

Rio Grande de São Pedro: uma economia periférica na rota do tráfico de escravos (1788-1802)

Gabriel Santos Berute
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Introdução

A passagem do século XVIII para o seguinte marca o momento em que a produção do Brasil teve condições de aumentar rapidamente respondendo às demandas do mercado interno da América portuguesa¹. Para além da recuperação e expansão da economia, o chamado *período colonial tardio* (1790-1820) é, principalmente, o momento em que novas formas de acumulação no centro-sul escravista se consolidam. É também o período em que os comerciantes estabelecidos na praça mercantil do Rio de Janeiro afirmam-se como uma nova elite econômica, através do domínio sobre o capital mercantil e sobre as principais rotas comerciais do Império.²

Os anos de mil e setecentos, por outro lado, marcam o momento em que o Rio Grande do Sul, através da criação do *gado vacum*, se integrou de forma efetiva ao circuito econômico da colônia como fornecedor de couros, carnes e gado muar utilizado como transporte na zona de mineração das Minas Gerais.³ A inserção do Rio Grande do Sul no comércio dava-se principalmente através de suas estreitas relações com o porto da Cidade do Rio de Janeiro. Os portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco juntos, recebiam aproximadamente 90% das exportações do Rio Grande do Sul. O porto fluminense era o primeiro (e, quase exclusivo) mercado do trigo e o segundo importador de charque (a Bahia era o principal comprador do produto). Além disso, o porto carioca era o principal destino dos couros e dos outros produtos agropecuários. Juntamente com Santa Catarina e as próprias zonas fluminenses (Cabo Frio e Itaguaí), o Rio Grande abastecia a aquela capitania de alimentos (charque, trigo, arroz, milho, feijão, aguardente entre outros produtos destinados tanto ao consumo interno como para a agroexportação). A capitania

¹ OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1999. (tese de doutorado inédita), pp. 163-4.

² FRAGOSO, João. *A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império português: 1790-1820*. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.) *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 322-323; 333.

³ ZARTH, Paulo Afonso. *História agrária do planalto gaúcho 1850-1920*. Ijuí: Ed. UNIJUÍ, 1997, p. 21.

sul-riograndense, de onde vinham o trigo e o charque, constituía-se no principal parceiro do comércio de cabotagem da capitania fluminense.⁴ De outro modo, entre 1802 e 1822, as importações feitas ao Vice-Reino representaram entre 67,2 e 75,9% do total das importações da Capitania do Rio Grande. Através destas se adquiria açúcar, arroz, farinha de mandioca, sal, escravos e manufaturados (metais, têxteis e “quinquilharias”). Como resultado temos uma balança comercial deficitária em relação ao Rio de Janeiro financiada pelos déficits comerciais com a Bahia e Pernambuco⁵.

Neste sentido, o presente trabalho propõe-se a investigar o tráfico de escravos para a então Capitania do Rio Grande de São Pedro no período entre 1788 e 1802, a partir da análise de um documento emitido pelas Provedorias da Real Fazenda denominado *Guias de transporte de escravos*. Embora participasse apenas da etapa interna do tráfico negreiro, investigamos a hipótese segundo a qual o Rio Grande do Sul colonial participava de um duplo movimento de abastecimento de mão-de-obra escrava. O primeiro como rota interna do tráfico transatlântico de escravos. O outro como parte integrante das rotas de tráfico interprovincial (tráfico interno). Uma segunda linha de investigação é desenvolvida a partir da constatação de que, entre os escravos importados pelo Rio Grande de São Pedro no período analisado, é bastante elevada a presença de infantes (0 a 14 anos).

A guias de transporte passaram a ser produzidas por ordem da Coroa Portuguesa através do *Alvará de 14 de outubro de 1751*. Ainda que pudesse ter alguma serventia para a cobrança de impostos e de direitos reais sobre o comércio de escravos, ligava-se a grande preocupação da Coroa portuguesa em evitar a perda de braços através do contrabando de escravos para as regiões da América espanhola.⁶ Uma vez que trazem informações a respeito tanto dos comerciantes como uma descrição detalhada de cada um dos escravos importados, estas guias podem contribuir para o estudo da dinâmica e dos circuitos mercantis envolvidos no tráfico de escravos no Rio Grande do Sul colonial, bem como de suas principais variáveis: comerciantes envolvidos, portos de origem e características demográficas dos escravos comercializados.

Apesar de cobrir um período relativamente grande, aproximadamente três décadas (1786 a 1814), a documentação não apresenta séries completas para todo o período. Não

⁴ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Cia. das Letras, 1997, p. 179; FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1996, pp. 60-66.

⁵ OSÓRIO, H. *Estancieiros, lavradores e comerciantes... Op. cit.*, p. 193.

possuímos dados referentes aos anos de 1795, 1798 e 1811, e a partir do ano de 1803, com a exceção de 1802, há uma sensível redução no número de registros. Sendo assim, além das questões conjunturais da economia colonial no período, as limitações da fonte utilizada contribuíram na delimitação temporal de nossa análise no período entre 1788 e 1794 e nos anos de 1800 e 1802 (trabalharemos com o total de 945 registros e 3294 escravos). Provavelmente o não cumprimento das determinações do Alvará de 1751 tenha sido a principal causa da ausência ou redução dos dados para os anos citados acima. Uma série de editais dando conta do não cumprimento do Alvará de 14 de outubro de 1751 bem como das providências que deveriam ser tomadas para que o mesmo fosse de fato respeitado⁷ indicam que apesar das reiteradas tentativas das autoridades para controlar a circulação de escravos no extremo-sul da colônia, os alvarás, os editais, as portarias, etc. que tratavam do tema, eram recorrentemente burlados pelos proprietários e comerciantes de escravos. Sendo assim, os resultados a seguir apresentados devem ser tomados como mínimos em relação ao total das importações de escravos pelo Rio Grande do Sul no período em questão.⁸

Características demográficas dos escravos importados

Origem, condição e sexo dos escravos

Na confrontação entre *africanos* e *crioulos* – escravo nascido no âmbito da sociedade colonial – podemos observar a partir do apêndice 1 a preponderância absoluta de africanos (88%) contra apenas 12% de crioulos. Estes resultados implicam em uma elevada razão de africanidade de 767⁹ entre os escravos desembarcados no Continente, ou seja, para cada 100 cativos nascidos no Brasil temos a presença de 767 escravos nascidos no continente africano. Entre escravos despachados pelo Rio de Janeiro entre 1819 e 1833, 89% eram africanos.¹⁰

⁶ Alvará de 12 de outubro de 1751. In: SILVA, Antônio Delgado da. *Suplemento à coleção de LEGISLAÇÃO PORTUGUESA do desembargador Antônio Delgado da Silva pelo mesmo (1750-1762)*. Lisboa: na TYP. de Luiz Correa da Cunha, 1842, pp. 111-112.

⁷ Editais registrados nos dias 28/01/1785, 19/04/1788, 22/08/1795 e 05/02/1801. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Códices da Fazenda, código F-1245, fl. 83v-85v; F-1245, fl.148-148v; F-1248, fl. 57v-58 e F-1249, fl. 232v-233, respectivamente.

⁸ Além disso, o funcionamento regular dos procedimentos administrativos, jurídicos e comerciais foram, provavelmente, foram bastante prejudicados durante o período em que o Rio Grande do Sul teve parte de seu território ocupado pela Coroa Espanhola (1763 a 1776).CESAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul. Período colonial*. Porto Alegre: Editora Globo, 1970, pp. 161; 166-205.

⁹ Calculamos a razão de africanidade dividindo o número total de africanos pelo número total de crioulos e multiplicando o resultado por cem; ver SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988, p. 290.

¹⁰ FRAGOSO, João & FERREIRA, Roberto G. *Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada, despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819 –1833*. Seminário de História Quantitativa, UFOP, 2000., pp. 5-6.

Os escravos africanos que não haviam sido batizados até o momento do desembarque eram denominados *por batizar*. O batismo dos escravos, normalmente era feito antes do embarque nos portos africanos tornando-se uma via sem retorno para a escravidão já que dificilmente recebido o “santo sacramento” haveria alguma chance para estes indivíduos tornarem a gozar de sua liberdade.¹¹ Por outro lado, a presença de escravos não batizados entre a população escrava da colônia poderia ser um indício de alguma ilegalidade na transação, como o não pagamento de impostos e/ou direitos reais.¹² Este não parece ser por razões óbvias o caso dos escravos não batizados presentes nas guias de escravos. *Ladino* era a designação dos escravos africanos que já viviam na colônia (assimilado) e que tinham algum conhecimento da língua portuguesa. Por fim eram chamados de *novos* ou *boçais* os africanos recém desembarcados nos portos do Novo Mundo que somente falavam suas próprias línguas maternas.¹³

Analisando os dados do apêndice 1 verificamos entre os africanos desembarcados que identificamos a condição – 2561 cativos de um total de 2829 escravos africanos – os escravos novos constituíam 72% dos cativos importados, a presença dos ladinos, por outro lado, não deixa de ser significativa (25%), restando três por cento de escravos por batizar que podemos considerar como novos. Comparando estes dados com os apresentados por Florentino, relativos aos escravos comercializados a partir do mercado do Valongo¹⁴, maior centro de comercialização de escravos do Rio de Janeiro, entre 1822-1833, podemos

¹¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 161-2; GUTIÉRREZ, Horacio. Crioulos e africanos no Paraná, 1798-1830. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 8 n° 16, pp. 161-188, mar/ago, 1988., p. 68.

¹² “O detalhamento dos casos de batismo de adultos vindos da costa centro-ocidental indica que o tráfico entre os portos de tal costa e a cidade do Rio de Janeiro é feito, em grande parte, de acordo com a norma que prescreve o batismo antes do embarque. Naquela costa, os escravos são batizados em massa, enquanto aguardam embarque nos barracões dos portos africanos, recebendo apenas um nome de batismo cristão. Scarano reproduz uma polêmica transcrita na *Monumenta missionária* africana que desautoriza o batismo de negros antes do embarque dizendo que só poderiam ser batizados depois de chegarem e aprender a língua, para poderem responder as perguntas formuladas por ocasião do batismo. Nos assentos em que o batismo não é ministrado, afora a questão teológica, é sempre possível identificar algum nível de ilegalidade nos procedimentos de embarque, como os listados acima”. SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, p. 112.

¹³ FLORENTINO, M. *Em costas negras:...* *Op. cit.*, pp. 58-9; KARASH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Rio de Janeiro: Cia. das Letras, 2000, p. 43.

¹⁴ Depois de desembarcados e contados na alfândega, os escravos eram transferidos para armazéns localizados em ruas próximas a dita alfândega ou para o Valongo (obrigatoriamente, depois de 1824). Neste local os escravos recém chegados da África eram preparados para a venda. Sendo assim, a cidade do Rio de Janeiro ou, mais precisamente, o mercado do Valongo, “era o ponto em que se encontravam os caminhos dos tráficos do interior, costeiro e transatlântico”: KARASH, M. *A vida dos escravos...* *Op. cit.*, pp. 67-85. Bastante semelhantes eram os procedimentos de desembarque e preparação para a venda dos escravos no porto da cidade de Salvador: RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678-c. 1830)*. Rio de Janeiro: UFRJ-PPGHIS, 2005 (dissertação de mestrado inédita), p. 95.

observar que os escravos ladinos representam apenas 14% do total de cativos traficados e os 86% restantes eram novos ou *boçais*.¹⁵ Em relação à Bahia, estimasse que oitenta por cento dos escravos despachados de Salvador entre 1811 e 1820 eram africanos novos.¹⁶ Entre os cativos traficados para o Rio Grande, portanto, se observa uma maior participação de escravos que já viviam há algum tempo na América portuguesa (ladinos), o que sugere que o Rio Grande de São Pedro embora predominantemente importasse africanos novos, também era um dos mercados importadores daqueles cativos.

Mais 2/3 dos escravos importados no período em questão eram do sexo masculino (Apêndice 1), tais resultados nos indicam uma elevada razão de masculinidade de 225¹⁷, ou seja, para cada 100 mulheres temos 225 homens. Contabilizando separadamente os africanos e os nascidos no Brasil (crioulos) traficados para o Continente, percebemos que desequilíbrio sexual é comum aos dois grupos. Os africanos apresentam uma razão de masculinidade de 227 e os crioulos de 210¹⁸ Cifra superior é a verificada entre os escravos africanos exportados por via marítima e terrestre a partir do Rio de Janeiro entre 1822-1833. Os cativos do sexo masculino representam aproximadamente 76% do total de escravos, resultando em uma razão de masculinidade de 318, índice 40% superior àquele calculado para o Rio Grande.¹⁹ Valores próximos a estes são verificados entre os despachos de escravos a partir do porto de Salvador. Na década de 1760, estimasse que 75% dos escravos eram do sexo masculino e, entre 1811 e 1820 os homens chegaram a ser 76,2% dos escravos negociados naquela praça (razão de masculinidade igual a 321).²⁰ O que é mais condizente, diga-se de passagem, com regiões abastecidas diretamente pelo tráfico atlântico de escravos e que recebe um grande volume de escravos constantemente. Entre os escravos traficados para o Rio Grande, embora não apresente exatamente os mesmos percentuais, o mesmo padrão de desequilíbrio sexual verificado em tais portos pode ser observado.

Portos de origem e porto africano de procedência dos escravos

¹⁵ FLORENTINO, M. *Em costas negras:...* *Op. cit.*, pp. 58-59. Se tomarmos o período entre 1811 e 1833, os ladinos são apenas 9,6% e os novos 79,4%: FRAGOSO, J & FERREIRA, R. *Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada...* *Op. cit.*, pp. 5-6.

¹⁶ RIBEIRO, A. *O tráfico atlântico de escravos...* *Op. cit.*, p. 116.

¹⁷ A razão de masculinidade calcula-se dividindo o número total de homens pelo número total de mulheres e multiplicando o resultado por cem. Ver SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988, p. 287.

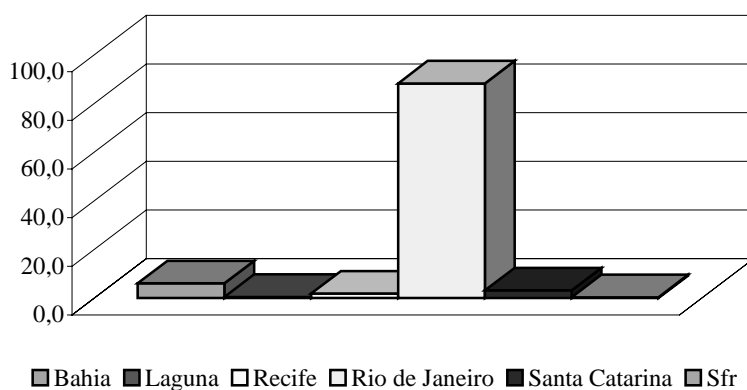
¹⁸ Ver o apêndice 1.

¹⁹ FLORENTINO, M. *Em costas negras:...* *Op. cit.*, p. 221.

²⁰ Os escravos despachados para o Rio Grande do Sul apresentaram uma razão de masculinidade de 326 entre 1811 e 1820: RIBEIRO, A. *O tráfico atlântico de escravos...* *Op. cit.*, p. 116.

Na cidade do Rio de Janeiro, no mercado do Valongo, principal distribuidor de escravos para o restante do Brasil, para fins comerciais, os escravos a serem vendidos eram organizados em dois grandes grupos, o dos africanos novos, recém desembarcados e o outro dos escravos assimilados e capacitados, africanos ladinos e crioulos. Licenças diferenciadas eram emitidas para os comerciantes que vendiam exclusivamente africanos novos, ou ladinos e escravos capacitados e uma terceira para aqueles que comercializavam ambos os tipos de escravos. Além disso, diferentes modalidades de compra eram acionadas. Podia-se comprar escravos através de firmas comerciais licenciadas ou venda pública (leilão). Os escravos ladinos, especificamente, eram comercializados através de casas de leilão, casa de comissão, casas de consignação. Sendo assim, o destino do escravo era definido pelo tipo de negócio escolhido para a sua comercialização.²¹ Os senhores de escravos que desejassem comprar ou vender escravos, normalmente recorriam a comissários do Rio que transportavam para todas as partes do Brasil por via marítima e terrestre escravos e outras mercadorias coloniais.²²

Gráfico 1 – Portos de origem dos escravos



Sfr. - Vila de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco

Fonte: AHRS, Documentação Avulsa da Fazenda, Guias de Escravos, 1788-1794; 1800; 1802

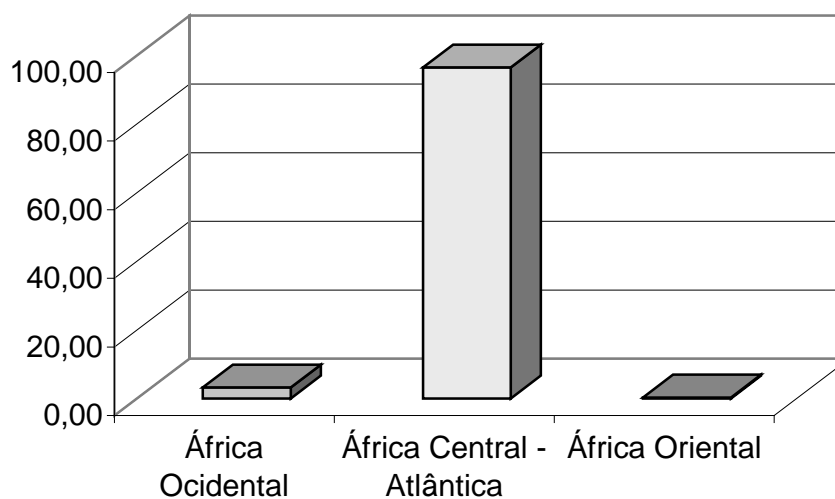
No gráfico 1 os dados referentes aos portos de origem dos escravos demonstram o grau da dependência sul-riograndense em relação aos negócios negreiros do porto fluminense. Deste porto vinham 88% dos escravos desembarcado no Rio Grande de São Pedro. O restante dos cativos vinham dos seguintes portos: Bahia, Santa Catarina e Recife com aproximadamente 6%, 3% e 2%, respectivamente.

²¹ KARASH, M. *A vida dos escravos...* Op. cit., pp. 67-68; 85-88.

²² KARASH, M. *A vida dos escravos...* Op. cit., pp. 93-95; FLORENTINO, M. *Em costas negras:...* Op. cit., pp. 37-44; FRAGOSO, J.; FLORENTINO, M. *O Arcaísmo como projeto...* Op. cit., pp. 179-183.

Além dos fortes vínculos comerciais que ligavam ao Rio Grande do Sul ao Rio de Janeiro e da maior distância entre as duas capitanias, esta pequena participação da Bahia no abastecimento de escravos do Continente talvez possa ser explicada pelo comprometimento do porto de Salvador com o suprimento de mão-de-obra da própria capitania baiana (70% dos africanos novos desembarcados em Salvador eram utilizados na própria cidade ou no Recôncavo baiano). O restante dos escravos era despachado para zona de produção aurífera nas Minas Gerais e supria a demanda por escravos da região nordeste da colônia que tinha no porto de Salvador, a partir de 1760, o seu principal fornecedor.²³

Gráfico 2 – Regiões de procedência dos escravos africanos, Rio Grande do Sul 1788-1802



Fonte: AHRs, Documentação Avulsa da Fazenda, Guias de Escravos, 1788-1794; 1800; 1802

No Gráfico 2 verificamos o predomínio quase absoluto dos escravos da África Central Atlântica.²⁴ Procediam desta região aproximadamente 96,5% dos cativos

²³ SCHWARTZ, S. *Segredos internos... Op. cit.*, pp. 284; 337-392. RIBEIRO, A. *O tráfico atlântico de escravos... Op. cit.*, pp. 19-43; 102-115.

²⁴ Da *África centro-ocidental* (ou central-atlântica) e centro-oriental originavam-se os escravos que abasteciam o sudeste do Brasil. Os escravos provenientes da costa central atlântica eram identificados no Brasil por suas regiões de origem ou por suas afiliações étnicas: congo, cabinda, mangombe, monjolo, anjico, angola, ambaca, cambambe, cabundá, cassange, muxicongo, gabão, massangano, mbundu, molemo, muxicongo, ambris, rebollo, luanda, camundongo, quiçama, songo, benguela, ganguela. Moçambique, quelimane, inhambane, nucena (sena), lourenço marques, macua e mougão designavam os escravos trazidos da contracosta (costa oriental). Mesmo que em níveis mais reduzidos, tais regiões abasteceram igualmente a Bahia e o nordeste do Brasil, ao menos até o século XVIII quando gradativamente passou a abastecer preferencialmente o sudeste (minas Gerais e Rio de Janeiro). A Bahia e o nordeste do Brasil foram abastecidos, principalmente, pelos escravos provenientes da *África ocidental*, a quem eram atribuídas as seguintes “nações”: cabo verde, ilha do príncipe, calabar, mina, hauassa, arda, ashanti, tape (nupe), mandinga, camarão, ibo, jabu, mandubi, fulani e bornu. RUSSELL-WOOD, A. J. R. “Através de um prisma africano: uma abordagem no estudo da diáspora africana no Brasil colonial”. *Tempo: Revista do Depto. de História da UFF*, Vol. 6, nº. 12, Dez. 2001, pp. 13-4; BOXER, Charles. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Cia. das Letras, 2002, p. 14; 109; Karash, M. *A vida dos escravos... Op. cit.*, pp. 50-66; Apêndice 1, pp. 481-496.

desembarcados, com predomínio dos escravos benguela e angola representando 45 e 35% dos escravos, respectivamente. Era reduzida a participação dos escravos da costa ocidental, apenas 3% e quase insignificante o percentual dos escravos identificados como moçambique, na distante costa oriental africana.²⁵ Na verdade os resultados apresentados estão de acordo com o fato de que a região congo-angolana constituía-se entre os séculos XVIII e XIX na principal zona africana exportadora de escravos para o Rio de Janeiro, que por sua vez, era o porto de origem de 88% dos cativos desembarcados no Rio Grande do Sul. Cabe registrar, contudo, que a liderança da região angolana no abastecimento de cativos para o sudeste do Brasil está localizada na virada dos Setecentos para os Oitocentos. Ao longo dos primeiros anos do século XVIII, da Costa da Mina foram importados parcela importante dos escravos africanos desembarcados no Rio de Janeiro.²⁶

Rio Grande de São Pedro: rota interna do tráfico atlântico de escravos

O abastecimento de escravos no Continente de São Pedro dava-se a partir dos demais portos da Colônia – Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, inserindo-se, assim, somente na etapa interna no comércio de escravos, ou seja, apenas do tráfico doméstico, não estabelecendo negociações diretas com o continente africano. A capitania do Rio Grande, portanto, era tributária do tráfico atlântico de escravos. Até o momento apenas foram identificados dois registros de importações diretas do Rio Grande do Sul com a África, uma em 1814 e a outra em 1815. Nestas transações foram importados, através do porto de Cabinda, 237 e 30 escravos, respectivamente.²⁷

Entretanto se faz necessária a diferenciação entre rotas internas do tráfico atlântico e o tráfico interno propriamente dito²⁸. Nas guias de transporte referentes aos anos de 1788-

²⁵ “[...] A partir de 1815, quando a pressão da Inglaterra o tráfico é declarado ilegal ao norte do Equador, e sobretudo após 1830, quando se torna inteiramente ilícito, o tráfico brasileiro desloca-se para a África Oriental, que até então havia fornecido um número insignificante de negros moçambicanos. No século XIX a África Oriental fornecerá 75% dos escravos importados pelo Brasil, enquanto que no período de 1790 a 1811 essa contribuição não passara de 3% [...]”, MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2001 [1ª edição, 1982], p. 37; Karash, M. *A vida dos escravos...* *Op. cit.*, p. 59.

²⁶ OSÓRIO, Helen. “Escravos da fronteira:...” *Op. cit.*, pp. 8-10; RUSSELL-WOOD. *Através de um prisma africano...*, *Op. cit.*, pp. 11-4; 23-4; FLORENTINO, M. *Em costas negras:...* *Op. cit.*, pp. 79; 82-103; SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor...* *Op. cit.*, p. 55; KLEIN, H. A demografia do tráfico atlântico... *Op. cit.*, pp. 134-137. Alexandre Ribeiro verifica que o Rio de Janeiro era o terceiro maior comprador de escravos da Bahia entre 1760 e 1770. Uma vez que sessenta por cento dos africanos desembarcados em Salvador vinham da Costa Ocidental africana Ribeiro sugere que Salvador supria a grande demanda de africanos mina (oriundos da costa ocidental) existente no Rio de Janeiro. RIBEIRO, A. *O tráfico atlântico de escravos...* *Op. cit.*, p. 111.

²⁷ OSÓRIO, H. *Estancieiros, lavradores e comerciantes...* *Op. cit.*, p. 194.

²⁸ “[...] Tanto na rota marítima quanto na terrestre não está excluída a possibilidade do chamado “tráfico interno”, realizado por proprietários que revendem seus escravos que dessa forma transitam de uma capitania para outra, em função das demandas internas de mão-de-obra. A questão é que – comprovado que o mercado