



BRASIL E AMÉRICA NO SÉCULO XIX

Dinâmicas da escravidão e da liberdade em São João del-Rei, Minas Gerais: aspectos econômicos e demográficos (c.1830 - c.1860)

*Dynamics of slavery and freedom in São João del-Rei, Minas Gerais: economic and
demographic aspects (c.1830 - c.1860)*

Bruno Martins de Castro¹

RESUMO: Considerando a importância de Minas Gerais como a maior província escravista do Império do Brasil, neste artigo analisamos as dinâmicas das alforrias cartoriais de São João del-Rei em suas conexões com as conjunturas econômica e demográfica do tráfico negreiro. À vista do clássico debate historiográfico sobre a reprodução das escravarias mineiras, evidenciamos como, em alguns momentos, as taxas das manumissões sanjoanenses acompanharam, muito de perto, as oscilações do tráfico atlântico e interno. Em relação aos preços nominais das alforrias, pudemos verificar, ao confrontá-los com as avaliações de escravizados feitas nos inventários *post mortem*, que eles tenderam a acompanhar as flutuações nos padrões de preços do mercado. Se variáveis como gênero, idade, condição física e de saúde dos cativos foram levadas em conta para fixar o preço das alforrias, apontamos que a dimensão relacional entre os escravizados e seus senhores foi fundamental nesse processo.

Palavras-chave: Alforrias; tráfico negreiro; preços da liberdade.

ABSTRACT: Considering the importance of Minas Gerais as the largest slave province of the Brazilian Empire, in this article we analyze the dynamics of the notary manumissions of São João del-Rei in their connections with the economic and demographic circumstances of the slave trade. In view of the classic historiographical debate on the reproduction of Minas Gerais slaves, we show how, at times, the rates of São João Del-Rei manumissions followed, very closely, the oscillations of the Atlantic and internal trade. In relation to the nominal prices of manumissions, we could verify, when comparing them with the valuations of enslaved made in the *post mortem* inventories, that they tended to follow the fluctuations in the market price patterns. If variables such as gender, age, physical condition and health of the captives

¹ Mestre em História pela UFSJ, participante do grupo de pesquisa “Escravidão atlântico: família, riqueza e cultura” (UFMG-CNPq) e professor efetivo da Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais. Atualmente prepara o seu projeto de doutorado. Email: brunomartinsdecastro@gmail.com



were taken into account to set the price of manumissions, we point out that the relational dimension between the enslaved and their masters was fundamental in this process.

Keywords: Manumissions; slave trade; prices of freedom.

Minas Gerais e as importações de cativos na primeira metade do oitocentos: um debate clássico

Entre os indícios que invalidam a tese da decadência da economia mineira, está a constatação de que Minas Gerais, conforme indica Roberto Martins (2018), apresentou, ao longo do século XIX, a maior densidade demográfica de todo o Império, concentrando também a maior população escravizada. Para esse autor, a recomposição desse contingente mancípio estivera intensamente ligada à capacidade de importação de escravizados pela província, embora esta apresentasse uma economia pouco mercantilizada, voltada, principalmente, para a produção agrícola de autossustentação. O fato de estar desligada do complexo escravista agroexportador não teria, portanto, inviabilizado a participação de Minas Gerais no tráfico de africanos. A crescente absorção de cativos explicar-se-ia pela grande disponibilidade de terras apropriáveis, pois, uma vez tendo acesso a elas, dificilmente um proprietário as cultivaria com as próprias mãos, daí sendo necessária a constante recorrência ao trabalho escravo (Martins, 1983).

Em realidade, conforme salienta Martins (2018), Minas Gerais foi, durante a primeira metade do oitocentos, uma forte importadora líquida de cativos, sobretudo daqueles desembarcados no porto carioca. Prova disso seria o incrível crescimento de sua população mancípio, que passou de 168.543, em 1819, para 381.893 cativos, em 1872. Descartando a possibilidade de que a reprodução natural tivesse contribuído para esse acentuado incremento demográfico, o autor considera que o crescimento da taxa da população escravizada de Minas foi quase 2,5 vezes superior à média nacional, sendo, em termos absolutos, apenas comparável ao do Rio de Janeiro. Seja como for, segundo as estimativas apresentadas por Martins (2018), a província mineira importou, aproximadamente, 320 mil escravizados, na primeira metade do século XIX, sendo responsável por absorver quase 19% do total do comércio negreiro atlântico, ao longo desse período. E, ao que tudo indica, a lei antitráfico de 1831, à exceção dos três primeiros anos que a seguiram, não intimidou essas importações que, mesmo ilegais, tornaram-se,



cada vez mais, robustas. Apenas para se ter uma noção, entre décadas de 1820 e 1840, a média anual de cativos importados por Minas mais que dobrou, em relação ao período anterior, atingindo cerca de 7.700 seres por ano (Martins, 2002).

Uma interpretação diferente dessa foi proposta por Wilson Cano e Francisco Luna (1983), ao questionarem como uma economia com o perfil pouco mercantil, característica com a qual, aliás, concordam, foi capaz de gerar capitais para o financiamento da importação de mão de obra. Com base em alguns estudos demográficos para o início do século XIX (Costa, 1981; Luna e Costa, 1980), os autores ressaltaram a sensível redução da presença de africanos, em várias localidades mineiras em contraponto ao aumento do número dos escravizados nascidos no Brasil. A mudança de eixo econômico, nos anos 1780, teria viabilizado a criação de condições mais favoráveis à reprodução natural dos cativos. Tais condições devem-se, fundamentalmente, ao baixo caráter mercantil da província, ou seja, os cativos, por não estarem inseridos numa lógica produtiva destinada à exportação, seriam submetidos a níveis de exploração mais brandos, favorecendo, assim, a reprodução das escravarias (Cano e Luna, 1983).

Inseridas no debate, as reflexões de Robert Slenes (1985) puderam lançar luz sobre alguns aspectos que foram inteiramente desconsiderados por essas proposições. Apesar de estar de acordo com a asserção de Martins (2018) sobre a notável capacidade de Minas em importar seus cativos, o autor opõe-se à ideia de que essa economia tivesse apresentado uma natureza pouco mercantil. Ao investigar as exportações mineiras, por meio de fontes variadas, Slenes (1985) chama nossa atenção para a dinâmica comercial interna da província e para as relações desta com a praça do Rio de Janeiro, mostrando que foi, justamente, a existência desse setor mercantil, bastante aquecido, o fator que havia permitido a criação de recursos suficientes para que os mineiros comprassem grande número de cativos. Assim sendo, essa economia teria efeitos multiplicadores, pois a crescente demanda externa por gêneros de abastecimento seria responsável pela própria reprodução dos setores dinâmicos atrelados ao mercado interno, mostrando uma intensa interação entre esses dois níveis (Slenes, 1985).

Uma contribuição inovadora a esses estudos, considerados já clássicos em nossa historiografia, foi-nos oferecida por Douglas Libby (1988), cuja pesquisa destaca a relevância das atividades de transformação, como aquelas ligadas à produção têxtil e à siderurgia, e à existência de outras formas de trabalho além do escravismo. O dinamismo



econômico e social da província, segundo ele, deve ser pensado em termos de uma “acomodação evolutiva”, isto é, de uma reorganização do setor produtivo mineiro em substituição ao período de auge das exportações de ouro e pedras preciosas (Libby, 1988).

Esse contexto foi marcado por um comportamento geral de crescimento demográfico, principalmente quando consideramos que a população de indivíduos livres saltou de 188.712 para 218.223 entre os anos de 1786 e 1805, e a dos escravizados de 174.035 para 188.781. Nesse período, entretanto, foi observado que a capacidade de importação de Minas atingiu um dos seus níveis mais baixos, o que leva a cogitar a possibilidade de a manutenção ou mesmo o aumento de sua escravaria não ter dependido, exclusivamente, do tráfico (Libby, 2002). Além disso, Douglas Libby (2002) constata que 59,1% do contingente mancipio era formado por crioulos, dado que, adicionado à baixa razão de masculinidade nessa categoria, indicaria como possibilidade a reprodução endógena. Como é possível depreender disso, a recomposição da força de trabalho escravo, em Minas Gerais, parece não ter sido dependente de um único fator, e, certamente, pode ter variado muito, conforme o momento histórico e a região analisada.

Com relação à distribuição da propriedade de escravizados na província, podemos assinalar, seguindo as conclusões de Libby (1988), a partir do censo 1831-1840, que ela era muito diferente da imagem das grandes escravarias caribenhas. De maneira geral, o que se encontrou entre os domicílios mineiros levantados, cerca de 20.000, é que 66,7% deles não apresentavam sequer um único cativo. Já entre aqueles em que havia a propriedade, cerca de 2/3 possuíam até 5 cativos, evidenciando um cenário, predominantemente, marcado pela presença de pequenos proprietários, visão que se completa com a informação de que apenas em 163 fogos a posse era superior a 30 cativos (Libby, 1988). Por esses dados, e considerando o papel do comércio negreiro, somos levados a acreditar que, em Minas, se constituiu um mercado consumidor formado, em sua maioria, por modestos possuidores, que seriam abastecidos com certa regularidade pelos agentes que pudessem dispor de recursos para movimentar esses negócios (Graça Filho, 2012).

Revisitando a discussão sobre a demografia da escravidão em Minas Gerais, Libby (2008), ao levantar, para os anos de 1713 a 1862, os assentos de batismo de escravizados adultos, em cinco paróquias mineiras, entre elas a de Nossa Senhora do Pilar de São João del-Rei, sugere que o número desses batismos seria um corolário do próprio volume do



tráfico negreiro para as terras mineiras. Desse modo, o autor aponta-nos que os maiores níveis de importação de cativos teriam ocorrido, na primeira metade do século XVIII, enquanto no final dessa centúria, a tendência geral, foi a de redução dos batismos e, por extensão, da intensidade do tráfico negreiro, para a capitania. Contudo, a partir da década de 1810, veríamos uma nova retomada da participação de Minas no comércio negreiro. Para termos um exemplo desse incremento, em São João del Rei, batizaram-se, em 1813, 13 africanos adultos, enquanto no ano seguinte, 52 cativos receberam o sacramento (Libby, 2008). As novas entradas, porém, voltaram a declinar, drasticamente, a partir do início dos anos 1830, indicando que “Minas praticamente não participou do tráfico ilegal, importando meros pingos da verdadeira enxurrada de entradas que teve lugar entre 1835 e 1850” (Libby, 2008, p. 466).

A análise de Libby (2008), ao vincular os batismos de africanos adultos às flutuações do tráfico, parece desconsiderar a possibilidade de que, no contexto de sua ilegalidade, os registros paróquias de batismos poderiam ter camuflado a procedência desses cativos, levando a crer que muito poucos africanos tivessem entrado, em Minas Gerais, nesse período. Preocupados com os efeitos da lei de 1831, que proibia a entrada de escravizados trazidos da África, os párocos mineiros não poderiam ter mascarado a situação, batizando os novos cativos sem mencioná-los como africanos? De todo modo, as considerações do autor são bastante válidas ao considerar que as possibilidades de importação de cativos variaram muito de um espaço para outro e, ao longo do tempo. Isso significa dizer que, em determinados contextos, o tráfico foi preponderante e, em outros, a reprodução natural pode tê-lo sobrepujado. O mais certo, porém, é que esses dois mecanismos tenham se combinado para assegurar a manutenção ou mesmo o aumento da população escravizada nas Minas Gerais (Libby, 2008).

Por meio dos registros fiscais de despacho e passaporte de cativos da Intendência da Polícia da Corte, João Fragoso e Roberto Guedes (2001) puderam oferecer maiores detalhes sobre as engrenagens do tráfico interno e a participação dos mineiros nesse empreendimento. Entre 1824 e 1833, Minas foi o mercado que mais absorveu cativos novos e ladinos, adquirindo 40,7% de um total de 145.158 escravizados saídos do Rio de Janeiro. O transporte desses cativos, acompanhados, muitas vezes, de outras mercadorias, fora feito não por negociantes cariocas, mas pelos próprios mineiros, que, mesmo declarando como destino municípios fluminenses – talvez para pagarem menos impostos



–, tinham como paradeiro final sua província de origem. Nessas viagens, os tropeiros das Gerais também abasteceram os mercados do interior do Rio de Janeiro, corroborando sua atuação hegemônica no controle do comércio de almas no sudeste brasileiro.

Ainda, segundo os autores, o tráfico interno seria caracterizado pela predominância do mercador eventual. Para o período de 1825-1830, constatou-se que 63,9% dos vendedores faziam viagens pelo interior, transportando de 1 a 10 cativos, sendo responsáveis por apenas 5,4 % de todo o volume negociado. Já os “profissionais do tráfico”, aqueles que controlavam carregamentos maiores, entre 51 e 300 cativos, representavam 11,4% dos agentes, dominando 37,4% de toda a população mancipia vendida no período. Esse comportamento, concluem os autores, era característica predominante dos mercados pré-capitalista, que, na base, congregavam um enorme número de pequenos comerciantes eventuais e, no topo, um diminuto e seletivo grupo, mais estável e especializado, responsável por controlar o maior volume de distribuição desses cativos (Fragoso e Guedes, 2001).

O estudo de Manolo Florentino (1997) sobre comércio internacional de escravizados entre a África e a praça do Rio de Janeiro também nos fornece alguns dados, ainda que não tão detalhados, acerca da organização desse comércio no interior da região de desembarque. De acordo com o autor, assim que chegavam, os cativos eram concentrados nos armazéns do Valongo, sendo que, pouco tempo depois, grande parte deles era conduzida, seja por tropas ou cabotagem, para áreas consumidoras mais distantes. No caso da distribuição terrestre dos africanos, entre 1825 e 1835, Minas Gerais, com sua economia direcionada para o abastecimento interno, despontava como centro de absorção de 40% a 60% de todo o volume de cativos que saíam do porto carioca. Em áreas mais dinâmicas, como a da comarca do Rio das Mortes, o crescimento demográfico, especialmente o da população cativa, apontaria para um expressivo incremento das importações de escravizados.

Em relação ao papel dos grandes consignatários na redistribuição interna dos africanos, Florentino (1997) aponta que a atuação desse grupo foi muito reduzida, tanto que, em 1828, observou-se que apenas 4% daqueles agentes ligados ao tráfico atlântico atuaram, diretamente, no comércio desses cativos pelo interior. Pouco antes, no ano de 1824, o quadro era bem parecido, pois somente 4,5% dos 310 traficantes que operavam, na África, levaram cativos para regiões interioranas. Entretanto, é preciso considerar que,



mesmo em pequeno número, esses comerciantes dominavam uma parte substancial desse comércio, como o exemplo de três consignatários citados pelo autor, que, recebendo cativos diretamente do continente africano, controlaram, aproximadamente, 1/4 de toda mercadoria redistribuída, cujo destino final era, muito provavelmente, algumas áreas fluminenses e o grande mercado de Minas.

Por fim, cabe ainda fazer algumas considerações acerca de um trabalho demográfico, sobre Minas Gerais do século XVIII e XIX, que incitou polêmicas e, por certo, engrossou o caldo historiográfico que ora apresentamos. Trata-se da investigação do brasilianista Laird Bergad (2004), em que busca demonstrar, por meio de um vasto levantamento de inventários *post mortem*, a tendência geral de substituição das importações de cativos pela reprodução natural das escravarias, especialmente a partir da crise da mineração. Minas, passado esse momento, teria se transformado num importante centro produtor, ativamente conectado ao comércio interprovincial, e seus cativos passariam por um franco processo de abasileiramento. É bem verdade que as importações de africanos permaneceriam em funcionamento, apresentando períodos de ligeiro crescimento, entre os anos de 1790 a 1795, e em alguns momentos específicos das três primeiras décadas do oitocentos. Porém, como observa o autor, a retomada de tais importações constituía-se em “episódios passageiros que não devem ser analisados de forma exagerada” (Bergad, 2004, p. 201-202).

Alguns desses argumentos foram, taxativamente, rechaçados por Douglas Libby (2001), que os considerou falhos, inclusive em termos de metodologia. Inicialmente, Libby (2001) aponta que o autor em questão não esteve atento a variações regionais em termos demográficos, desconsiderando, portanto, dados da lista nominativa de 1831-1832, que mostram maioria de africanos, para algumas regiões, como no distrito diamantino. De maneira geral, as conclusões apresentadas pelo brasilianista são tidas como descuidadas, já que algumas delas baseiam-se em evidências indiretas. Ao constatar certa tendência ao equilíbrio entre o número de homens e mulheres cativos, Bergad (2004) indica um aumento sistemático da reprodução natural das escravarias, ao longo do período analisado. No entanto, essa ilação desconsidera a classificação entre os africanos e os nascidos no Brasil, impedindo que se comprove que o crescimento da população escravizada foi, essencialmente, resultado da reprodução endógena (Libby, 2001).



As divergências entre os dados apresentados por Bergad (2004) e aqueles constantes no Rol dos Confessados de São José del-Rei também são evidentes. Enquanto os inventários *post mortem* coligidos pelo autor revelam, para o período de 1795 a 1799, a presença de 57,8% de crioulos e 42,2% de africanos para essa freguesia, o censo eclesiástico de 1795 indica-nos taxas totalmente opostas: 40% de escravizados nascidos no Brasil e 60% provenientes do continente africano (Libby, 2001). De acordo com Libby (2001), o perfil da população cativa da freguesia de São José del-Rei, com sua produção voltada para o mercado interno, era bastante representativo do restante da comarca do Rio das Mortes, e os inventários tampouco conseguiriam, sozinhos, evidenciar o peso dos africanos no conjunto da população mancipia (Libby, 2001; Libby e Paiva, 2000). Além disso, para o século XIX, os recentes números do tráfico interno, indicando que Minas Gerais absorveu 45% de todos os escravizados saídos do Rio de Janeiro, entre 1818 e 1831, foram igualmente negligenciados pelo autor.

Como se pode observar, o debate envolvendo as diferentes visões sobre as origens dos cativos de Minas Gerais é bastante rico em possibilidades de análise, inclusive em termos de fontes e abordagens metodológicas empregadas. Ainda que o crescimento natural da população cativa mineira tenha sido uma realidade para algumas regiões e em determinados períodos, não podemos, de modo algum, negligenciar a relevância das importações de africanos para a recomposição e o crescimento das escravarias mineiras, principalmente, se considerarmos o grande volume de entradas que teve lugar, na primeira metade do século XIX. Considerando isso, analisaremos agora as alforrias cartoriais sanjoanense, buscando entender as possíveis relações entre as taxas de liberdades e as mudanças na conjuntura do tráfico negreiro, especialmente no contexto de sua clandestinidade.

As alforrias cartoriais de São João del-Rei e o tráfico negreiro

Os estudos das práticas das alforrias têm oferecido grandes e importantes contribuições para a compreensão das relações escravistas e das dinâmicas de poder que marcaram a sociedade brasileira colonial e imperial. As possibilidades de um escravo



libertar-se dependeram de uma enorme variedade de fatores, que variaram muito, conforme o lugar e o tempo em que viveram. Sabemos, porém, que a esmagadora maioria daqueles que passaram pela larga porta do cativo sequer conseguiram cruzar os estreitos umbrais da liberdade, vivendo e morrendo enquanto escravizados (Soares, 2009). O grande deslocamento populacional promovido pelo tráfico negreiro atlântico foi responsável não apenas pela reiteração social do escravismo como também por definir as novas formas de interação entre os próprios cativos e entre estes e seus senhores (Florentino e Góes, 1997). Nesse contexto, as alforrias desempenharam um papel central para o exercício da política de domínio escravista, representando o principal recurso moral dos senhores para o governo de seus escravizados. Ao sinalizar para os cativos as possibilidades da liberdade, esses senhores buscavam reforçar sua sujeição, lealdade e respeito e, ao mesmo tempo, criavam as condições para afirmação da diferenciação social entre aqueles que permaneceriam cativos e os que ingressariam na nova condição de libertos (Mattos, 1998).

Como se pode perceber, as alforrias fazem parte de um mesmo processo que se articula, tanto ao tráfico atlântico, mola-propulsora da introdução contínua de africanos desenraizados quanto às vivências no cotidiano da escravidão, onde estratégias, novas relações e acordos eram definidos e, constantemente, ressignificados (Patterson, 2008; Soares, 2009). Longe de ser uma forma de negação ou resistência à ordem escravista, como sugeriram alguns historiadores (Lara, 1988; Paiva, 2009), pensamos as alforrias como um elemento basilar da escravidão, responsável por sua contínua reatualização. Elas permitiram ao escravo abandonar a condição aviltante que o cativo lhe infligia e, ao mesmo tempo, acabaram por reforçar, muitas das vezes, os laços de dependência e submissão que os unia a seus antigos senhores (Soares, 2009, 2011). Por essa perspectiva, a alforria é aqui entendida, fundamentalmente, como uma concessão senhorial, o que não quer dizer, de modo algum, que os cativos tenham deixado de lançar mão de estratégias e recursos para negociá-la com os seus senhores. Nesse sentido, a concessão da liberdade estava baseada em um acordo moral, em que os senhores deviam cumprir com a promessa da liberdade e os cativos, sendo-lhes gratos e leais, continuariam dobrando-se às suas determinações e domínio, mesmo depois de alforriados. Esse arranjo assimétrico de poder contribuiu para reproduzir e reforçar as hierarquias sociais vigentes, assegurar os



interesses senhoriais e, ao fim, preservar a vitalidade da própria ordem escravista (Guedes, 2008; Soares, 2009).

Sob esse ponto de vista, escravidão e liberdade não devem ser percebidas como realidades excludentes, mas que se complementavam (Patterson, 2008; Soares, 2009). Nunca é demais lembrar que as negociações pela alforria iniciavam-se no interior do cativeiro, onde eram definidos os termos e condições para sua efetivação. Essas negociações, mais intrincadas do que nos deixam entrever os documentos, podiam se arrastar por anos a fio e estar eivadas de tensões, incertezas e expectativas. As relações que senhores e escravizados mantiveram entre si, na urdidura de seu cotidiano, foram decisivas para que se criassem as possibilidades para a concessão da alforria. Buscar entender quais práticas, valores e estratégias orientaram as ações desses agentes é crucial para a compreensão dos processos que envolviam a construção da liberdade. Mesmo depois de libertos, a afirmação da alforria dependia de seu reconhecimento social e dos novos vínculos que cativos foram capazes de tecer em sua comunidade e com seus antigos senhores (Mattos, 2001; Guedes, 2008)². Por isso, cada um dos processos de alforria devem ser lidos a partir das singularidades que encerram, atentando-se para as motivações senhoriais, a disposição do liberto em cumprir os acordos estabelecidos e os significados que a liberdade assumia não só para os escravizados, mas também para os senhores.

Ainda que sobre as alforrias tenham incidido uma conjunção de fatores de diversas ordens – familiares, psicológicos, geográficos, cronológicos, religiosos, sociais, políticos, econômicos etc. –, acreditamos que a demografia do tráfico tenha, em alguns momentos, contribuído para os processos manumitivos. Orlando Patterson (2008) indica-nos que havia uma íntima ligação, de mão dupla, entre a escravização e as alforrias. As taxas de liberdade, comumente, dependiam do volume e da elasticidade da oferta de novos cativos, enquanto o número das manumissões, em parte, incidia na quantidade de indivíduos a serem escravizados. A possibilidade de renovação da mão de obra, por meio de novas aquisições, acabava contribuindo para que muitos senhores estivessem dispostos a conceder liberdade a seus escravizados. De acordo com Mary Karash (2000), no Rio de Janeiro oitocentista, os proprietários, enquanto o tráfico esteve ativo, tenderam a

² Segundo Hebe Mattos (2001, p. 467), “era necessário, antes de tudo, um consenso, em termos das redes pessoais que instituíam as hierarquias na sociedade local, para que fosse reconhecida a condição de escravo ou forro”.



manumitir seus cativos mais velhos, sobretudo as mulheres, uma vez que poderiam adquirir outros, mais novos, no mercado do Valongo.

Quadro semelhante a esse também foi observado por Jucá de Sampaio (2005), para o Rio de Janeiro, entre os anos de 1650 e 1750. A partir do levantamento de alforrias cartoriais, o autor constata que, em conjunturas desfavoráveis, em que a participação dos senhores cariocas no tráfico se mostrava restrita, esses relutavam, ao máximo, em conceder liberdade a seus cativos. Quando a situação, porém, se transmutava, tornando abundantes as ofertas do comércio negreiro, veríamos um boom nas concessões das manumissões, que passavam, inclusive, a ser concedidas em maior número aos africanos. O que se pode depreender daí, é que “a possibilidade de alforriar alguém depende diretamente da possibilidade de se escravizar novos indivíduos” (Sampaio, 2005, p. 310). Ainda que essa vinculação imediata possa ter variado cronológica e regionalmente, necessitando ser problematizada, não podemos desconsiderar que as possibilidades que o tráfico sinalizava devem ter feito, comumente, parte do cálculo senhorial em favor da alforria, podendo, inclusive, explicarem seu incremento.

As três primeiras décadas do século XIX foram decisivas para a instituição escravista no Brasil, uma vez que seu principal motor, o tráfico atlântico negreiro, encontrava-se sob forte ameaça. Em 1810, por meio da celebração de tratados com a Grã-Bretanha, Portugal, sob forte pressão dessa, foi impelido a restringir o comércio de escravizados a seus domínios. Pouco depois, em 1815, no Congresso de Viena, estabeleceu-se um novo tratado, em que os países signatários, entre eles Portugal, declararam ilegal o tráfico de cativos ao norte da linha do Equador. Tal proibição acabaria por impactar, drasticamente, as remessas de cativos da Costa da Mina para o Brasil e, em consequência, fortalecer os fluxos provenientes da África Centro-atlântica. Nesse contexto, também foram criadas as comissões mistas, entre portugueses e ingleses, cujo papel era o de fiscalizar as embarcações que transportassem ilegalmente africanos, estabelecendo, fosse o caso, seu julgamento e punição (Mamigonian, 2011).

A situação tornou-se ainda mais delicada, a partir de 1826, quando Brasil e Grã-Bretanha assinaram um novo tratado, que previa a renovação de antigas alianças e a proibição definitiva de toda importação de escravizados, no prazo de três anos, a contar da data de ratificação do acordo, que se deu em 13 de março de 1827. Essa conjuntura provocou uma verdadeira explosão, sem precedentes, no volume das importações de



africanos para o Brasil. Para se ter uma ideia, a média de importações anuais, entre 1821 e 1825, beirava 40 mil cativos, passando, na segunda metade dessa década, para 60 mil (Mamigonian, 2011). Tanto o volume do tráfico atlântico cresceu de uma forma extraordinária como os preços dos cativos também subiram. Manolo Florentino (2005) chama nossa atenção para esse comportamento, quando, entre a década de 1820 e a primeira metade da segunda, os preços nominais médios dos cativos mais que dobraram, no Rio de Janeiro, passando de 195 mil para 405 mil-réis. Essa intensa elevação acabou refletindo na forma como os cativos passaram a conceber as possibilidades da alforria, exigindo deles uma reconfiguração de suas expectativas, opções e comportamentos. Mesmo diante de circunstâncias tão adversas, muitos não desistiram, passando a mobilizar outras novas estratégias para concretizar seu desejo pela liberdade.

Ao que tudo indicava, o funcionamento do tráfico para o Brasil estava com seus dias contados. Todo esse preâmbulo, marcado por pressões da política internacional britânica e acordos para o fim do “infame comércio”, resultou em um projeto de lei do governo imperial, enviado ao Senado e, depois, à Câmara. Por conseguinte, em 7 de novembro de 1831, foi promulgada a lei nacional de proibição ao tráfico atlântico negreiro, regulamentada em 12 de abril do ano seguinte. Seu texto declarava livre todos os escravizados que entrassem no Brasil e estabelecia severas punições aos envolvidos nas importações, desde a tripulação até os compradores (Mamigonian, 2011, 2017). Os efeitos da lei, contudo, duraram muito pouco. Malgrado algumas tentativas das autoridades brasileiras em fiscalizar e reprimir o tráfico, suas atividades não cessaram. Se nos três primeiros anos que se seguiram à nova legislação houve uma sensível redução em seu volume, nos anos seguintes veríamos uma excepcional retomada de sua potência, com as taxas de importações cada vez maiores (Mamigonian, 2011).

A continuidade do comércio negreiro atlântico revela-nos que as autoridades responsáveis por sua repressão nem sempre estiveram dispostas, efetivamente, a combatê-lo, demonstrando uma conivência tácita com sua ilegalidade. Os interesses econômicos dos traficantes e a sequiosa necessidade dos senhores por mais braços cativos foram fortes o suficiente para anular, pelo menos na prática, as regulamentações da lei (Mamigonian, 2017). Se bem que, nos anos seguintes à sua aprovação buscou-se, sem o esperado sucesso, revogá-la no parlamento. Os políticos mineiros tiveram aí um importante papel para tentar restaurar a legalidade do tráfico, considerado necessário aos interesses



econômicos nacionais. Bernardo Pereira de Vasconcelos foi contrário, desde o início, aos acordos com os britânicos, apresentando, em 1835, um projeto que revogava a lei de 1831. Pouco depois, em 1837, o marquês de Barbacena, senador Felisberto Cadeira Brant, apresentou uma nova proposta, que defendia a propriedade sobre os africanos desembarcados e a suspensão de qualquer medida repressiva aos compradores. O interesse era evidente, muitos desses políticos também dependiam do tráfico para abastecerem suas propriedades (Martins, 2002).

Tendo em vista todo esse cenário de vicissitudes que marcaram a política de importações de escravizados, analisaremos, agora, o comportamento das alforrias cartoriais sanjoanenses frente às flutuações do tráfico atlântico e interno, procurando perceber uma possível correlação entre essas duas variáveis que, como apresentamos, anteriormente, fora percebida por outros estudos. Para isso, levantamos todos os registros de manumissões constantes nos livros do tabelionato do 1º e 2º ofício de notas de São João del-Rei, entre 1830 e 1860. Com efeito, optamos por considerar mais uma década além do ano da proibição definitiva do tráfico em razão termos constatado que, nesse período, ainda houve a escrituração de manumissões concedidas entre 1831 e 1850. As cartas de alforria eram, de modo geral, passadas em âmbito particular e, só depois, seriam trasladadas nos códices do escrivão. Essa prática era adotada como uma forma de se conferir fé pública ao documento e resguardar, tanto o direito do alforriado à sua nova condição como as exigências senhoriais que, eventualmente, poderiam ser-lhes feitas para a concessão do benefício. Havia grande interesse por parte dos recém-libertos em que suas cartas fossem lavradas em cartório. Primeiro, porque evitariam que sua liberdade fosse posta em dúvida por algum herdeiro de seu antigo senhor ou outro contestador que os tencionasse reduzir novamente ao cativo (Grinberg, 2006; Soares, 2009). Segundo, para se evitar, no caso das alforrias gratuitas, o pagamento da meia sisa, imposto instituído pelo Alvará de 3 de junho de 1809, sobre toda compra e venda de cativos ladinos e também estendido às de alforria concedidas a título oneroso (Graça Filho e Libby, 2016).

Os registros das alforrias notarias apresentam uma importante gama de informações. Por meio deles, podemos identificar o nome do senhor, seu gênero e, algumas vezes, seu estado civil, patente militar e/ou título. Já em relação ao escravo, é possível conhecer seu nome, gênero, idade, cor, procedência étnica, filiação, estado civil e, em raros casos, sua profissão. Nesses documentos, encontramos também as motivações



senhoriais para a outorga da liberdade, as condições e o valor estabelecidos, quando existiam, e o local e a data em que foi passada a carta³. É preciso considerar que as alforrias trasladadas nos livros cartoriais não correspondem à totalidade das manumissões concedidas, pois algumas delas continuavam restritas a papéis particulares passados pelos senhores a seus escravizados, não chegando nunca sequer a serem lavradas nas notas públicas. Ademais, outros tipos de alforrias, como as concedidas em testamento ou na pia batismal, por terem a mesma força de lei dos atos elaborados pelos tabeliães, não precisavam ser, necessariamente, copiadas em seus livros (Graça Filho e Libby, 2016). De toda maneira, o conjunto das alforrias de que dispomos parece-nos ser, como veremos, bastante representativo das dinâmicas de liberdade no termo de São João del-Rei.

Para as três décadas de nosso recorte, compulsamos um total de 355 manumissões, registradas em 278 documentos de alforrias. Isso ocorria, em decorrência da prática, relativamente comum, de um mesmo senhor manumitir, em uma única carta, mais de um escravo. Por meio dos dados apresentados na tabela 1, podemos visualizar a distribuição anual das alforrias registradas, de 1830 a 1860, no tabelionato de notas de São João del-Rei. Uma observação bastante atenta à cronologia mostra-nos que a data de outorga da alforria nem sempre coincidia com a de seu registro em cartório. Era muito frequente que um título de liberdade concedido a um escravo fosse lançado tempos depois no tabelionato de notas, podendo variar esse intervalo em dias ou até anos. Desse modo, antes de 1830, ano inicial da série, encontramos o traslado de 58 alforrias (16,3% do total), conferidas entre os anos de 1792 e 1829. Ainda que anteriores ao nosso recorte, optamos por manter esses dados para efeito de análise.

³ Peter Eisenberg (1989) traz uma minuciosa descrição a respeito do teor das cartas de alforria.



Tabela 1 – Distribuição anual das alforrias (1792-1860) registrada nos livros cartoriais – São João del-Rei (1830-1860)

Ano da Outorga	Nº Alforrias	%	Ano da Outorga	Nº Alforrias	%
1792	1	0,3	1837	12	3,4
1801	1	0,3	1838	7	2,0
1804	1	0,3	1839	8	2,3
1813	2	0,6	1840	2	0,6
1815	2	0,6	1841	12	3,4
1817	3	0,8	1842	14	3,9
1818	4	1,1	1843	9	2,5
1821	3	0,8	1844	13	3,7
1822	5	1,4	1845	10	2,8
1823	1	0,3	1846	2	0,6
1824	4	1,1	1847	4	1,1
1825	4	1,1	1848	2	0,6
1826	4	1,1	1849	1	0,3
1827	5	1,4	1850	8	2,3
1828	9	2,5	1851	1	0,3
1829	9	2,5	1852	6	1,7
1830	55	15,5	1853	5	1,4
1831	24	6,8	1854	6	1,7
1832	19	5,4	1855	8	2,3
1833	30	8,5	1856	7	2,0
1834	12	3,4	1858	3	0,8
1835	12	3,4	1860	2	0,6
1836	3	0,8	Total	355	100

Fonte: AHET-II – IPHAN/SJDR. Livros de Notas do 1º e 2º ofício de São João del-Rei (1830-1860).

Chama nossa atenção o grande número de alforrias concedidas no ano de 1830, responsável por 15,5% de todo o levantamento. Esse comportamento ocorre, justamente, no momento que antecede à proibição do tráfico atlântico, quando se deu uma verdadeira corrida dos traficantes à África para abastecer de cativos o mercado brasileiro. A colossal entrada de quase 167.000 cativos⁴ pelo porto do Rio de Janeiro, entre os anos de 1826 e

⁴ Esses dados foram extraídos do Trans-Atlantic Slave Trade Database, uma das mais completas séries de dados sobre o volume do tráfico atlântico de africanos, coligidos a partir dos registros das embarcações que

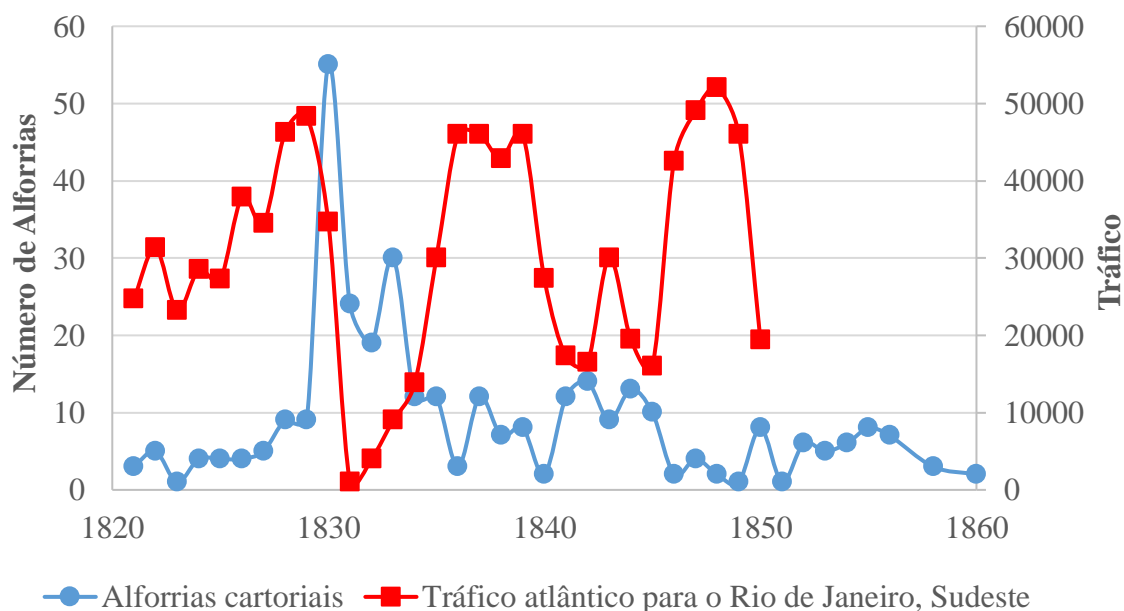


1830, pode ser tomada como um forte indício para nos ajudar a explicar as altas taxas de alforria dos escravizados do termo de São João del-Rei naquele ano. É forçoso ressaltar que a atipicidade de 1830 em relação aos outros anos de nossa série deve-se também à ocorrência de algumas alforrias coletivas. Verificamos que três senhores manumitiram, de uma só vez, um considerável número de cativos. Mas ainda assim, descontados esses casos, a incidência das manumissões ainda permanece, razoavelmente, alta.

Conforme podemos observar, no gráfico 1, após terem atingido o seu pico, em 1830, a quantidade das manumissões visivelmente despenca, acompanhando também a queda vertiginosa do tráfico atlântico, que chegou a números ínfimos nos três primeiros anos de sua ilegalidade. Com a reanimação de suas atividades e a possibilidade de expandi-las, veríamos que as alforrias voltariam a apresentar um novo incremento no ano de 1833. Devemos lembrar ainda que a tendência observada para os anos anteriores a 1830 não corresponde à expressividade real das alforrias, já que os dados de que dispomos para esse período encontram-se sub-representados. Mas as informações oferecidas por Afonso Graça Filho e Douglas Libby (2016) sobre as alforrias cartoriais de São João del-Rei, coligidas para o período de 1810 a 1832, nos permite conhecer um pouco melhor qual teria sido, de fato, esse comportamento. Segundo os autores, nos anos de 1818, 1819, 1824 e 1825, as manumissões apresentaram um notável crescimento, alcançando uma média próxima de 30 registros. Com exceção de 1830, quando elas atingem o seu patamar mais elevado, o ano 1828 foi o de maior concentração, correspondendo a 39 registros. O aumento das taxas das alforrias, nesses anos, acompanham o expressivo incremento das remessas de cativos saídas da Corte com destino à província de Minas Gerais. Além disso, a queda nos preços regionais dos cativos, nos anos 1825 e 1826, com seu nível mais baixo em 1829, parece ter também contribuído para elevar o número das alforrias antes da lei de 1831.



Gráfico 1 – Taxa das alforrias cartoriais de São João del-Rei (1820-1860) frente ao volume do tráfico atlântico de escravizados para o Rio de Janeiro, Sudeste (1820-1850)



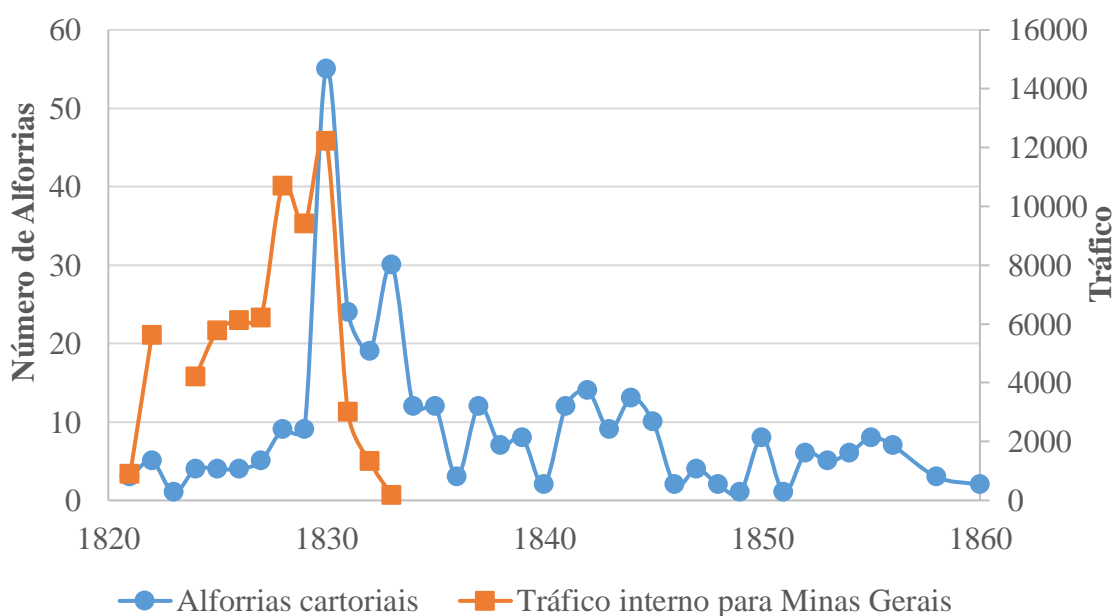
Fontes: AHET-II – IPHAN/SJDR. Livros de Notas do 1º e 2º ofício de São João del-Rei (1830-1860); Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 15 fev. 2021.

A partir de 1835, as taxas de liberdade em São João del-Rei, conforme os dados nos sugerem, passariam a não mais acompanhar as oscilações do tráfico negreiro, indicando que, talvez, outros fatores pudessem ter passado a incidir mais sobre elas. Além disso, não podemos deixar de observar que o fim do tráfico, em 1850, parece ter levado a uma razoável diminuição nas taxas das alforrias. Tanto que, no decênio anterior, a média anual foi de 6,9 registros, enquanto que, entre 1850 e 1860, não passou de 4,2. Por outro lado, pode-se considerar também que a pequena expressividade desses números tenha sido decorrente de algumas lacunas em nossa série de dados. Nos códices notariais do 2º ofício não encontramos sequer um único registro para dois períodos: um entre fevereiro de 1844 e outubro de 1853 e outro entre março de 1857 e dezembro de 1860. Esses livros apresentam uma enorme variedade de registros, como escrituras de diferentes naturezas (compra e venda, hipoteca, dote e arras, perfilhação, doação, cessão e trespasse etc.), termos de ajuste e arrecadação, procurações bastantes e os títulos de liberdade conferidos aos cativos. Como a numeração desses livros, atribuídas pelo Arquivo, não apresenta



nenhuma interrupção em sua sequência, não pudemos precisar se esses registros se perderam ou, então, se o 2º ofício não teve, realmente, lançamentos para esses períodos, servindo apenas os códigos do 1º ofício para a escrituração do tabelião. Se nossa primeira hipótese estiver correta, como nos parece mais provável, acreditamos que o número das manumissões para esses dois períodos pudesse ter sido bem mais significativo.

Gráfico 2 – Taxa das alforrias cartoriais de São João del-Rei (1820-1860) frente ao volume do tráfico interno de escravizados para Minas Gerais (1820-1833)



Fontes: AHET-II – IPHAN/SJDR. Livros de Notas do 1º e 2º ofício de São João del-Rei (1830-1860); Frago e Guedes, 2001, p. 248-249.

Os dados sobre o tráfico interno de cativos novos e ladinos para Minas Gerais, a que nos referimos mais detalhadamente na sessão anterior, permitem reforçar nossa análise. Pelas informações do gráfico 2, apresentado acima, podemos notar que as remessas de cativos para as terras mineiras se avolumaram nos anos que antecederam a da proibição do tráfico atlântico, atingindo seu ponto máximo em 1830, quando afluíram para a província 12.053 cativos (Fragoso e Guedes, 2001). Logo depois, em 1831 e 1832, muito provavelmente em função da nova legislação, veríamos uma abrupta queda no volume dos escravizados importados. Ainda que esses dados cubram um espaço de tempo relativamente pequeno e que não haja números para o ano de 1823, pode-se constatar que as taxas das alforrias cartoriais do termo de São João del-Rei estiveram no auge,



precisamente, quando o tráfico interno atingiu suas maiores cifras, inclusive, decaindo, no momento em que os níveis desse tornaram-se irrisórios.

Não nos parece uma mera coincidência que as dinâmicas das alforrias notarias do termo de São João del-Rei tenham, em alguns momentos, acompanhado as flutuações do tráfico atlântico e interno de escravizados. Tudo nos leva a crer, que a conjuntura econômica favorável, marcada pelo progresso das atividades produtivas e mercantis ligadas ao abastecimento interno, e à grande abundância de oferta de mão de obra pelo tráfico tenham contribuído para fazer com que muitos senhores sanjoanenses estivessem mais inclinados a alforriar seus cativos. Nessa perspectiva, “a alforria parece funcionar como uma verdadeira ‘válvula de escape’ do sistema escravista, permitindo que um certo número de indivíduos alcançasse a liberdade sem que isso provocasse maiores alterações no *quantum* da população cativa” (Sampaio, 2005, p. 310). É válido reiterar, contudo, que a dinâmica das manumissões não pode ser compreendida apenas levando-se em consideração uma única ordem de fatores. A complexidade das alforrias exige-nos uma análise atenta de suas inúmeras variáveis e das situações específicas que envolveram a sua efetivação. À vista disso, nos deteremos, agora, sobre análise dos preços que os escravizados pagaram por sua alforria.

“Pelo justo preço de sua liberdade”: a compra da alforria

O preço que os cativos pagaram por sua alforria, em geral, era resultado de um acordo verbal firmado entre eles e seus senhores. Isso significa, naturalmente, que não bastava apenas que os cativos tivessem conseguido formar um pecúlio para esse fim, era necessário ainda ter de convencer seus proprietários a lhes dar a liberdade mediante a uma contrapartida que, previamente, seria convencionada entre ambos. A avaliação que os senhores faziam para estabelecer o preço da alforria poderiam ter como referência diversas variáveis, como o preço de mercado do escravo, seu gênero, naturalidade, condição física, qualificação profissional e idade. Mas é preciso considerar que esses elementos nem sempre foram os únicos determinantes para a fixação do preço de compra da alforria. A dimensão relacional entre senhores e escravizados, por vezes, parecem ter desempenhado um papel essencial nesse processo. Para aqueles que gozassem da consideração de seus proprietários e mantivessem com eles uma relação de proximidade,



é bem plausível supor que conseguissem alcançar a alforria a preços mais reduzidos. Em circunstâncias contrárias, em que esse relacionamento fosse mais distante e, até mesmo, permeado por certos conflitos, os senhores poderiam maximizar o preço da manumissão. Assim sendo, dependendo de como esses vínculos interpessoais eram tecidos, os preços das alforrias poderiam estar subestimados ou então se aproximar daqueles praticados no mercado (Mattoso, 2004).

Houve casos de senhores que declararam abertamente alforriar seus cativos abaixo do preço que valiam. Foi o que fez João Damasceno Machado em um título de liberdade que passou, em 3 de julho de 1839, a Venâncio cabinda, escravo que recebeu da herança seu falecido pai, o comendador João Batista Machado. João Damasceno afirmou ter sido o preto Venâncio avaliado em 400\$000, mas em razão dos bons e diligentes serviços que sempre lhe prestou, fazia a ele esmola de 100\$000, quantia que seria deduzida daquele importe, ficando estabelecido em 300\$000 o preço de sua alforria (AHET-II – IPHAN/SJDR. Livro de Notas do 1º ofício de São João del-Rei. Cx. 10. Liv. 32, fls. 90 f. v.). É provável que muitos outros proprietários, em consideração às qualidades de seus cativos e a estima que nutriam por eles, tenham procedido da mesma maneira, sem, contudo, dar detalhes sobre a diferença entre preço da avaliação que teriam no mercado e aquele pelo qual foram libertados. Por outro lado, em algumas outras situações, o preço da manumissão foi idêntico ao da compra do escravo. Dona Francisca Maria Rodrigues, por exemplo, alforriou sua escrava Maria crioula por 110\$000, a mesma quantia que a comprou de Januário da Silva Sabino (AHET-II – IPHAN/SJDR. Livro de Notas do 2º ofício de São João del-Rei. Cx. 3. Liv. 13, fls. 85 v., 86 f. v.). Não sabemos quanto tempo decorreu entre a compra da escravizada e a outorga de sua alforria, mas fosse curto ou longo, dona Francisca, com certeza, ainda saiu no lucro com os serviços que usufruiu de Maria.

Conseguimos identificar o preço (em mil-réis) de 62 cartas de alforria, isso porque, algumas vezes, os senhores mencionaram apenas ter recebido o pagamento “ em um crédito”, “em serviços” ou, simplesmente, “em metal sonante”, sem especificar o valor. A fim de podermos observar as flutuações dos preços nominais das alforrias cartoriais sanjoanenses, optamos, por estabelecer médias quinquenais, que foram comparadas às dos preços nominais dos escravizados avaliados nos inventários *post mortem* dos senhores identificados como manumissores nos livros de notas. Seguindo a



advertência feita por Kátia Mattoso (2004), é importante ponderar que, assim como os preços das alforrias baseavam-se em uma estimativa (avaliação) que os senhores faziam dos escravizados aspirantes à liberdade – influenciada pelos ditames do mercado ou pelas relações que mantinham entre si –, os preços dos cativos arrolados nos inventários também eram produto de uma avaliação, talvez inferior ao valor real, pelo qual, seriam negociados no mercado. Na realidade, havia certo interesse em se reduzir o preço dos cativos nos inventários a fim de diminuir a taxa de incidência sobre o monte-mor do falecido (Mattoso, 2004). Em todo caso, o cotejamento dessas duas séries de preços torna-se bastante operacional para que possamos construir uma análise mais elaborada acerca das oscilações nos preços das alforrias, ao longo dos anos, cobertos por nossa pesquisa.

Tabela 2 – Médias quinquenais dos preços (em mil-réis) dos escravizados e das alforrias – São João del-Rei (1830-1859)

Períodos	Escravizados	Preço Médio	Alforrias	Preço Médio
1830 – 1834	127	234\$314	22	171\$672
1835 – 1839	90	317\$537	8	230\$938
1840 – 1844	101	394\$950	11	303\$636
1845 – 1849	199	389\$395	7	350\$000
1850 – 1854	179	528\$994	11	530\$000
1855 – 1859	27	873\$518	3	466\$666
Méd. Geral	723	406\$626	62	300\$741

Fontes: AHET-II – IPHAN/SJDR. Inventários *post mortem* de São João del-Rei (1830-1859); Livros de Nota do 1º e 2º ofício de São João del-Rei (1830-1859).

Na tabela 2, sem levarmos em conta qualquer variável relativa ao gênero, ocupação, idade ou naturalidade, observamos que os preços médios das alforrias e dos escravizados apresentaram um padrão ascendente. Além disso, em todos os quinquênios o preço das manumissões esteve sempre abaixo daquele dos cativos, com exceção do de 1850-1854. A proibição definitiva do tráfico atlântico, em setembro de 1850, levou a uma vertiginosa alta nos preços dos escravizados e fez com que muitos senhores, acompanhando essa tendência, incrementassem, em boa medida, também o preço das alforrias. Essa seria uma alternativa possível para compensarem a perda do escravo liberto, já que a aquisição de um novo, em razão da abrupta diminuição da oferta, seria



uma operação bem mais difícil e dispendiosa. Para se ter uma noção, em relação ao intervalo anterior, de 1845 a 1849, o preço médio dos cativos avaliados nos inventários sobe 35,9%, enquanto que o das alforrias ultrapassa os 50%. Esse quadro, com certeza, acabou afetando drasticamente as possibilidades de os escravizados adquirirem sua alforria por meio da compra. Tanto que, na segunda metade da década de 1850, encontramos apenas três registros de liberdades pagas em São João del-Rei. Embora, nesse período, o preço médio das alforrias tenha sofrido uma leve redução se comparado ao quinquênio anterior, continuava ainda superior aos dos quatro primeiros intervalos de nossa série. Como se vê, os preços das manumissões parecem não ter deixado de refletir as flutuações nos padrões de preços do mercado.

É na primeira metade do século XIX, período da estruturação do Estado nacional, da chegada de um crescente número de imigrantes europeus e da difusão de um difuso ideário liberal no seio das elites escravistas, que profundas e grandes transformações se processaram nas bases de legitimação e reprodução da própria escravidão brasileira. Assim, a justificativa do cativo, cada vez mais rápido, deslocava-se de uma ética fundada a partir de cânones morais há muito enraizados para outra, estabelecida no evidente primado do mercado e da defesa da propriedade. Diante do enorme fluxo de escravizados africanos desembarcados nos portos brasileiros, a partir da década de 1830, certos vieses que pautavam o acesso à liberdade, como os ganhos não abusivos auferidos sobre o custo do escravo, começaram a ser redefinidos (Florentino, 2005; Parron, 2011). Ademais, deve-se lembrar de que o significativo encarecimento no preço dos cativos não deve ser atribuído, unicamente, ao fim do tráfico no Brasil. Tendência muito semelhante também foi verificada, no mesmo período, em outros mercados da América, como Cuba e Estados Unidos. Tão ou mais importantes que o término do tráfico atlântico para justificar esse aumento nos padrões de preços, foram as forças econômicas ligadas à expansão europeia, nos anos 1850, que aceleraram a demanda por produtos básicos que dependiam da mão de obra cativa, o que fez com que a procura por braços cativos crescesse de forma considerável. Com muitos senhores dispostos a pagar preços mais altos pelos escravizados, estes, caso pretendessem comprar sua liberdade, teriam de arcar também com preços muito mais elevados que os praticados anteriormente (Mattoso *et al.*, 1988; Bergad, 2004).



Analisando agora as médias de preços nominais dos escravizados e dos alforriados pelo gênero, como se demonstra, na tabela 3, verificamos uma tendência geral também ascendente, ainda que marcada por pontuais e pequenas oscilações regressivas em alguns períodos. O preço das escravizadas e das alforriadas, afora o quinquênio de 1830-1834, manteve-se sempre inferior aos dos homens, o que significava para elas, como a historiografia vem apontando, possibilidades mais efetivas de custearem o preço de sua liberdade. Nossos dados corroboram isso ao mostrar que as mulheres, embora estivessem em menor número nas escravarias de São João del-Rei, foram as que mais se alforriaram mediante o pagamento em dinheiro. Outro ponto favorável às alforrias femininas é o fato de seu preço médio nunca ter ultrapassado, em nenhum dos intervalos, o da avaliação das cativas. Podemos observar também que, ao comparar o primeiro com o último quinquênio de nossa série, o preço das cativas apresentou um crescimento de 222,0%, enquanto que o das manumissões femininas não passou dos 98,1%. Supomos que esse incremento não tão acentuado no preço da liberdade das mulheres fosse, na realidade, efeito das relações de proximidade que elas foram capazes de manter com os seus senhores, o que, no mais das vezes, representaria a possibilidade de conseguirem suas alforrias a preço bem mais módicos e acessíveis.

Tabela 3 – Médias quinquenais dos preços (em mil-réis) dos escravizados e das alforrias por gênero – São João del-Rei (1830-1859)

Períodos	Escravizados				Alforrias			
	Masculino		Feminino		Masculino		Feminino	
	Qtde.	P. Médio	Qtde.	P. Médio	Qtde.	P. Médio	Qtde.	P. Médio
1830 – 1834	66	223\$909	61	245\$573	12	118\$500	10	235\$480
1835 – 1839	48	348\$820	42	281\$785	3	365\$835	5	150\$000
1840 – 1844	48	425\$000	53	367\$735	5	334\$000	6	278\$333
1845 – 1849	108	416\$178	91	357\$608	5	370\$000	2	300\$000
1850 – 1854	115	561\$130	64	471\$250	4	852\$500	7	345\$714
1855 – 1859	15	939\$666	12	790\$833			3	466\$666
Méd. Geral	400	438\$734	323	366\$864	29	325\$845	33	278\$630

Fontes: AHET-II – IPHAN/SJDR. Inventários *post mortem* de São João del-Rei (1830-1859); Livros de Nota do 1º e 2º ofício de São João del-Rei (1830-1859).



No caso dos homens, vemos que o preço dos alforriados foram os que tiveram, proporcionalmente, as maiores e mais bruscas altas. Entre os anos de 1835 e 1839, por exemplo, o preço médio das manumissões masculinas, em relação ao período precedente, no qual se deu a aprovação da lei antitráfico de 1831, sofreu um extraordinário aumento de quase 210%. No quinquênio de 1850-1854, quando o tráfico externo foi fechado e a demanda europeia por gêneros produzidos pelo trabalho escravo se intensificou, o preço dessas alforrias atingiu o seu patamar mais elevado, de 852\$500, o que representou, se confrontado ao intervalo de 1845-1849, um crescimento de pouco mais de 130%. Talvez em função desses exorbitantes aumentos, a partir de 1855, nenhum homem optou ou teve condições de pagar por sua liberdade, buscando encontrar outras formas de adquiri-la. Diante de um cenário como esse, o pagamento da alforria pelos escravizados, principalmente para os homens, tornava-se um grande desafio, exigindo que se sacrificassem, mais do que nunca, para conseguir ganhar e poupar o dinheiro necessário para indenizar seus senhores. Apesar de bem calculada pelos cativos, a compra da alforria não deixava de lhes provocar uma descapitalização, que, às vezes, poderia trazer alguns inconvenientes e dificuldades quando de seu ingresso à liberdade. Por certo, isso acabaria contribuindo, ainda mais, para cimentar as relações de dependência de muitos desses libertos com seus antigos senhores.

Os dados referentes aos preços das alforrias, na Bahia, do século XIX, apontam para um padrão semelhante. É, precisamente, na década de 1850, que o preço nominal das alforrias passadas aos homens atinge o seu crescimento mais expressivo, mantendo-se, aproximadamente, 2,3 vezes acima do nível verificado para os anos finais da década anterior (Mattoso *et. al.*, 1988). Manolo Florentino (2005) também observa que, no Rio de Janeiro, após o fim do tráfico com a África, o preço das alforrias, acompanhando os do mercado, triplicaram-se, em relação à década de 1840. Isso, sem dúvida alguma, acabou representando para os cativos um estreitamento dos caminhos que conduziam à liberdade. Para o autor, “a pronunciada alta de seus preços impedia à maioria dos escravos constituir o pecúlio adequado à auto-aquisição, convertendo-se em barreiras quase intransponíveis para a conquista legal da liberdade” (Florentino, 2005, p. 341). De acordo com Sheila Faria (2004), ainda que a elevação nos preços de mercado dos escravizados tenha incidido nas chances de compra das alforrias, isso não significou que elas tenham tido uma redução tão acentuada. Alguns grupos de cativos, especialmente os africanos,



continuaram pagando por suas manumissões, quer por necessidade, opção ou costume, mesmo em conjunturas de alta exagerada dos preços.

Considerações finais

Ao longo deste texto, esperamos ter demonstrado as conexões entre as dinâmicas das alforrias cartoriais de São João del-Rei e as conjunturas demográfica e econômica ligadas ao tráfico negreiro. Isso nos leva a considerar que as manumissões, entendidas a partir de suas relações com o tráfico e com as experiências vivenciadas pelos escravizados no interior do cativeiro, acabaram por se converter em um potente dispositivo da política de domínio senhorial, responsável por reatualizar as hierarquias, naturalizar as desigualdades e legitimar a própria vitalidade do regime escravista. A compreensão das alforrias como uma concessão senhorial, não significa, naturalmente, que os escravizados não tenham desempenhado um papel decisivo em negociar sua liberdade com os seus proprietários. Ao acumular o pecúlio necessário para a compra da liberdade, ao avaliar o melhor momento para empreender a saída do cativeiro, ao satisfazer as expectativas comportamentais esperadas pelos seus senhores, os escravizados revelaram ainda mais a dimensão e o alcance de sua agência.

A despeito de toda a discussão historiográfica sobre a origem dos escravizados de Minas Gerais, buscamos mostrar que tanto o tráfico negreiro quanto a reprodução natural, apesar de suas variações regionais e temporais, foram mecanismos que se combinaram para preservar e ampliar o contingente mancipio das senzalas mineiras. Além disso, pudemos verificar, ao contrapormos as taxas das alforrias cartoriais de São João del-Rei com o volume do tráfico negreiro atlântico e interno, que houve, em alguns períodos, uma certa coincidência entre esses dois processos. Isso significa dizer que, nos anos imediatamente anteriores à lei antitráfico, de 1831, quando constatamos uma gigantesca entrada de escravizados pelos portos brasileiros e a preponderância de Minas na absorção dos cativos saídos do Rio de Janeiro, as alforrias notariais de São João del-Rei atingiram o seu ponto mais alto. Como aventamos, talvez a possibilidade de adquirir novos cativos tenha contribuído para a disposição de certos senhores sanjoanense em conceder a liberdade a seus escravizados. Não nos esqueçamos, porém, que, para além do elemento demográfico e econômico, sobre as manumissões pesaram uma plêiade de outros fatores.



No que diz respeito a compra das alforrias pelos escravizados, notamos que, por mais que variáveis, como sexo, gênero, naturalidade, condição de saúde e habilidades profissionais possam ter sido levadas em consideração para fixação do preço da liberdade, o nível das relações entre esses cativos e seus senhores pode ter sido decisivo para o estabelecimento desse valor. Por meio do cruzamento dos preços nominais das alforrias com as avaliações de escravizados feitas nos inventários *post mortem*, verificamos que, ao longo dos anos cobertos por nossa pesquisa, esses padrões apresentaram um comportamento ascendente. Ainda que o as alforrias tenham, de modo geral, permanecido abaixo da avaliação dos cativos inventariados, seus preços parecem ter acompanhado as flutuações nos padrões de preço do mercado. Mesmo diante da proibição definitiva do tráfico internacional, do aumento da demanda europeia por gêneros produzidos por braços cativos e da conseqüente alta nos preços, muitos escravizados continuaram mobilizando, a duras penas, esforços para acumular pecúlio e negociar com seus senhores a possibilidade de ingressarem nas veredas da liberdade.

Fontes:

➤ Arquivo Histórico e Escritório Técnico II do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) - São João del-Rei, MG.

Livros de Notas do Cartório do 1º Ofício (1830-1860) – São João del-Rei
Códices: 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 40, 41 e 42.

Livros de Notas do Cartório do 2º Ofício (1830-1856) – São João del-Rei
Códices: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14

Inventários *post mortem* (1813-1886).

Bibliografia:

BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru: EDUSC, 2004.

COSTA, Iraci del Nero. *Populações mineiras: sobre a estrutura populacional de alguns núcleos mineiros no alvorecer do século XIX*. São Paulo: IPE/USP, 1981.



EISENBERG, Peter. A carta de alforria e outras fontes para se estudar a alforria no século XIX. In: EISENBERG, Peter. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil, séculos XVIII e XIX*. Campinas: Editora Unicamp, 1989.

FARIA, Sheila de Castro. *Sinhás pretas, damas mercadoras: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)*. 2004. Tese (Titular) – Departamento de História da UFF, 2004.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FLORENTINO, Manolo. Sobre minas, crioulos e liberdade costumeira no Rio de Janeiro, 1789-1871. In: FLORENTINO, Manolo. *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberto. *A paz das senzalas: família escrava e tráfico atlântico – Rio de Janeiro, c.1790-c.1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto. Alegrias e artimanhas de uma fonte seriada. Os códices 390, 401, 424 e 425: despachos de escravos e passaporte da Intendência da Polícia da Corte, 1819-1833. In: BOTELHO, Tarcísio Rodrigues *et al.* (Org.). *História quantitativa e serial no Brasil: um balanço*. Goiânia: ANPUH-MG, 2001.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. Negócios negreiros na antiga comarca do Rio das Mortes: Minas Gerais, c. 1750 – c. 1850. *Relatório de pesquisa de produtividade/CNPq*, São João del Rei, fev. 2012. (mimeo).

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro; LIBBY, Douglas Cole. As diversas fontes documentais das alforrias: as alforrias batismais, as alforrias notariais, as alforrias em sisas e as testamentárias em São João del-Rei, séculos XVIII-XIX. In: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto (Org.). *História social em registros paroquiais: Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII-XIX*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

GRINBERG, Keila. Reescravização, direito e justiça no Brasil do século XIX. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Nunes (Org.). *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Unicamp, 2006.

GUEDES, Roberto. *Egressos do cativo: trabalho, família, aliança e mobilidade social (Porto Feliz, São Paulo, c.1798-c.1850)*. Rio de Janeiro: Mauad X, Faperj, 2008.

KARASH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LARA, Silvia Hunold. *Campos da violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.



LIBBY, Douglas Cole. Minas na mira dos brasilianistas: reflexões sobre os trabalhos de Higgins e Bergad. In: BOTELHO, Tarcísio Rodrigues *et al.* (Org.). *História Quantitativa e Serial: um balanço*. Goiânia: ANPUH, 2001.

LIBBY, Douglas Cole. O tráfico negreiro internacional e a demografia escrava nas Minas Gerais: um século e meio de oscilações. In: FURTADO, Júnia Ferreira (Org.). *Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África*. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: Fapemig/PPGH-UFMG, 2008.

LIBBY, Douglas Cole. Protoindustrialização em uma sociedade escravista: o caso de Minas Gerais. In: SZMRECSÁNYI, Tomás; LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). *História econômica da Independência e do Império*. 2. ed. rev. São Paulo: Hucitec/USP/Imprensa Oficial, 2002.

LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

LIBBY, Douglas Cole; PAIVA, Clotilde Andrade. Alforrias e forros em uma freguesia mineira: São José d'Rey em 1795. *Revista Brasileira de Estudos de População*, v. 17, n. 1/2, jan./dez. 2000.

LUNA, Francisco Vidal; CANO, Wilson. Economia escravista em Minas Gerais. *Cadernos IFCH/Unicamp*. Campinas, n. 10, out. 1983.

LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. A presença do elemento forro no conjunto de proprietários de escravos. *Ciência e Cultura*, São Paulo: SBPC, v. 32, n. 7, p. 836-841, 1980.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil imperial: 1808-1831*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 1, 2011.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio: a incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: ICAM; ABPHE, 2018.

MARTINS, Roberto Borges. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: SZMRECSÁNYI, Tomás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Hucitec; ABPHE; EdUSP; Imprensa Oficial, 2002.

MARTINS, Roberto Borges. Minas Gerais, século XIX: tráfico e apego à escravidão numa economia não-exportadora. *Estudos Econômicos*, v. 13, n. 1, p. 181-209, jan./abr. 1983.



MATTOS, Hebe Maria. A escravidão moderna nos quadros do Império português: o Antigo Regime em perspectiva atlântica. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; Gouvêa, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

MATTOS, Hebe Maria. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil, século XIX*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

MATTOSO, Kátia de Queirós. A carta de alforria como fonte complementar para o estudo da rentabilidade da mão de obra escrava urbana (1819-1888). In: MATTOSO, Kátia de Queirós. *Da revolução dos alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador: Corrupio, 2004.

MATTOSO, Kátia de Queirós *et al.* Notas sobre as tendências e padrões dos preços de alforrias na Bahia, 1819-188. In: REIS, João José (Org.). *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Brasiliense; Brasília: CNPq, 1988.

PAIVA, Eduardo França. *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*. 3. ed. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: PPGH-UFGM, 2009.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PATTERSON, Orlando. *Escravidão e morte social: um estudo comparativo*. São Paulo: EdUSP, 2008.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. A produção da liberdade: padrões gerais das manumissões no Rio de Janeiro colonial, 1650-1750. In: FLORENTINO, Manoel. *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

SLENES, Robert. Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX. *Cadernos do IFCH/Unicamp*, Campinas, n. 17, jun. 1985.

SOARES, Márcio de Sousa. A promessa da alforria e os alicerces da escravidão na América portuguesa. In: GUEDES, Roberto (Org.). *Dinâmica imperial no Antigo Regime português: escravidão, governos, fronteira, poderes, legados – séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2011.

SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do cativo: a dádiva da alforria e o governo dos escravos nos Campos dos Goitacases, c.1750-c. 1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.