

A redistribuição de escravos da praça mercantil de Salvador, séculos XVIII e XIX

Alexandre Vieira Ribeiro

Doutorando pela UFRJ

O escravo africano chegava ao porto de Salvador vindo da África, após a longa travessia do Atlântico que durava em torno de um a dois meses, num estado de exaustão física e moral. Em sua terra de origem, fora capturado, posto a ferros, separado de seus familiares, percorreria longas distâncias até ser embarcado em negreiros apinhados de africanos, onde conhecera as desventuras de uma viagem forçada, convivendo com os maus tratos dos seus condutores, a fome, a sede, a promiscuidade, as doenças e a morte. Ao desembarcar, seu proprietário o via como um importante investimento de capital. O proprietário do escravo dava atenção especial a saúde do cativo. Era preciso expor o cativo aparentando bom estado físico e até mesmo moral para a fixação de um bom preço de venda. Em Salvador, desde meados do século XVII, após terem sido pagas na alfândega as referidas taxas de importação, as novas levas de escravos ficavam abrigados em depósitos fixos que por vezes ocupavam quarteirões inteiros. Nestes locais, o escravo recebia alimentação e passava por um processo de “maquiagem”. Muitas vezes seu proprietário aplicava óleo de palma em todo o seu corpo, para esconder doenças de pele e, principalmente, para dá-lhe aspecto de bom estado físico, no momento em que era exposto para possíveis compradores.

Muitos desses novos escravos eram destinados ao interior e cidades litorâneas da América portuguesa. Nos séculos XVI e XVII, os escravos eram direcionados primordialmente para regiões de pequenas dimensões, próximas ao porto de desembarque. Eram áreas onde se cultivava a cana-de-açúcar. A venda do africano se fazia ou por leilão ou de um particular a outro. Neste período os circuitos de redistribuição de cativos ainda não eram tão desenvolvidos quanto os constituídos nos séculos XVIII e XIX. Tratava-se portanto de um circuito pequeno de compra e venda.

Com a descoberta das jazidas de metais e pedras preciosas no interior da América portuguesa, não só o tráfico atlântico foi modificado, com o aumento do número de desembarques, mas também todo o sistema de redistribuição dos cativos. Esta nova atividade

comercial passou a ser desempenhada por comerciantes intermediários chamados de “tratantes”.¹ Eles passaram a ser o elo entre os grandes importadores de Salvador e aqueles que necessitavam de mão-de-obra. Logo a Coroa portuguesa passou a regular tal atividade. O cargo de contratador do recolhimento dos direitos, que os comerciantes deviam pagar para redistribuir os cativos pela América lusa, era leiloado no Conselho Ultramarino, em Lisboa. O valor da taxa que devia ser paga ao contratador por cada “tratante” variava conforme o destino intencionado. Em 1757 Francisco da Silva Pereira arrematou por um período de três anos o contrato das saídas dos escravos das capitanias da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro que se dirigiam para Minas Gerais, por um valor anual de 3:285\$000 livres para a Fazenda Real (pelo da Bahia 19:000\$000, do Rio de Janeiro 10:285\$000 e Pernambuco 1:000\$000). O contrato estipulava que se cobraria 4\$500 por escravo que saísse das capitanias do Rio de Janeiro e Pernambuco em direção as minas e 9\$000 quando partisse da Bahia.² O escravo deveria obrigatoriamente ser despachado pela Provedoria da Fazenda Real. Estavam isentos de pagarem essa taxa os moradores do Caminho das Minas que levassem escravos para trabalharem em suas lavouras e não os passassem para as lavouras mineiras. Caso cometesse esse delito, o infrator seria preso e pagaria na cadeia 100\$000 réis por cada escravo desencaminhado.³

Muitos escravos devem ter chegado às minas com guias constando como destino final o Rio de Janeiro. Funcionários do contratador eram responsáveis pela fiscalização e assinaturas das guias (ou passaportes). Para minimizar as possíveis fraudes, exigia-se do “tratante” no Rio de Janeiro a documentação expedida na Bahia, onde devia constar o destino final no momento que estivesse levando escravos para as minas. Caso o Rio aparecesse como escala, o “tratante” não precisaria pagar novamente a taxa, e logo era anotado no livro de despacho as informações da guia para evitar que uma mesma guia pudesse ser usada mais de uma vez.

Infelizmente não temos conhecimento da existência em arquivos de exemplares das guias emitidas em Salvador. Porém, foi possível recuperar dois livros de despachos de escravos partindo da capital baiana.⁴ Um onde consta passaportes para os anos de 1760 a 1770

¹ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 57.

² APEB, *Mç 626*, “Contrato da saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco 1757”.

³ CAVALCANTI, Nireu. “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, (paper inédito).

⁴ APEB, *Códices 249 e 252*.

e um outro para os anos de 1811 a 1820. Em ambos os códices, é possível perceber estruturas semelhantes. As informações contidas na documentação são: data do despacho, nome do “tratante”, a quantidade de escravos e o destino. Na documentação do século XVIII é possível saber se o escravo é africano (novo ou ladino) ou crioulo. Em poucos também consta a origem étnica do cativo. Já para o século XIX, podemos identificar o sexo dos escravos.

Tais informações constantes nos livros de despachos podem ser ilustradas reproduzindo os registros abaixo.

Passaportes de escravos:

*“Em 09 do dito mandou o mesmo governador passar passaporte a Justo Manoel Espindola para levar para as Minas pelo sertão, dois escravos de que pagou direitos”.*⁵

*“Em 15 do dito mandou o governador passar passaporte a João de Oliveira para levar para as Minas quarenta escravos de que pagou direitos e mais dois ladinos livre dos mesmos”.*⁶

*“Em 30 do dito a Antônio Francisco Ribeiro para levar para o Rio Grande do Sul um escravo e uma escrava”.*⁷

*“Em 22 de maio do dito ano a Francisco Aguiar para levar a Capitania do Espírito Santo 9 escravos e 4 escravas”.*⁸

Ao fornecer tais informações, a documentação de despacho de escravos nos permite aferir algumas questões como: as flutuações do comércio atlântico de escravos e sua redistribuição nos mercados regionais da América portuguesa; a demografia dos escravos vendidos; a concentração dos negócios.

Mercados Regionais

Da Bahia, muitos escravos partiam para seu derradeiro destino por via marítima ou por via terrestre. Em ambas as rotas, não estava excluída a possibilidade do “tráfico interno”, realizado por proprietários que revendiam seus escravos para outras capitanias em função da demanda de mão-de-obra. Em que pese a importância do “tráfico interno”, a tabela 1 nos

⁵ APEB, *Códice 249*, p. 15v.

⁶ APEB, *Códices 249*, p. 35.

⁷ APEB, *Códice 252*, p. 22.

⁸ APEB, *Códice 252*, p. 11.

mostra que no intervalo temporal de 1760 a 1770 o contingente de africanos representava quase a totalidade (99,3%) dos 17191 cativos despachados pelo porto de Salvador. Entre os africanos, 95,5% correspondiam a escravos novos. Desta forma, podemos perceber que a atividade de redistribuição dos escravos na cidade de Salvador estava intimamente associada ao comércio atlântico e, portanto, deve ser entendida como um trecho da rota transatlântica – a *terceira perna do tráfico* –, atividade distinta do “tráfico interno”.⁹

Tabela 1: Remessas anuais de escravos africanos (novos e ladinos) e crioulos de Salvador (1760-70)

Anos	Africanos				Crioulos		Total de escravos
	# Novos	% Novos	# Ladinos	% Ladinos	#	%	
1760	1749	98,3	29	1,6	2	0,1	1780
1761	1119	91,9	96	7,9	2	0,2	1217
1762	1627	93,8	101	5,8	7	0,4	1735
1763	1637	96,0	65	3,8	4	0,2	1706
1764	1127	97,6	25	2,2	2	0,2	1154
1765	1243	98,5	13	1,0	6	0,5	1262
1766	1244	97,7	34	2,6	9	0,7	1287
1767	1102	95,1	51	4,4	6	0,5	1159
1768	2062	93,8	113	5,1	24	1,1	2199
1769	1012	85,0	149	12,5	30	2,5	1191
1770	2432	97,3	41	1,6	28	1,1	2501
Total	16354	95,1	717	4,2	120	0,7	17191

Fonte: APEB, *Códice 249*

Todos os escravos que se deslocavam de uma capitania a outra tinham que ser registrados no livro de despacho, mesmo aqueles transacionados no que conhecemos como “tráfico interno”. Na ausência de registros de compra e venda de escravos, documentação que surgiu apenas em meados do século XIX, podemos sugerir algumas hipóteses sobre o mercado de cativos na América portuguesa a partir dos dados obtidos na tabela 1. Apenas 0,7% dos cativos despachados de Salvador eram crioulos. Esta taxa pode estar baseada numa questão de ordem demográfica, no fato do escravo ter vida curta na colônia, daí a necessidade constante de se repor a mão-de-obra via tráfico atlântico. Porém, podemos imaginar por traz desses números uma questão de caráter político do sistema escravista na América portuguesa: não era interessante a compra e a circulação de crioulos pela colônia. Vender um crioulo significava

⁹ Denominamos de terceira perna do tráfico atlântico o deslocamento dos escravos entre o porto de desembarque na América portuguesa até o seu destino no interior do continente. Já a primeira perna era o percurso do sertão africano (interior) até os portos de embarque no litoral e a segunda a própria travessia do Oceano Atlântico. Tal expressão foi cunhada por Roberto Martins num estudo sobre as remessas de cativos do Rio de Janeiro para Minas Gerais no início do século XIX.

separá-lo de sua família, de seus amigos, o que poderia gerar conflitos que viessem a desestabilizar o sistema. Era comum a fuga de escravos no percurso entre a moradia de seu ex-senhor até o seu novo “lar”. Muitos se revoltavam fugindo ou agredindo o seu senhor frente a uma possível venda. Tal hipótese política se fortalece quando observamos os números de ladinos despachados, apenas 712 (4,2% do total). Embora fosse africano, o escravo ladino já estava ambientado no mundo colonial, e era conhecedor de seus códigos e provavelmente já teria constituído laços de amizade em seu novo ambiente. Desta forma, a venda e a circulação de escravos ladinos poderia trazer também instabilidade a sociedade escravista. Florentino e Goés estudando famílias escravas no Rio de Janeiro apontam que quando ocorria a partilha entre herdeiros, cerca de 75% das famílias escravas encabeçadas por crioulos permaneciam unidas. Já para aquelas encabeçadas por africanos, tal cifra alcançava 90%.¹⁰ Estas taxas apontam para a retirada dos escravos que constituíam vínculos na colônia do mercado de mão-de-obra, reafirmando a idéia da opção pelo africano novo. Podemos apontar, portanto, que a manutenção do sistema escravista na América portuguesa se dava via aculturação, a partir do comércio de escravos novos para mercados regionais.

Tabela 2: Remessas anuais de escravos novos da Praça de Salvador diante das estimativas do tráfico atlântico de escravos (1760-70)

Ano	# novos	% novos (a)	% novos (b)	Total de escravos redistribuídos	# Tráfico Atlântico
1760	1749	98,3	53,0	1780	3298
1761	1119	91,9	32,8	1217	3408
1762	1627	93,8	42,1	1735	3866
1763	1637	96,0	61,4	1706	2664
1764	1127	97,6	22,6	1154	4984
1765	1243	98,5	20,8	1262	5988
1766	1244	97,7	18,8	1287	6631
1767	1102	95,1	16,2	1159	6798
1768	2062	93,8	46,7	2199	4416
1769	1012	85,0	15,4	1191	6560
1770	2432	97,3	46,7	2501	5207
1760-70	1487 (c)			1563 (d)	
Total	16354	95,1	30,4	17191	53820

Fonte: APEB, Códice 249;

OBS: Os números referentes ao tráfico atlântico foram retirados de RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678 – c. 1830)*. Rio de Janeiro: dissertação de mestrado, UFRJ, PPGHIS, 2005, anexo 2.

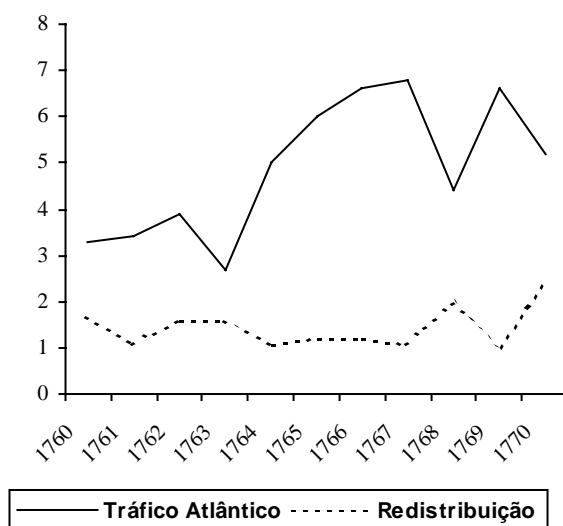
(a) % de novos em relação aos despachados para o interior

¹⁰ FLORENTINO, Manolo & GÓES, José Roberto. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997, pp. 116-7.

- (b) % de novos em relação ao tráfico atlântico
- (c) média de escravos novos despachados anualmente entre 1760-70
- (d) média de escravos despachados anualmente

Frente a esses dados, podemos relacionar para o período de 1760 a 1770 os despachos dos escravos novos com as estimativas do tráfico atlântico. A tabela 2 nos mostra que a variação dos escravos boçais frente ao volume do comércio internacional era de 15,4% a 61,4%. Essa diferença é justificada por uma demanda fixa no número de escravos despachados. A média anual de cativos que partiam da capital baiana era de aproximadamente 1500. Se observarmos o gráfico 1, perceberemos que, independentemente do total de desembarcados em Salvador, pouca alteração ocorria nos números de africanos novos despachados. Havia uma demanda que era devidamente atendida. Na década de 1760-70 observamos que 30% dos escravos novos que chegaram a Salvador foram redistribuídos para regiões interioranas e outros portos da América portuguesa. Muito provavelmente os escravos novos que não eram despachados (c. de 70% do volume do tráfico internacional) deviam ser utilizados na própria cidade de Salvador ou eram comprados por senhores da área do Recôncavo baiano.¹¹

Gráfico 4: Remessas anuais de escravos novos da Praça de Salvador diante das estimativas do tráfico atlântico de escravos (1760-70)



¹¹ Para a região do Recôncavo baiano não encontramos um registro de guia de despacho entre os 2592 existentes na documentação.

Fonte: Tabela 2.

Os escravos da Bahia vindos da África eram redirecionados para a região aurífera das Gerais costeando o rio São Francisco e o rio das Velhas, percorrendo uma distância de aproximadamente 200 léguas (c. 1.200 km).¹² Pelo menos até a segunda década do século XVIII, foram os traficantes baianos os principais fornecedores de trabalhadores escravos para as minas. Tal fato mudou com a abertura do “caminho novo”. Se, percorrendo o “caminho velho”,¹³ que ligava o Rio de Janeiro à região mineradora via Paraty, gastava-se de 43 a 99 dias, dependendo do número de paradas, a partir da abertura do novo caminho, em 1711, o percurso de 80 léguas (c.480 km), passa a ser feito em doze ou até dez dias.¹⁴ Uma crônica da época relata que o recém descoberto caminho foi importante para que o Rio de Janeiro se destacasse no comércio com as minas em detrimento da antiga comunicação por terra que era realizada com grandes dificuldades a partir da Bahia de Todos os Santos.¹⁵ Apesar de não mais representar o mercado preferencial e estratégico da reposição de cativos, atividade que o Rio de Janeiro passou a desempenhar a partir da terceira década do século XVIII, a Bahia pôde ter exercido um papel complementar para o atendimento da demanda na região das Gerais, como podemos observar na tabela 3.¹⁶ No mínimo cerca de 6.000 cativos por ano devem ter entrado na capitania mineira entre 1739-1759, sendo a Bahia responsável por aproximadamente 35% (c. de 2100) do total desse volume.

A partir de 1760 esse volume foi reduzido. Observando a tabela 4 percebemos que, entre 1760 e 1770, cerca de 60% dos escravos saídos da Bahia iam para as Minas, o que dava uma média anual de 916.¹⁷ Ao acreditarmos que todo o escravo que saiu de Salvador para as

¹² ANTONIL, André João *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1976, pp. 186-7.

¹³ Sobre o “caminho velho” cf. ANTONIL, André João, *op. cit.*, 1976, p.184.

¹⁴ *idem*, pp. 184 –6.

¹⁵ PARSCAU, Guillaume François. “A invasão francesa de 1711”. In: FRANÇA, Jean Marcel Carvalho (Org.). *Outras visões do Rio de Janeiro Colonial: antologia de textos (1582-1808)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2000, p.135.

¹⁶ Em vilas, fazendas e veios de Goiás e Mato Grosso, entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX os escravos provenientes da África Ocidental eram maioria entre os africanos. Este foi o período no qual o fluxo de cativos entre a Costa da Mina e a Bahia se recuperou. Ver KARASCH, Mary . “Central Africans in Central Brazil, 1780-1835”. In: HAYWOOD, Linda M. *Central Africans and cultural transformations in the American diaspora*. New York/Cambridge: Cambridge University Press, 2002, *passim*.

¹⁷ Goulart estima que entre os anos de 1760 a 1765 1100 escravos/ano tenham entrado na capitania mineira saídos da Bahia. Números próximos ao observados na tabela 4, que nos dá uma média anual de 1131. Ver GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p. 170.

minas tenha alcançado a região das Gerais vivo, teremos uma queda de mais de 50% dos escravos importados na capitania mineira, vindo da Bahia.

Tabela 3: Flutuações na importação de escravos na capitania de Minas Gerais saídos da Bahia e Rio de Janeiro (1739-1759)

Triênio	Bahia	Rio de Janeiro
1739-41	9.200	11.900
1742-44	-	12.000
1745-47	7.300	12.000
1748-50	6.670	10.670
1751-53	6.670	10.700
1754-56	6.670	11.010
1757-59	6.330	6.850

Fonte: GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p. 170.

Mesmo com a queda no volume de cativos despachados, Minas Gerais continuou sendo o destino que concentrava as maiores remessas de escravos da cidade de Salvador. Talvez esses escravos não estivessem sendo remetidos apenas para a mineração, mas também para atividades econômicas majoritariamente voltadas para o mercado interno, constituído de pequenos e médios senhores.¹⁸ O desempenho da economia mineira fez com que ela permanecesse como um dos grandes pólos de demanda por africanos. A necessidade de mão-de-obra em outras regiões de mineração, como as capitanias de Goiás, de Mato Grosso e no interior da Bahia (minas de Jacobina e do rio das Contas), deve ter contribuído no decréscimo do volume de escravos enviados para as Minas. Cerca de 12% dos escravos saídos de Salvador partiram para Goiás. Em 1767, essa taxa chegou a 1/3.

Outro dado importante a observar é o aumento do número de escravos remetidos para o interior do nordeste, área tradicionalmente voltada à agricultura. Se observarmos ainda a tabela 4, notamos que áreas como Alagoas, Piauí e, principalmente, Bahia (interior), conheceram uma expansão no número de escravos comprados em Salvador a partir de meados

¹⁸ Sobre a mudança das atividades econômicas em Minas Gerais no final do século XVIII e início do XIX ver MARTINS, Roberto. "Minas Gerais, século XIX: tráfico e o apego a escravidão numa economia não-