço em £ dos cativos entre 15 e 39 anos, 1820-1850.

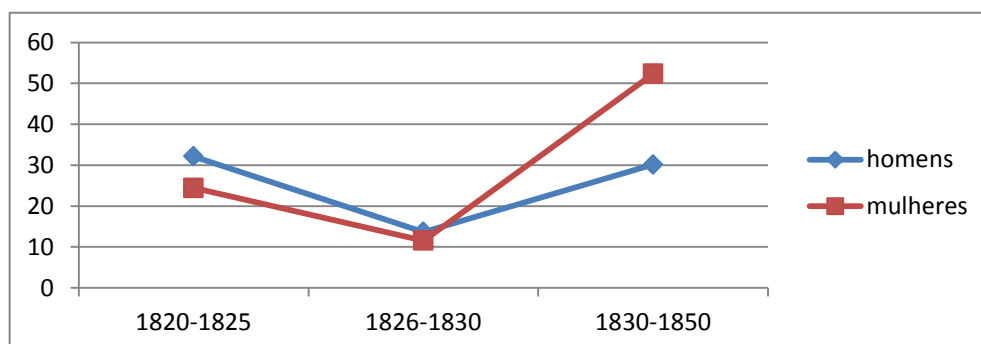


Fonte: APERS. Inventários *post-mortem*. Fundo 004: Comarca de Porto Alegre/Localidade: Porto Alegre

Para esta mesma faixa de idades, Pedroso observa que na Aldeia dos Anjos o preço médio dos escravos, tanto dos homens quanto das mulheres, se aproximou das 80 libras na década de 1840, sofrendo um gradual decréscimo durante essa década e chegando novamente na casa das 50 libras em 1850. É possível que uma flutuação semelhante se observe também em Porto Alegre se o recorte 1831-1850 for aberto, mas de qualquer forma o aumento posterior a 1831 seria notado.

Na faixa entre 0 e 14 anos ocorre uma variação um pouco diferente entre os períodos. Entre o primeiro e o segundo intervalo também ocorre uma queda de preços, e as diferenças entre homens e mulheres seguem estáveis e previsíveis. No entanto, após 1831 a disparidade entre os sexos é notável, a média de valor das meninas torna-se 20% maior que a o preço das crianças do sexo masculino – que chega a ser menor do que no período de estabilidade.

Gráfico 6 – Preço em £ dos cativos entre 0 e 14 anos, 1820-1850.



Fonte: APERS. Inventários *post-mortem*. Fundo 004: Comarca de Porto Alegre/Localidade: Porto Alegre

Os dados de Pedroso demonstram o preço das crianças do sexo feminino superou o preço das do masculino em 1845, sendo brevemente menor em 1850 e apenas aumentando depois desta década. Ele avulta que os aumentos no valor das mulheres depois da proibição do tráfico (no seu caso referindo-se a 1850) podia indicar uma estratégia senhorial para tentar de manter e ampliar o tamanho de suas escravarias através da reprodução natural. Todavia, parece possível que, ao menos em Porto Alegre, essas preocupações já estivessem se manifestando desde a década de 1830.

De acordo com os dados levantados neste trabalho, entre todas as mudanças que podem ter ocorrido, o aumento do preço dos escravos em todas as faixas etárias é, sem dúvida, a mais perceptível. Podemos dizer que, no mínimo, os senhores escravistas porto-alegrense sentiram um impacto financeiro posteriormente a primeira proibição do tráfico.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tráfico de escravos não é um tema novo na historiografia, mas seu período de ilegalidade ainda provoca muitas questões para as quais as respostas ainda são bastante incertas. Esta pesquisa foi meramente uma tentativa de indagar sobre as maneiras como acontecia este fluxo de trabalhadores escravizados para uma província sobre a qual por tanto tempo a importância da escravidão negra foi diminuída.

Como foi comentado no início deste trabalho, nas últimas décadas, a escravidão no Brasil meridional em seus vários aspectos tem atraído maior atenção dos historiadores. O período inicial da ilegalidade do tráfico de escravos, especificamente, ainda não havia sido objeto de nenhuma pesquisa no Rio Grande do Sul. Pensando que o tráfico de escravos foi uma das etapas mais marcantes na experiência dos africanos, fiquei interessada em entender melhor como ocorreu este processo. Dentro dos limites impostos para a realização deste trabalho, não foi possível desenvolver uma pesquisa que partisse de fontes que alcançassem o nível da experiência dos cativos, principalmente pela escassez ou inexistência de documentos mais qualitativos. Tentei, então, mesurar qual foi importância do tráfico para a continuidade da escravidão e se a ilegalidade teria contribuído para que mudanças começassem a ocorrer nesse tipo de exploração – sem partir do pressuposto de que a proibição era um indício seguro de que o fim da escravidão se aproximava.

A bibliografia sobre o Rio Grande do Sul permitiu compreender que a escravidão em Porto Alegre foi bastante significativa, assim como nos grandes centros escravistas brasileiros. Esta cidade, além de fazer parte das redes internas e locais de comércio de escravos, era um dos principais destinos do tráfico atlântico, tendo como paradas intermediárias os portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, portanto, é plausível que o perfil dos cativos de Porto Alegre reflita os padrões da importação internacional.

O perfil dos cativos encontrados em Porto Alegre permitiu fazer algumas especulações sobre os padrões de funcionamento do tráfico de escravizados. A análise foi realizada através dos dados levantados nos inventários datados entre 1820-1850. Este tipo de fonte já havia se mostrado profícua em diversas pesquisas sobre a escravidão, muitas das quais contestam algumas formulações mais antigas sobre a escravidão.

No princípio havia também a intenção de realizar uma análise da estrutura de posse de cativos e tentar avaliar a movimentação das compras e vendas de escravos na capital entre 1831 e 1850. Primeiramente, não houve tempo para concluir o estudo da estrutura de posse. Já a análise de escrituras de compra e venda se mostrou bastante complicada para este período, levando em consideração que estas escrituras só se tornaram obrigatórias a partir da década de 1860, portanto não foram obtidos resultados no cruzamento dos nomes das amostras de inventários com os presentes nas compras e vendas.

No primeiro capítulo foi esboçado um panorama sobre a abolição do tráfico de escravos para o Brasil. A escravidão estava fortemente consolidada desde o período colonial e sofreu o impacto do processo de independência e da necessidade de ceder a certas exigências internacionais. No entanto, a sociedade senhorial não estava inclinada a abandonar a escravidão ou o tráfico de escravos ainda em 1831, quando a proibição entrou de fato em vigor, então foram empreendidos diversos esforços para burlar a lei e continuar abastecendo de escravos as cidades e as plantações. As mudanças que foram necessárias na África e no Brasil para que ocorresse a continuidade do fornecimento e recebimento de escravos, do meu ponto de vista, demonstram que a lei de 1831 não pode ser considerada apenas um artifício “para inglês ver” – como por muito tempo foi entendida. Acredito que os acontecimentos tenham sido mais complexos e que alterações, mesmo que breves e de pouca força, possam ser percebidas já a partir da década de 1830.

Os resultados das análises no segundo capítulo mostram alguns dados bastantes previsíveis e ao mesmo tempo outros que eram um tanto inesperados. As taxas de africanidade e de masculinidade estão bastante de acordo com as pesquisas para períodos próximos. O percentual de crianças é menor que o contabilizado por Berute, indicando a falta de preferência na importação e altas taxas de mortalidade. Os idosos estão em maior do que o esperado, fazendo assim levar em consideração a possibilidade da alteração das idades para que os escravos não fossem percebidos como traficados durante a ilegalidade. O exame dos preços apresentam as alterações mais marcantes em relação aos anos anteriores a 1830.

O que podemos perceber sobre a origem dos escravos nos indica que Porto Alegre recebeu um grande fluxo de africanos provenientes da África Centro-Occidental que, em sua maioria, devem ter entrado no Brasil possivelmente através do Rio de Janeiro, sendo que o estudo de Karasch os aponta como a maioria na capital do império. O grande número de indivíduos vindos da África Occidental possivelmente passou pela Bahia, considerando que Karasch afirma que poucos no Rio de Janeiro eram originários desta região e que Vasconcelos

aponta um número bastante considerável destes enviados diretamente da Bahia para a província do Rio Grande São Pedro.

Portanto, acho possível afirmar que algumas modificações podem ser percebidas em Porto Alegre ainda entre 1830 e 1850, mesmo que não tenham sido suficientes para abalar o regime escravista. Todavia, este trabalho tem um caráter bastante inicial e especulativo e é o resultado da primeira experiência de pesquisa da autora, os dados apresentados podem ser reavaliados e melhor interpretados no futuro, sob a luz de outras fontes e novas leituras.

## FONTES

### ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (APERS)

Inventários *post-mortem*:

#### Fundo 003: Comarca do Rio Grande do Sul/Localidade: Porto Alegre

Subfundo I Vara Cível e Crime – Processos: 111, 113, 114, 115, 117, 118, 119, 120.

Subfundo II Vara Cível e Crime – Processos: 187-194

Subfundo Provedoria – Processos: 23, 25, 26, 27.

Subfundo I Vara de Família e Sucessão – Processos: 1045-1052, 1054, 1055, 1057-1076, 1078-1084, 1086-1094, 1096-1106A; 4024-4028.

#### Fundo 004: Comarca de Porto Alegre/Localidade: Porto Alegre

Subfundo I Vara Cível e Crime – Processos: 122, 124-130, 135, 136, 138, 139, 142, 146- 151, 152, 154, 155, 157-161, 164-166, 169-175, 177-179, 181, 183-193, 195, 197, 198, 201-203, 207, 208, 211, 212, 214-218.

Subfundo II Vara Cível e Crime – Processos: 196, 197A, 198, 200-202, 204, 205, 207, 211, 214-217, 220-227, 230, 233, 234, 235, 238, 241-243, 248-250, 252, 253, 255, 256, 260-263, 265-273.

Subfundo Provedoria – Processos: 4A; 28-30, 32, 33, 35-38, 42, 43, 46, 47, 52, 55, 56, 58-60, 65, 68-70, 72, 73, 77, 80, 84-86, 89, 90, 93, 94, 97; 1107-1121, 1123-1126, 1144, 1128, 1129, 1131-1133, 1135-1138, 1140, 1142, 1143, 1145, 1148-1155, 1157-1172; 1177-1182, 1194-1197, 1199-1218, 1221-1226, 1228-1233, 1235, 1234-1242, 1245, 1246, 1248, 1249, 1251-1270, 1273, 1277-1286, 1290-1302, 1304, 1306-1309, 1311, 1314-1317, 1321-1379, 1384-1398, 1401, 1402, 1405-1417, 1419, 1420, 1422, 1423, 1425-1427, 1430, 1431, 1433, 1435, 1437-1458, 1460-1473, 1475-1486, 1488, 1492-1504, 1506-1508, 1512-1516, 1518-1541, 1544-1555, 1557-1571, 1575, 1576, 1578, 1579, 1581, 1583, 1584, 1587, 1589, 1593-1608, 1610, 1611, 1613, 1617, 1618, 1620, 1622, 1624, 1626-1628, 1630-1639, 1642, 1645-1650, 1652, 1653, 1655, 1657, 1658, 1661-1670, 1672, 1675, 1676.

Subfundo II Vara de Família e Sucessão – Processos: 01-09, 11-17.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. *De Província de São Pedro ao Estado do Rio Grande do Sul: censos do RS (1803-1950)*. Porto Alegre, 1981.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERUTE, Gabriel Santos. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese (doutorado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Dos escravos que partem para os Portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro c.1790-1825*. Dissertação (mestrado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos para o Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da Expressão Cultura e Cultura Editora da Universidade de São Paulo, 1976.
- CARDOSO, Ciro. F.; BRIGNOLI, Héctor. P. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1981.
- CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Editora da UFPE, 2010.
- CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Tradução de Elvira Serapicos. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985.
- FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. Brasil e Angola no Tráfico Ilegal de Escravos. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José F. S. (org.). *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- \_\_\_\_\_. *Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.
- FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FURTADO, Júnia Ferreira. A morte como testemunho da vida In: PINSKY, Carla. Bassanezi e LUCA, Tania Regina de (Orgs.). *O Historiador e suas Fontes*. São Paulo: Contexto, 2009.
- GOMES, Luciano C. *Uma Cidade Negra: escravidão, estrutura econômico-demográfica e diferenciação social na formação de Porto Alegre, 1772-1802*. Dissertação (Mestrado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.
- KARASCH, Mary C. *A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

- \_\_\_\_\_. *The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851*. Dissertação de Mestrado, University of Wisconsin, Wisconsin, 1967.
- KLEIN, Herbert S. *O Tráfico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC Editora, 2004.
- KÜHN, Fábio. *Breve História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2007.
- LARA, Silvia H. *Fragments Setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- LEANDRO, José Augusto. *Gentes do Grande Mar Redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá*. Tese (Doutorado em História), PPGH, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.
- LOVEJOY, Paul E. *A Escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- MAMIGONIAN, Beatriz G. O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Direitos e Justiças no Brasil*. Campinas, SP: Editora da Unicamp: 2006.
- \_\_\_\_\_; GRINBERG, Keila (org.) Dossiê - “Para inglês ver?” Revisitando a lei de 1831. In: *Revista Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro: Conjunto Universitário Cândido Mendes, 2007, v.29 n.1/3 jan/dez.
- MATOSSO, Kátia de Queirós. *Ser Escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense: 2003.
- MOREIRA, Paulo R. S. Moléstias dos Pretos Corpos: Doença, saúde e Morte entre a População Escrava de Porto Alegre no Século XIX (1820/1858). In: SERRES, Juliane C. Primon; SCHWARTSMANN, Leonor Baptista.(Org.). *História da Medicina, Instituições e Práticas de Saúde no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009, v., p. 139-160.
- \_\_\_\_\_. “Portanto, os senhores exigindo dos escravos mais do que podem, cometem um homicídio” Vida e morte de indivíduos cativos nos oitocentos através dos registros de óbito (Porto Alegre /RS) In: *Espaço Plural*. Ano XI. Nº 22. 1º Semestre 2010. ISSN 1518-4196.
- PEDROSO, Wagner de Azevedo. *Um Plano Insurrecional na Freguesia de Nossa Senhora da Aldeia dos Anjos, RS (1863): escravos, senhores, posses e partilhas*. Dissertação (mestrado em História), PPGH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

- SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Comércio de Escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. Tese de doutorado defendida na Unicamp, 2012.
- RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.
- VASCONCELOS, Albertina Lima. *Tráfico Interno, Liberdade e Cotidiano de Escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850*. Porto Alegre: Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2005.
- XAVIER, Regina Célia L. (org.) *Escravidão e Liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012.