

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**Ana Paula Dutra Bôscaro**

**Sociedade Traficante:**

o comércio interno de escravos no centro-sul brasileiro e suas conexões na primeira metade do século XIX (Juiz de Fora, Minas Gerais)

Juiz de Fora

2021

**Ana Paula Dutra Bôscaro**

**Sociedade Traficante:**

o comércio interno de escravos no centro-sul brasileiro e suas conexões na primeira metade do século XIX (Juiz de Fora, Minas Gerais)

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do grau de Doutora em História.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Mônica Ribeiro de Oliveira

Juiz de Fora

2021

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Bôscaro, Ana Paula Dutra.

Sociedade Traficante : o comércio interno de escravos no centro-sul brasileiro e suas conexões na primeira metade do século XIX (Juiz de Fora, Minas Gerais) / Ana Paula Dutra Bôscaro. -- 2021. 400 p.

Orientadora: Mônica Ribeiro de Oliveira

Coorientador: Roberto Guedes Ferreira

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História, 2021.

1. Tráfico de escravos. 2. Minas Gerais. 3. Século XIX. I. Oliveira, Mônica Ribeiro de, orient. II. Ferreira, Roberto Guedes, coorient. III. Título.

## AGRADECIMENTOS

A conclusão de um projeto de pesquisa é sempre um momento de grande alegria. Os agradecimentos são, neste sentido, a certeza de que muito avançamos, mas de que longe estamos de um ponto final. Ao longo dos anos atuando como pesquisadora, muitos desafios foram superados. No que tange a este trabalho, em específico, me refiro a análise e a depuração das fontes quantitativas e qualitativa, a metodologia de pesquisa adotada, que teve como base a busca onomástica, e a escrita da tese em si. Para aqueles que escrevem, um dia nunca é igual ao outro. Isso, em contraposto, me remete aos incontáveis momentos de alegria e satisfação pessoal e profissional que experimentei ao longo desse período, e como a felicidade é sempre compartilhada, não poderia deixar de agradecer àqueles que fizeram parte desta trajetória.

Serei sempre grata a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), instituição na qual iniciei a minha graduação em História, em 2009. Esta pesquisa é resultado do ensino público. Da mesma forma agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal e Nível Superior (CAPES), pelo financiamento do projeto com subsídios que foram essenciais para sua execução.

A professora Mônica Ribeiro de Oliveira, que me orienta desde a graduação, quando comecei a fazer parte do Laboratório de Pesquisa em História Econômica e Social (LAHES), da Universidade Federal de Juiz de Fora, um agradecimento especial. Obrigada pelas leituras atentas, indicações, ideias e esclarecimentos; pela orientação, carinho e amizade que sempre contribuíram para o meu crescimento pessoal e profissional. Ao professor Roberto Guedes, amigo e co-orientador, agradeço as muitas oportunidades, paciência e considerações sempre enriquecedoras à pesquisa. Obrigada por acreditar em mim e no meu trabalho! Meus mais sinceros agradecimentos a banca avaliadora da pesquisa. A professora Isnara Pereira Ivo e ao professor Aldair Rodrigues por aceitarem o convite para composição da banca e pela leitura atenta do trabalho. A professora Hebe Matos e ao professor Thiago Pessoa, presentes na qualificação em 2018, agradeço a leitura e as valiosas contribuições para o desenvolvimento da pesquisa. Agradeço extensivamente a todos os docentes do Programa de Graduação e Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Juiz de Fora (PPG-HIS/UFJF). Outrossim, um agradecimento especial deve ser feito à professora e amiga Elione Guimarães, sempre disposta a leituras, ótimas conversas e incansável procura de fontes documentais para a reconstrução de algumas trajetórias.

Mas nada disso seria possível sem o apoio dos meus verdadeiros amigos e dos meus familiares. Palavras não são suficientes para agradecer aos meus pais, Rosana e Pedro. Obrigada

pelo amor incondicional, pelo carinho, apoio e paciência, a alegria de vocês é a minha própria. A minha avó Nair, com quem aprendo todos os dias sobre dedicação, força e resiliência. Aos meus tios e primos, sempre na torcida pelo meu sucesso, e, em especial, ao meu tio Paulo, pelas orientações e incentivo. Ao Pedro, meu amigo e companheiro de vida, por estar ao meu lado desde a graduação. Obrigada por compartilhar a vida comigo e me estimular a sempre buscar a minha melhor versão. No doutorado, em especial, agradeço o seu apoio, paciência e a ajuda com a depuração dos dados. Sem a sua colaboração na análise e no tratamento das fontes este trabalho não seria possível. A minha segunda família, Rose, Alvano, Matheus, Deise e Daniel, por se fazerem presentes e me proporcionarem incontáveis momentos de alegria. Obrigada!

Aos “Jovens e Infinitos”, que também experimentam as delícias e as agruras da profissão, agradeço o apoio, a torcida, os muitos encontros e as ótimas conversas. Que possamos seguir juntos, partilhando e comemorando as conquistas uns dos outros. A Mariane e a Mariana, (as Maris), pela amizade, apoio, carinho e incentivo. A gente, como eu já disse várias vezes, “é pra sempre”. Ao Gasparetto, amigo e profissional que tanto admiro, agradeço o constante apoio, o incentivo e os ensinamentos. Obrigada pelos cafés, pelas conversas, pela amizade e por acreditar em mim e na minha carreira.

A Aline, amiga-irmã que a vida me deu a oportunidade de escolher, agradeço o constante apoio e torcida. Da mesma forma agradeço a Vera, igualmente querida. Ao “Furdunço”, com quem tenho o prazer de conviver e partilhar a vida, sou imensamente grata. Obrigada por se tornarem a minha família, pelo apoio e infinitos momentos de alegria. Vocês são parte essencial da minha história.

Felicidade que não cabe em mim. Obrigada!

## RESUMO

No Brasil colonial/imperial, o tráfico de escravos não se dava apenas em escala atlântica. A cadeia do comércio interno de cativos, que atingia os rincões interioranos mais longínquos, mas também os centros econômicos do Sul-Sudeste que mais absorviam mão de obra escravizada de origem africana, conformavam uma *sociedade traficante*. O tráfico interno de escravos era, assim, estrutural, e dele todos participavam, inclusive escravos tropeiros e condutores de cativos. Documentos como os registros de despachos de escravos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, não deixam margem a dúvidas: a cidade do Rio de Janeiro era não só a principal porta de entrada de cativos das Américas no limiar do século XIX, mas também o maior centro redistribuidor de escravos a partir do qual a escravidão se reproduziu no Brasil oitocentista.

No presente trabalho, para além de investigar a estrutura do negócio e os perfis de comerciantes, nos ocuparemos em compreender os modos de atuação no comércio, as redes mercantis, as formas de ação, as parcerias etc. Para tal fim, embora se considere a amplitude de municípios impactados pelo comércio interno de cativos, priorizamos a análise de duas localidades específicas: Juiz de Fora e Chapéu D'uvas, sitas na Zona da Mata mineira, capitania/província de Minas Gerais. A ideia, mediante o cruzamento de fontes locais municipais com os despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, foi a de aferir as rotas, os agentes, os mecanismos práticos de atuação, as negociações, o financiamento, o papel do comércio e dos comerciantes. Em suma, compreender e apresentar o que designamos como *sociedade traficante*.

**Palavras-chave:** Tráfico interno de escravos; Minas Gerais; Século XIX.

## ABSTRACT

In colonial / imperial Brazil in the past, the slave trade was not just on an Atlantic scale. The chain of the captives' internal trade, which reached the most distant interior regions, but also the economic centers of the South-Southeast that most absorbed slave labor of African origin, formed a trafficking society. The internal slave trade was thus structural, and everyone took part in it, including slavers and drivers of captives. Documents such as the records of dispatches of slaves and passports issued by the Police of the Court of Rio de Janeiro, between the years 1809 and 1833, leave no doubt that the city was not only the main gateway for captives from the Americas to the threshold of the 19th century, but also the largest slave redistributing center from which slavery was reproduced in nineteenth-century Brazil.

In the present work, in addition to investigating the structure of the business and the profiles of traders, we will be concerned with understanding the modes of operation in commerce, mercantile networks, forms of action, partnerships etc. To this end, although considering the range of municipalities impacted by the internal trade in captives, we prioritize the analysis of two specific locations: Juiz de Fora and Chapéu D'uvas, located in the Zona da Mata mineira, captaincy / province of Minas Gerais. The idea, through the crossing of local municipal sources with the dispatches and passports issued by the Rio de Janeiro Court Police, was to assess the routes, the agents, the practical mechanisms of action, the negotiations, the financing, the role of the trade and traders. In short, understand and present what we designate as a drug dealer.

**Keywords:** Internal slave trade; Minas Gerais; XIX century.

## **LISTA DE SIGLAS**

AHJF - Arquivo Histórico de Juiz de Fora

AHMPAS - Arquivo Histórico Municipal Professor Altair José Savassi

AHUFJF - Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora

ANRJ - Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia

BN - Biblioteca Nacional

CCCOP - Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa do Caminho Velho .....	128
Figura 2: Mapa do Caminho Novo .....	130
Figura 3: Livro de direitos de entrada do Registro do Caminho Novo (1814-1815) .....	137
Figura 4: Livro de direitos de entrada do Registro da Mantiqueira (1815-1829).....	138
Figura 5: Livro de direitos de entrada do Registro do Paraibuna (1831) .....	139
Figura 6: Limites das comarcas de Minas Gerais.....	154
Figura 7: Planta de algumas vias da Vila de Santo Antonio do Parahybuna desenhado pelo engenheiro Henrique Halfeld em 1853.....	157
Figura 8: Vale do Parahybuna .....	160

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Remessas anuais de escravos novos na Praça do Rio de Janeiro diante das estimativas do tráfico atlântico de escravos (1809-1833) .....	34
Tabela 2: Remessas anuais de escravos novos, ladinos, que trouxe, ladinos que trouxe e crias diante do total dos códigos (1809-1833).....	37
Tabela 3: Remessas anuais de escravos novos e que trouxe na Praça do Rio de Janeiro diante das estimativas do tráfico atlântico de escravos (1809-1833) .....	40
Tabela 4: Remessas de escravos novos por províncias diante do tráfico atlântico (1809-1833) .....	53
Tabela 5: Remessas de escravos novos por províncias frente ao total dos códigos (1809-1833) .....	54
Tabela 6: Remessas de escravos novos e trouxe por províncias diante do tráfico atlântico (1809-1833).....	55
Tabela 7: Remessas de escravos novos e trouxe por províncias frente ao total dos códigos (1809-1833).....	56
Tabela 8: Remessas de escravos ladinos e ladinos que trouxe por províncias (1809-1833)....	57
Tabela 9: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para São Paulo (1809-1833).....	58
Tabela 10: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para São Paulo frente ao total dos códigos (1809-1833).....	59
Tabela 11: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para São Paulo por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833).....	60
Tabela 12: Concentração do tráfico interno: escravos novos e que trouxe enviados para São Paulo por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833) .....	61
Tabela 13: Média de escravos novos enviados para São Paulo por período (1809-1833) .....	62
Tabela 14: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciante para São Paulo (1809-1833) .....	63
Tabela 15: Total de escravos novos enviados por comerciante para São Paulo (1809-1833)..	64
Tabela 16: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para o Rio de Janeiro (1809-1833) .....	65
Tabela 17: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para o Rio de Janeiro frente ao total dos códigos (1809-1833) .....	66

Tabela 18: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para o Rio de Janeiro frente ao total dos códigos (1809-1833) .....	66
Tabela 19: Média de escravos novos enviados para o Rio de Janeiro por período (1809-1833) .....	67
Tabela 20: Concentração do tráfico interno: escravos novos e que trouxe enviados para o Rio de Janeiro por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833).....	68
Tabela 21: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciante para o Rio de Janeiro (1809-1833).....	70
Tabela 22: Total de escravos novos enviados por comerciante para o Rio de Janeiro (1809-1833).....	71
Tabela 23: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para Minas Gerais (1809-1833).....	74
Tabela 24: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para Minas Gerais frente ao total dos códigos (1809-1833).....	74
Tabela 25: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para Minas Gerais por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833).....	75
Tabela 26: Média de escravos novos enviados para Minas Gerais (1809-1833) .....	76
Tabela 27: Concentração do tráfico interno: escravos novos e trouxe enviados para Minas Gerais por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833).....	77
Tabela 28: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciante para Minas Gerais (1809-1833) .....	78
Tabela 29: Total de escravos novos enviados por comerciante para Minas Gerais (1809-1833) .....	79
Tabela 30: Permanência no comércio de cativos novos no eixo Rio-São Paulo (1809-1833).	83
Tabela 31: Permanência no comércio de cativos novos no eixo Corte-capitania/província do Rio de Janeiro (1809-1833) .....	84
Tabela 32: Permanência no comércio de cativos novos no eixo Rio-Minas (1809-1833).....	84
Tabela 33: Tropeiros com residência declarada (1809-1833) .....	117
Tabela 34: Mineiros que partem com escravos com destino à capitania do Rio de Janeiro frente ao total de sujeitos residentes em Minas (1809-1822) .....	117
Tabela 35: Concentração do tráfico interno: entradas de escravos no registro da Mantiqueira (1804-1832) .....	143
Tabela 36: Concentração do tráfico interno: entradas de escravos no registro do Picu (1822-1831).....	146
Tabela 37: Estrutura de posse de escravos (Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831).....	156

Tabela 38: Estrutura de posse de escravos (Chapéu D’uvas, 1831).....	161
Tabela 39: Sexo e faixa etária dos escravos africanos (Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831) .....	164
Tabela 40: Sexo e faixa etária dos escravos crioulos (Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831) .....	165
Tabela 41: Sexo e faixa etária dos escravos africanos (Chapéu D’uvas, 1831).....	165
Tabela 42: Sexo e faixa etária dos escravos crioulos (Chapéu D’uvas, 1831).....	166
Tabela 43: Concentração do tráfico interno: entradas de escravos nos registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna (1814, 1815, 1820, 1823, 1824 e 1831).....	171
Tabela 44: Despachos para Minas Gerais pelo “registro do Paraibuna” (1809-1833).....	176
Tabela 45: Escravos tropeiros/traficantes por senhor (1809-1833).....	205
Tabela 46: Tempo de atuação dos escravos tropeiros/traficantes (1809-1833).....	206
Tabela 47: Viagens por escravos tropeiros/traficantes (1809-1833).....	207
Tabela 48: Destinos dos escravos tropeiros/traficantes (1809-1833).....	207
Tabela 49: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados por comerciantes egressos do cativeiro (1809-1833) .....	214
Tabela 50: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciantes egressos do cativeiro (1809-1833) .....	215
Tabela 51: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados por religiosos (1809- 1833).....	233
Tabela 52: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados por mulheres (1809-1833) .....	242
Tabela 53: Total de remessas de escravos novos realizadas por mulheres (1809-1833) .....	244
Tabela 54: Viagens, cativos vendidos e acompanhantes dos tropeiros .....	250
Tabela 55: Sexo e origem dos cativos de Antônio Dias Tostes, 1831.....	256
Tabela 56: Idade dos escravos de Antônio Dias Tostes, 1831 .....	257
Tabela 57: Composição da fortuna do casal Dias Tostes em mil réis, 1837 .....	264
Tabela 58: Composição da fortuna de Valentim Gomes Tolentino em mil réis, 1849 e 1855 .....	284

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Municípios de destino dos cativos remetidos do Rio de Janeiro para São Paulo (1809-1833).....	104
Quadro 2: Municípios de destino dos cativos remetidos para o Rio de Janeiro (1809-1833) .....	114
Quadro 3: Municípios de destino dos cativos remetidos para Minas Gerais (1809-1833) ....	125
Quadro 4: Municípios de destino dos cativos que entraram pelo Registro do Caminho Novo (1814-1831) .....	173
Quadro 5: Escravos tropeiros e traficantes pertencentes ao senhor Ventura José de Abreu .....	203
Quadro 6: Escravos tropeiros e traficantes pertencentes ao senhor Brás de Oliveira Arruda .....	209

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Brasileiros e Portugueses (1809-1821)	188
Gráfico 2: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Brasileiros e Portugueses (1822-1833)	188
Gráfico 3: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Brasileiros Livres sem Qualidade de Cor	189
Gráfico 4: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropa Brasileiros Livres com Qualidade de Cor*	189
Gráfico 5: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Crioulos Forros e Escravos (1809-1821)	191
Gráfico 6: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Africanos (forros e escravos), e Africanos Escravos (1809-1821)	191
Gráfico 7: Tipo e Frequência (%) de Informações Sociais e Corporais dos Chefes de Tropas (1809-1821)	194
Gráfico 8: Tipo e Frequência (%) de Informações Sociais e Corporais dos Chefes de Tropas (1822-1833)	195
Gráfico 9: Devedores de Antônio Dias Tostes - Inventário post-mortem de Dona Ana Maria do Sacramento - (1837)	264

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
PARTE I.....	19
Capítulo 1 - Chegar e tão logo partir: a estrutura dos despachos no tráfico interno de escravos <i>novos</i> (1809-1833).....	20
1 - O comércio interno de cativos antes de 1850: a distribuição de escravos no interior do país.....	20
2 - Intendência-Geral de Polícia da Corte: passaportes e despachos de escravos .....	27
2.1 - Os escravos: contexto, subcontagem e desproporções numéricas.....	33
3 - A estrutura do tráfico interno de cativos <i>novos</i> : evidências .....	46
3.1 - Do Rio de Janeiro para o Rio Grande de São Pedro do Sul.....	46
3.2 - Do Rio de Janeiro para Santa Catarina .....	48
3.3 - Do Rio de Janeiro para a Bahia.....	49
4 - O Sudeste: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais .....	52
4.1 - A estrutura dos despachos – São Paulo (1809-1833) .....	58
4.2 - A estrutura dos despachos – Rio de Janeiro (1809-1833) .....	65
4.3 - O tráfico interno para Minas Gerais.....	71
4.3.1 – A estrutura dos despachos – Minas Gerais (1809-1833).....	73
Capítulo 2 - A dinâmica e o funcionamento do tráfico interno de escravos .....	82
1 – Comerciantes eventuais e especializados: tempo de permanência e mercados regionais .....	82
2 – Os grandes comerciantes do tráfico interno.....	85
2.1 – Antônio Tertuliano dos Santos: homem de negócio no eixo Rio-São Paulo .....	85
2.2 – Joaquim Antônio Ferreira: do tráfico internacional ao comércio interno de escravos .....	88
2.3 - José Francisco de Mesquita e José Antônio Moreira: traficantes especializados do circuito Rio-Minas.....	91
2.4 – Diogo Gomes Barroso: o maior traficante do mercado interno .....	96
3 – E para onde se vão os que partem? Destinos e municípios do tráfico interno de escravos .....	102
3.1 – A dinâmica do circuito Rio-São Paulo (1809-1833).....	103
3.1.1 - O tráfico interno no contexto da ilegalidade: a atuação de José Bernardino de Sá.....	107
3.2 – A dinâmica do tráfico interno de escravos no Rio de Janeiro (1809-1833).....	111
3.2.1 - Das fazendas que se tornaram portos: o comércio interno de escravos no contexto da ilegalidade.....	120

3.3 – A dinâmica do circuito Rio-Minas (1809-1833): do grande volume de remessas e parcas informações sobre os municípios .....	123
Capítulo 3 - Homens que transitam em caminhos que se cruzam .....	127
1 – O fluxo mercantil e migratório no circuito Rio-Minas .....	127
2 - Registros e postos de fiscalização nos caminhos de Minas Gerais .....	131
2.1 - Registros de entrada de Minas Gerais: criação e funcionamento .....	133
3 - Livros de registro de rendimento das entradas: o tráfico interno de escravos nos caminhos de Minas Gerais .....	136
3.1 – Os registros da Mantiqueira e do Picu: escravidão e família .....	142
4 - A Zona da Mata mineira .....	152
4.1 - Os distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas: produção de alimentos e exportação .....	154
4.2 - A mão de obra cativa nos distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas .....	161
5 – O tráfico de escravos no Caminho Novo: uma possibilidade de análise .....	168
5.1 – Os comerciantes de escravos no Caminho Novo: a família Mendes Ferreira.....	177
PARTE II.....	186
1 – As caras da sociedade traficante .....	187
Capítulo 4 - Agentes da <i>sociedade traficante</i> : escravos tropeiros, seus senhores, forros, camaradas, padres, mulheres e cativos novos .....	199
1 - Escravos tropeiros traficantes de cativos.....	199
2 - Traficantes egressos do cativo.....	212
2.1 - Manoel Linhares Pereira: de crioulo liberto de bastante barba a proprietário de terras e escravos .....	217
3 - “Pombeiros” e mascates no Rio de Janeiro do século XIX.....	226
4 - Das mãos que abençoam e dão de vender: religiosos no tráfico interno de escravos ...	229
5 – Senhoras e traficantes de escravos .....	234
6 - Camaradas, parceiros e outros acompanhantes .....	246
Capítulo 5 - Famílias traficantes de escravos na Zona da Mata mineira: o tráfico interno como esteio familiar .....	252
1- Antônio Dias Tostes: a história de um homem poderoso .....	252
2 – Valentim Gomes Tolentino: pardo tropeiro, fazendeiro, prestamista e alferes .....	270
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	295
ANEXOS .....	298
Anexo I .....	299
Anexo II .....	300
Anexo III.....	305
Anexo IV.....	309



Anexo V .....	311
Anexo VI.....	314
Anexo VII .....	319
Anexo VIII.....	322
Anexo IX.....	327
Anexo X.....	329
Anexo XI.....	330
Anexo XII .....	331
Anexo XIII.....	332
Anexo XIV.....	333
Anexo XV .....	334
Anexo XVI.....	335
Anexo XVII .....	336
Anexo XVIII .....	337
Anexo XIX.....	338
Anexo XX.....	341
Anexo XXI.....	344
Anexo XXII .....	346
Anexo XXIII.....	349
Anexo XXIV .....	350
Anexo XXV .....	351
Anexo XXVI.....	355
Anexo XXVII .....	356
Anexo XXVIII .....	357
Anexo XXIX.....	358

## INTRODUÇÃO

*A história é lugar de experimentação, maneira de revelar diferenças. Saber do outro e, portanto, de si mesmo.*

Roger Chartier, em “À Beira da Falésia”.

Falar de uma *sociedade traficante* não constitui tarefa fácil, posto que implica conhecer a sua estrutura, o seu funcionamento, e, principalmente, os indivíduos que dela participaram. Partindo do princípio de que a sociedade produz o indivíduo e que o indivíduo, em contínua ação com outros sujeitos, molda e influencia a própria dinâmica e formação desta sociedade, temos que ambos estão intimamente ligados, de modo que não se compreende o primeiro sem o segundo, e vice-versa<sup>1</sup>. No presente trabalho, a *sociedade traficante* será assim abordada.

Rostos e nomes são muito importantes em qualquer sociedade e época. Assim, em não poucos casos, o nome dos indivíduos nos serviu como fios condutores no emaranhado de personagens que, ligados ao tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX, conformaram o que chamamos de uma *sociedade traficante*. Por sua magnitude geográfica e demográfica, o comércio interno de escravos contou com a participação de diferentes atores sociais, desde grandes negociantes que já atuavam no mercado atlântico de cativos, até forros e escravos tropeiros. Na *sociedade traficante*, cada um mercadejava conforme as suas possibilidades, mas oportunidades não faltaram àqueles que desejavam participar.

O termo *sociedade traficante* implica, portanto, em considerar o envolvimento social compartilhado no tráfico de cativos, mesmo que as formas de participação fossem desiguais. A noção de sociedade traficante, neste sentido, visa realçar não só a anuência de diferentes atores que lidavam com o comércio de seres humanos, mas também mostrar que o acesso desigual ao mercado de escravos, gerou distinção social entre os livres e discerniu as elites traficantes dos participantes eventuais. A lucratividade extraída da atividade foi um aspecto importante para a produção da diferenciação econômica e social.

\*\*\*\*\*

---

<sup>1</sup> ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994. Ver também: BARTH, Fredrik. *O guru e o iniciador: e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contracapa, 2002.

O nosso conhecimento acerca do tráfico atlântico de escravos tem melhorado substancialmente nas últimas décadas. O tema, que há muito recebe atenção da historiografia nacional e internacional<sup>2</sup>, nos permite hoje uma aproximação mais fidedigna em relação aos aspectos socioeconômicos e demográficos do comércio de pessoas que se dava em “escala atlântica”, principalmente entre os portos africanos da África Central Atlântica (região do Congo-Angola) e o principal porto receptor de escravos da América portuguesa, o Rio de Janeiro<sup>3</sup>.

A etapa de distribuição dos escravos que chegavam aos portos brasileiros, no entanto, é assunto ainda pouco explorado pela historiografia. Somente a partir da década de 1990, a comercialização de cativos africanos no interior do país antes da Lei Eusébio de Queiroz, de 1850, passou a ser considerada como parte essencial para o entendimento da dinâmica econômica e social do Brasil durante os séculos XVIII e XIX<sup>4</sup>.

Para Roberto Borges Martins, esta era a *terceira perna* do tráfico. O trato negreiro, que acontecia por meio de três etapas/pernas, tinha no percurso de saída do sertão, do interior da África até os portos de embarque no litoral, sua *primeira perna*; a segunda caracterizava-se pela

---

<sup>2</sup> KLEIN, Herbert S. American Slavery in Recent Brazilian Scholarship, with empásseis on Quantitative Socio-economic Studies (Review Essay). *Slavery & Abolition*, London, v.30, n.1, p.111-133. 2009; KLEIN, Herbert S. *The Atlantic slave trade: new approaches to the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999; MILLER, Joseph C. *Way of death*. Madison: Wisconsin University Press, 1987; MILLER, Joseph C. África Central durante a era do comércio de escravizados, de 1490 a 1850. In: Heywood, Linda M. (Org.). *Díáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto. p. 29-80, 2008; MILLER, Joseph C. Retention, reinvention, and remembering: restoring through enslavement in Africa and under slavery in Brazil. In: Lovejoy, Paul E.; Curto, José C. *Enslaving connections*. Changing cultures of Africa and Brazil during the era of slavery. New York: Humanity Books. p.81-121. 2004; CURTIN, Philip D. *The atlantic slave trade: a census*. Madison: Wisconsin University Press, 1969; ELTIS, David. *Economic growth and ending of the transatlantic slave trade*. Nova York: Oxford Academic Press, 1987; VERGER, Pierre. *Flux et reflux de la traite des esclaves entre le golfe du Bénin et Bahia de Todos os Santos, du dix-septième au dix-neuvième siècle*. Paris, Mouton, 1968, dentre outros.

<sup>3</sup> MILLER, Joseph C. *Way of death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988; FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola e Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge University Press, 2012; CÂNDIDO, Marina P. *An African slaving port and the Atlantic world: Benguela and its hinterland*. African Studies. Cambridge: Cambridge University Press, 2013, p. 53, 202-214; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma História do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, dentre outros.

<sup>4</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998; FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*, 1997; FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, 1790 – 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001 FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças. Dois bancos de dados (despachos de escravos, passaportes e licenças). Códices 390, 411, 419, 421, 424, 425, 1000 e 1002. *Relatório de Pesquisa apresentado ao IPEA*, 2001a; BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Padro do Sul*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2006; RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750- c. 1800)*. (Tese de Doutorado), PPGHS/ UFRJ, 2009; PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do século XIX*. (Trabalho de conclusão de curso). Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, 2015.

travessia transatlântica; e a terceira pelo desembarque no Brasil e a distribuição dos escravizados pelo interior do país<sup>5</sup>. Mariza Soares, por sua vez, sugeriu que na América portuguesa o trato negreiro acontecia por meio de duas etapas distintas: a do *tráfico interno*, com a comercialização de escravos crioulos e africanos ladinos; e a etapa *interna do tráfico transatlântico*, na qual se mercadejava cativos recém-chegado ao Brasil, também chamados de *novos* ou *boçais*<sup>6</sup>.

O *tráfico interno* ao qual se refere a autora, porém, é temática conhecida pelos pesquisadores que se dedicam à história da escravidão. Trata-se do comércio interno de escravos que vigorou na segunda metade do século XIX, quando as transações locais, intraprovinciais e interprovinciais movimentaram cerca de 200 mil cativos pelo interior do país<sup>7</sup>. Mas as rotas negreiras que movimentaram o oceano Atlântico por quase quatro séculos, unindo Brasil e África, impulsionaram também a circulação de pessoas e mercadorias no interior da colônia/império do Brasil, desde meados do século XVI.

Com efeito, as transferências locais e regionais de escravos foram acrescidas pelo impacto que as descobertas auríferas em Minas Gerais ocasionaram no território. No decorrer do século XVIII, com a abertura do Caminho Novo, que ligava Minas Gerais à cidade do Rio de Janeiro, a praça carioca se consolidou como o principal centro redistribuidor de escravos do país, ponto de intercessão entre a costa africana e as regiões mineradoras. Já no final do setecentos, o número de cativos importados pelo Rio de Janeiro se sobrepunha em muito ao volume de africanos que chegava aos portos da Bahia e de Pernambuco, todos fornecedores de cativos para a capitania mineira<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*. A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX. Belo Horizonte: ICAM-ABPHE, 2018, p. 415.

<sup>6</sup> SOARES, Mariza. *Devotos da cor*: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro do século XVIII, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000; SOARES, Mariza. Os iminaí em Minas: tráfico atlântico, redes de comércio e etnicidade. In: NODARI, Eunice; PEDRO, Joana M<sup>TM</sup>; IOKOI, Zilda M. Gricoli (org.). *XX Simpósio Nacional da ANPUH. História*: Fronteiras (Florianópolis). São Paulo: Humanistas/ANPUH, p. 689-90, 1999.

<sup>7</sup> O comércio interno de escravos foi intensificado a partir da proibição do tráfico Atlântico, em 1850, e perdurou até às vésperas da abolição como uma das alternativas à reposição de mão-de-obra cativa. Neste sentido, ver: SLENES, Robert W. *The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888*. (Tese de Doutorado), Stanford, Sanford University, 1976; MACHADO, Cláudio Heleno. Tráfico interno de escravos na região de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. In: *X Seminário de Economia Mineira. Diamantina*, 2002; MARCONDES, Renato Leite. & GARAVAZO, Juliana. A propriedade escrava e a hipótese de crescimento vegetativo em Batatais: a classificação dos escravos (1875). In: *XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais*, 2002; SILVA, Célio A. Alcântara. O comércio de escravos em Piracicaba, província de São Paulo (1861-1887). In: *II Encontro de Pós-Graduação em História Econômica. Niterói*, ABEPHE, 2004; MOTTA, José Flávio. Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá e Constituição, 1861-1869). In: *Anais do VI Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2005; dentre muitos outros.

<sup>8</sup> Para mais informações, ver: MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso: Os mineiros e o tráfico de escravos nos séculos XVIII e XIX. In: *Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais*, UFMG, Belo Horizonte, 2018; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003;

No adentrar do século XIX, as atividades portuárias do Rio de Janeiro se intensificaram ainda mais, resultado da chegada de D. João VI, da abertura dos portos às nações amigas, da expansão da cultura cafeeira pelo Vale do Paraíba fluminense e da constante demanda de Minas Gerais por mão de obra cativa. Após a Independência do Brasil, em 1822, a capital continuou a se desenvolver em ritmo acelerado, consolidando a sua posição de centro político, administrativo e financeiro do Império. Não por acaso, análises demonstram que da cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, comboios de escravos recém-chegados da África partiam para várias regiões do país, inclusive para zonas externas aos domínios portugueses, mas principalmente para a capitania/província mineira, a maior importadora de escravos do oitocentos<sup>9</sup>.

A história de Minas Gerais está intrinsecamente ligada ao tráfico de escravos. A suposta decadência da economia mineira, provocada pela queda da produção aurífera, é hoje assunto já superado pela historiografia, haja vista o grande número de trabalhos que demonstram o dinamismo e o crescimento econômico da capitania/província mineira ao longo do século XIX<sup>10</sup>. Desde o século XVIII, aliás, Minas Gerais contava com elevado número de cativos. Para as comarcas do Rio das Mortes e do Rio das Velhas, por exemplo, com base na análise de inventários *post-mortem* e testamentos, Eduardo França Paiva constatou que enquanto 1/3 da população cativa local possuía origem crioula, cerca de 2/3 era proveniente da África, majoritariamente da Costa da Mina e de Angola<sup>11</sup>.

Para a comarca do Serro Frio, no outro extremo da capitania, a presença de cativos africanos também se fez preponderante. Por meio da análise de inventários *post-mortem*, referentes às décadas de 1780-1789, 1790-1799 e 1800-1810, José Newton Coelho Meneses

---

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade*, 1969, p. 207; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 37.

<sup>9</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a; FRAGOSO, João e FERREIRA, Roberto Guedes. Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada. Os códices 390, 421, 424 e 425: despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819 – 1833. In: *Anexo 1*, CD-ROM, 2001b.

<sup>10</sup> Nesse sentido, ver: MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018; MALAQUIAS, Carlos de Oliveira. *Remediados senhores*: pequenos escravistas na freguesia de São José do Rio das Mortes, c.1790 c.1844. (Tese de Doutorado), Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-graduação em História, Belo Horizonte, MG, 2014; ALMEIDA, Carla Carvalho. De Vila Rica ao Rio das Mortes: mudança do eixo econômico em Minas colonial. In: *Lócus* (Juiz de Fora), v. 11, 2006; PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. Programa de pós-graduação em História Social (Tese de Doutorado). São Paulo: USP, 1996; LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808-1842). São Paulo: Símbolo, 1983; LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista*: Minas Gerais no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1988, dentre muitos outros.

<sup>11</sup> PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e universo cultural na colônia*: Minas Gerais, 1716-1789. Belo Horizonte: Editora Universidade Federal de Minas Gerais, 2006, p. 118. Resultados semelhantes foram apresentados por Raphael Freitas Santos, que constatou elevada proporção de cativos de origem africana no distrito de Ouro Preto, Vila Rica, no interím de 1754-1773. Nesse sentido, ver: SANTOS, Raphael Freitas. Um estudo sobre os padrões de posses de escravos em Minas Gerais. In: *ABPHE. II Encontro de Pós-Graduação em História Econômica*, Niterói, 2004.

constatou aumento no volume de africanos novos importados ao longo deste período, a supremacia de escravos do sexo masculino e o investimento por parte da elite proprietária em prol da continuidade à entrada de cativos africanos na região<sup>12</sup>.

A demanda por braços cativos não cessou na capitania mineira “pós-mineração”; pelo contrário, se estendeu durante todo o oitocentos. O debate acerca da reposição da mão de obra escrava em Minas Gerais, com início na década de 1980, contribuiu significativamente para o entendimento acerca da origem da população cativa presente na região. Com efeito, sabe-se hoje que a reprodução natural da escravaria e a reposição via tráfico de cativos eram vias distintas, não excludentes e complementares. Neste sentido, enquanto em algumas regiões constata-se a presença majoritária do tráfico de escravos, em outras a possibilidade do crescimento vegetativo mostra-se mais pronunciada<sup>13</sup>.

A despeito do papel que exerceu em determinados contextos e época, sozinha, a reprodução natural era incapaz de suprir a constante demanda por escravos na região. Com efeito, “as entradas” de escravos africanos em Minas Gerais eram algo frequente e corriqueiro, e não poucos relatos dão conta da movimentação de *negros novos* no interior da capitania<sup>14</sup>. Para o ano de 1778, por exemplo, o intendente do ouro em Vila Rica, José João Teixeira Coelho, noticiou a entrada de mais de 4.500 africanos, volume que se manteve mais ou menos estável para anos precedentes e posteriores. Considerando tão somente os desembarques que ocorram no sudeste brasileiro no quinquênio de 1776-1780, temos que a capitania mineira absorveu 49,3% dos africanos escravizados que cruzaram o atlântico<sup>15</sup>. Entre os anos de 1785 e 1807, Ângelo Carrara localizou dados fiscais que permitem estimar a entrada de mais de 40 mil africanos, apenas pelos registros mineiros do Caminho Novo, Mantiqueira, Rio Pardo e Jacuí<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> MENESES, José Newton Coelho. *O Continente Rústico*. Abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas. Diamantina: Maria Fumaça, 2000, p. 202-206.

<sup>13</sup> Sobre o debate acerca da reposição da mão de obra cativa em Minas Gerais, ver: MARTINS, Roberto Borges. Minas Gerais, século XIX: tráfico e apego a escravidão numa economia não-exportadora. In: *A economia mineira no século XIX*. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1983; LUNA, Francisco Vidal e CANO, Wilson. *Economia escravista em Minas Gerais*. Cadernos IFCH/ UNICAMP, outubro, 1983; BERGAD, Laird. W. *After the Mining Boom: demographic and economic aspects of slavery in Minas Gerais, Brazil: Mariana, 1750-1808*. Latin American Research Review, v. 31, n. 1, p. 67-97, 1996; LIBBY, Douglas C.; GRIMALDI, Márcia. Equilíbrio e Estabilidade: economia e comportamento em um regime escravista, Minas Gerais no século XIX. In: *Papéis Avulsos*, n.7, p. 26-43, dezembro 1988, dentre outros.

<sup>14</sup> Relatório do Márquez de Lavradio, Vice-Rei do Rio de Janeiro, entregando o governo a Luiz de Vasconcellos e Souza, que o sucedeu no vice-reinado. Revista Trimensal de História e Geografia ou Jornal do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, nº. 16, janeiro de 1843, pp. 446, 450-51 *apud* MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 6

<sup>15</sup> José João Teixeira Coelho. Instrução para o Governo da Capitania de Minas Geraes [1780]. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. 3ª. série, nº. 7, 4º. trimestre de 1852, pp. 378, 392; e STDB *apud* MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 6.

<sup>16</sup> CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e Currais: Produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007, p. 337-46.

Os números, conquanto, tendem a ser ainda mais expressivos, mas poucas são as fontes documentais que nos permitem explorar o processo de distribuição de escravos recém-chegados da África pelo interior do país. Para as três primeiras décadas do século XIX, entre os anos de 1809 e 1833, *os registros de despachos de escravos e passaportes* emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, da Coleção de Polícia da Corte do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, são dos poucos documentos que versam diretamente sobre o comércio de escravos no interior da colônia/império brasileiros.

## **1- Fontes e Metodologia:**

Com início no Rio de Janeiro, a cadeia do comércio interno de cativos atingia os rincões interioranos mais longínquos, como Cuiabá, mas também os centros econômicos que mais absorviam mão de obra cativa de origem africana, como Minas Gerais, produtora de alimentos, o açucareiro município de Campos dos Goytacazes, no Norte fluminense, a capitania/província de São Paulo, os litorais do Rio Grande de São Pedro do Sul, etc. Na sociedade de outrora, as mesmas rotas comerciais utilizadas para o abastecimento interno de alimentos, e mesmo para o escoamento de produtos que seguiam para o litoral a fim de serem exportados, levaram milhares de africanos recém-chegados da África, conduzidos pelos mais variados agentes, para muitos lugares do que hoje conhecemos como Sul-Sudeste do país.

A *terceira perna* do tráfico, parte integrante do tráfico atlântico, era um espaço heterogêneo e aberto à participação de homens e mulheres, livres e egressos do cativo. Diferente do trato negreiro internacional, que pressupunha antes o estabelecimento de relações comerciais e creditícias em ambas as margens do Atlântico, altos investimentos capitais, lucros e riscos exorbitantes, o comércio interno de escravos podia ser um negócio de pequeno, médio ou grande porte. “Na terceira perna do tráfico não havia requisitos mínimos de capital, não havia escala mínima, nem outras barreiras à entrada”<sup>17</sup>. Podia ser uma operação individual, em conjunto, familiar, ou mesmo um negócio complementar a certos comerciantes.

Não por acaso, este negócio atraiu comerciantes e não comerciantes, pessoas das mais variadas origens e condições sociais. Milhares de pequenos mercadores, aventureiros, vendedores de ocasião, alforriados e até alguns escravos que faziam parceria com seus senhores no negócio de vender outros cativos. Havia também aqueles que só iam à corte do Rio de Janeiro para adquirir mão de obra a fim de reabastecer as suas próprias fazendas de *escravos novos*,

---

<sup>17</sup> MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 46.

termo de época que aludia aos escravos recém-chegados d'África, que conformavam a imensa maioria dos cativos mercadejados no Sul-Sudeste.

O comércio interno de escravos, em pequena ou grande escala, era uma forma de auferir rendimentos. Mais do que isso, era um espaço de sociabilidade, de constituição de redes de amizade, um espaço de vivência, onde cada qual participava na medida de suas possibilidades. Justamente por isso, esse tipo de comércio, comum já no século XVIII, não deve ser confundido com o tráfico interno de escravos, vigente na segunda metade do século XIX.

Os códices confeccionados pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, na primeira metade do oitocentos, demonstram cenários sociais do comércio interno de cativos, nos quais se observam as estruturas e as alterações do negócio, as personagens que faziam os registros, os cativos de diferentes procedências africanas, os tropeiros e os seus camaradas oriundos de diversas paragens do Brasil, compradores, vendedores de várias origens geográficas e sociais, funcionários da Intendência da Polícia etc. Aludem sobre viagens de negócio realizadas por mercadores e sobre famílias de indivíduos livres que viajavam com ou sem criados e escravos, muitas vezes a 'passeio'. Reportam sobre os deslocamentos de forros e pardos, sozinhos ou com suas respectivas famílias<sup>18</sup>. Em suma, era o próprio movimento da sociedade escravista captado por frequentes fotografias de milhares de registros de despachos de escravos e de passaportes.

Trata-se, portanto, de um conjunto documental rico e bastante volumoso, composto por mais de 60.000 mil registros. A documentação contempla os anos situados entre 1809 e 1833, especificamente os códices de número 390, 421, 424 e 425, que atinam ao comércio interno de cativos e ao fluxo de livres no Sul-Sudeste do país durante as três primeiras décadas do oitocentos. Na presente pesquisa, analisamos também os códices de número 411 e 419, referentes, respectivamente, a termos de fianças e entradas de tropeiros na Corte do Rio de Janeiro. Estes documentos encontram-se distribuídos em seis códices, que conformam um total de 62 volumes. Destacamos, todavia, que cada um desses registros poderia abranger mais de 500 informações, que abarcam desde o nome do tropeiro e/ou do vendedor que despachava escravos, até o tipo de sobancelha (fina ou grossa) do cativo alienado. Em outras palavras, despachos e passaportes nos permitem extrair informações sobre aspectos econômicos, demográficos, sociais e culturais. Investigar sobre a saída de escravos, viajantes e mercadorias da Corte para diferentes capitânias/províncias do país, mas também das entradas e/ou passagens de tropas vindas do interior para a mesma cidade.

---

<sup>18</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças; 2001a, p. 5.



A documentação em foco, após tabulada, redundou na elaboração de um extenso banco de dados, mediante o manuseio do software Excel. A mesma foi inicialmente trabalhada por João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira que, além de acompanharem as flutuações do tráfico atlântico de escravos e a sua distribuição pelos mercados regionais ligados ao porto do Rio de Janeiro, descortinaram outros aspectos deste comércio, como as hierarquias de compradores e vendedores por faixas de cativos negociados, os fluxos de migrações entre a Corte e demais áreas do Sudeste, a demografia dos cativos vendidos (sexo, idade, procedência africana, traços físicos etc.), a origem/morada dos comerciantes, etc. Trabalho de folego e muito útil à presente pesquisa<sup>19</sup>.

Como advertem os autores, porém, não se trata de esgotar as possibilidades de análise da fonte. Longe disso. Os quadros e gráficos elaborados refletem o potencial de uma documentação ainda pouco explorada, e como tal, cheia de “armadilhas e artimanhas”. Por isso a necessidade de estudos mais sistemáticos, de minuciosa análise e depuração dos dados tabulados, de revisão e questionamento acerca dos resultados já apresentados. Desta feita, cabe lembrar que, sozinho, os registros de despachos e passaportes não viabilizam a análise de toda a estrutura de distribuição do comércio interno de cativos no eixo Sul-Sudeste do Brasil, primeiro porque não nos permitem afirmar se os comerciantes de escravos operavam por si, por terceiros e/ou mesmo em parcerias mercantis. Segundo porque não é possível saber sobre as fontes de financiamento, os termos das trocas à aquisição de escravos e nem sobre as rotas comerciais utilizadas no tráfico interno, sobretudo para Minas Gerais. Igualmente, não se alcança as teias mercantis que faziam girar o mercado de escravos nas cidades, tão pouco a vida/trajetória de milhares de viajantes/comerciantes que deixavam o Rio de Janeiro e seguiam para o interior do país, com ou sem cativos.

O nome dos comerciantes presentes nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, neste sentido, nos serviram como fios condutores, e, no emaranhado de personagens que atuavam na *terceira perna* do tráfico, nos dedicamos à análise de algumas trajetórias de comerciantes. Para criá-las nos valemos, na medida da disponibilidade documental, de diversas fontes qualitativas e seriais, utilizando a técnica do cruzamento onomástico. A partir do fio de Ariana<sup>20</sup>, o nome dos personagens, nos guiamos em meio a um labirinto de fontes variadas: listas nominativas de habitantes, inventários *post-mortem*, testamentos, registros criminais etc.

---

<sup>19</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercados e fianças, 2001a.

<sup>20</sup> GINZBURG, Carlo. O nome e o como. Troca desigual e mercado historiográfico. In: GINZBURG, Carlo; CASTELNUOVO, Enrico; PONI, Carlo. *A Micro História e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Bertrand; Lisboa: Difel, 1991, p. 175.

Não obstante os *corpora* documentais pesquisados, prescrutar sobre o destino dos comerciantes que deixavam o Rio de Janeiro mostrava-se ainda um desafio. Os registros da Polícia da Corte informam, na maior parte dos casos, o destino municipal indicado pelo viajante, ou para onde ele se dizia seguir, sozinho ou acompanhado de tropas e escravos. Para a capitania/província mineira, entretanto, a maior importadora de escravos do século XIX, a informação sobre o município de destino era quase sempre suprimida. Dizia-se somente “Minas Gerais” e, quando muito, o registro ou o posto de controle pelo qual o comerciante seguia viagem, por exemplo:

“José Gomes crioulo liberto natural e morador em Minas de idade de 29 anos estatura ordinária rosto comprido bastante barba sobranceiras delgadas lábios grossos parte para Minas pela Paraibuna foi reconhecido por Manoel da Fonseca Falcão”<sup>21</sup>. (Grifos nossos).

“Antônio Martins Braga remete para Minas pela Paraibuna dezoito escravos novos dos quais pagou os reais direitos constantes da guia que apresentou, e assinou Francisco Antônio da Gama”<sup>22</sup>. (Grifos nossos).

Com efeito, para acompanhar a viagem dos comerciantes que saíam do Rio de Janeiro com destino a Minas Gerais, recorreremos a outro corpo documental, *os livros de registro de rendimento das entradas*, disponíveis no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. À semelhança dos registros de despachos e passaportes, trata-se de documentação volumosa e ainda pouco explorada, cuja dispersão e não sistematização das séries que compõem o *corpus* em muito dificultam a análise de pesquisadores.

No presente trabalho, para melhor compreender a dinâmica do tráfico interno de escravos para Minas Gerais nas primeiras décadas do oitocentos, dedicamo-nos ao estudo de cinco postos de fiscalização: o registro da Mantiqueira, o do Picu, o do Caminho Novo, o de Matias Barbosa e o registro do Paraibuna; importantes postos de fiscalização em termos de volume e fluxo mercantil no correr dos séculos XVIII e XIX. Ora, sabendo que entre os anos de 1809 e 1833 o destino dos viajantes que saíam do Rio de Janeiro, com ou sem escravos, era notadamente a capitania/província mineira, é possível que estes mesmos viajantes, por mais de uma vez, tenham passado pelos registros ao longo dos caminhos. Por isso, documentos que captam informações sobre o trânsito de tropas e mercadorias no comércio regional, com dados

---

<sup>21</sup> Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), Coleção de Polícia da Corte, código 421, volume 1, página 124. Doravante, para não sobrecarregar o texto com notas, as referências aos despachos de cativos e aos passaportes se farão no corpo do texto da seguinte maneira: número do código, número do volume e número da página, por exemplo: AN-CP, Código 421, volume 1, página 124.

<sup>22</sup> AN-CP, Código 421, volume 1, página 157.

quantitativos e qualitativos, são importantes fontes de pesquisa para aqueles que se dedicam ao estudo do tráfico interno de escravos para Minas Gerais.

Para analisar a documentação alusiva aos rendimentos de entrada dos registros supracitados, transcrevemos e tabulamos todas as informações presentes nos livros, o que redundou na elaboração de um extenso banco de dados, que contempla mais de 11 mil registros. O cruzamento entre os registros de despachos e passaportes da Polícia Corte e os livros de rendimentos de direitos de entrada nos permite acompanhar o comércio interno de escravos por meio de uma escala de observação entrecruzada, que favorece a percepção dos espaços de sociabilidade e das relações interpessoais.

Não temos aqui qualquer pretensão de apresentar números exatos ou de esgotar as possibilidades de pesquisa sobre as fontes mencionadas. Buscamos, através de exemplos e de uma abordagem mais qualitativa, averiguar como se dava o negócio de comprar escravos *novos* no Rio de Janeiro e vendê-los pelo interior do país, notadamente no circuito Rio-Minas. Para tanto, trabalhamos com amostragens, com comerciantes e situações que nos chamaram atenção durante o processo de análise, sem que isto signifique dizer que estas mesmas percepções não possam ser extensivas a outras realidades.

Para a capitania/província mineira, envolta por altas montanhas, o comércio interno de escravos acontecia principalmente “por terra”, no constante leva-e-traz das tropas que deixavam a capital e seguiam pela miríade de caminhos que era Minas Gerais. O cruzamento entre as duas fontes documentais, portanto, torna o movimento do tráfico interno ainda mais detalhado, palpável, no sentido completo da palavra. Descortinam-se as rotas, a estrutura dos comboios que seguiam em direção à capitania/província mineira, os agentes que participaram da *terceira perna* do tráfico e até as estratégias/artimanhas utilizadas por estes indivíduos.

\*\*\*\*\*

O cruzamento de informações a partir de diferentes corpora documentais permitem, para além da estrutura do comércio e dos perfis dos comerciantes, na primeira metade do século XIX, compreender os modos de atuação do negócio, as redes mercantis, as rotas, parcerias etc. Dessa forma, mediante o cruzamento de fontes locais municipais, dos registros de passagem e dos despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, buscamos aferir sobre a importância do comércio interno de escravos para a formação de uma *sociedade traficante*. Embora se faça uma análise mais ampla, nos focamos no circuito Rio-Minas, mais

especificamente no estudo de dois municípios mineiros, Juiz de Fora e Chapéu D'úvas, região da Zona da Mata mineira<sup>23</sup>.

Para dar conta da estrutura do negócio de comprar e vender gente no mercado interno, de sua organização, de seus agentes mercantis e dos próprios alienados, dividimos este trabalho em duas partes. A primeira, composta por três capítulos, versa sobre a estrutura e o funcionamento do comércio interno de escravos nos três principais mercados regionais do Sul-Sudeste do Brasil na primeira metade do século XIX, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, com ênfase na capitania/província mineira. A segunda, organizada em dois capítulos, discorre sobre os agentes sociais envolvidos no tráfico interno de escravos, sobre o emaranhado de personagens que atuavam nos circuitos mercantis e comercializavam escravizados e toda sorte de produtos alienáveis. Reproduziam, no ir e vir das estradas, a própria sociedade escravista de outrora.

Cientes de que o trabalho com qualquer fonte documental pressupõe certo conhecimento acerca do seu contexto de produção, no primeiro capítulo abordamos o processo de elaboração dos registros de despachos de escravos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX. Regra básica do ofício de historiador, sabemos que, além de analisar os dados presentes na documentação consultada, é preciso saber como tais informações foram produzidas em sua época. Por se tratar de uma fonte seriada, estes cuidados devem ser mais do que dobrados, principalmente porque lidamos com documentos que eram emitidos diariamente, a princípio, mais seguros quanto à confiabilidade dos resultados obtidos na investigação. Sabe-se hoje, contudo, que o uso de fontes de natureza quantitativa e os procedimentos estatísticos não podem ser vistos como garantias de apreensão do processo histórico<sup>24</sup>, pelo que questionamos, sempre que necessário, os resultados desinentes da documentação. Ademais, entender como o do Rio de Janeiro se tornou o maior centro redistribuidor de cativos a partir do qual a escravidão se reproduziu no Brasil, nos ajuda a

---

<sup>23</sup> Como ferramenta de análise, a alternância de escalas nos leva a projeção de novas perguntas sobre o passado e a compreensão de determinadas realidades históricas. GINZBURG, Carlo. Microhistory and World History. In: BENTLEY, Jerry; SUBRAHMAYAN, Sanjay; WIESNER-HANKS, Merry. The Cambridge World History. The construction of a global world 1400-1800 CE. Patterns of change. Cambridge: Cambridge University, 2015. v. VI. Parte 2. p. 446-473. Cientes do conceito de *segunda escravidão*, que objetiva repensar a relação entre capitalismo e escravidão, optamos por não dialogar com esta abordagem, não obstante os esforços de aproximação entre a Macro-história e a longa duração e conjuntura. Nesse sentido, ver: MARQUESE, R & SALLES, R (org.). *Escravidão e Capitalismo histórico no século XIX*. RJ: Civilização Brasileira, 2016, TOMICH, Dale & ZEUSKE, Michael: The Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories”. *Review (Fernand Braudel Center)*, v. 31, n. 2, p. 91, 2008; MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo H. (org.). *A segunda escravidão e o Império do Brasil em perspectiva histórica*. São Leopoldo: Casa Leiria, 2020. 298 p. Disponível em: <http://www.casaleiria.com.br/acervo/historia/muazesalles/asegundaescravidao/>, dentre outros.

<sup>24</sup> Por exemplo, LABROUSSE, Ernest. *Esquisse du mouvement des prix et des revenus*. Paris, 1933 ; “Voies nouvelles vers une histoire de la bourgeoisie occidentale aux XVIII et XIX siècles (1700 – 1850)”, In X Congresso Internazionale di Scienze Storiche, Relazioni, vol. IV, Roma, 1955; DAUMARD, Adeline. *Hierarquia e riqueza na sociedade burguesa*. São Paulo: Perspectiva, 1985.

perceber a real dimensão da *terceira* perna do tráfico, responsável pela comercialização de mais de 150 mil africanos *novos*, isto é, recém-chegados da África, entre os anos de 1809 e 1833.

“Chegar e tão logo partir: a estrutura dos despachos na terceira perna do tráfico (1809-1833)”, o primeiro capítulo da parte I, analisa a movimentação do tráfico interno, a chegada de milhares de escravos africanos adultos, jovens e crianças, que desembarcavam no Rio de Janeiro e seguiam para os mais variados destinos, desde municípios adjacentes à mesma cidade, até os rincões interioranos mais longínquos da colônia/império do Brasil, por terra e/ou via comércio de cabotagem. Tendo em conta que uma das maiores oportunidades providas pela fonte é a possibilidade de prescrutar sobre os mercados regionais de escravos abastecidos pelo porto carioca, nos valem dos registros de despachos e passaportes para acompanhar os ritmos de distribuição dos escravos recém-chegados ao Rio de Janeiro, durante as três primeiras décadas do oitocentos, atentando-nos em especial para a estrutura deste comércio no eixo Sul-Sudeste, o então centro econômico mais dinâmico do país.

Ao apresentar resultados atualizados sobre a distribuição de cativos no interior do país, entre os anos de 1809 e 1833, salientamos a posição de destaque de Minas Gerais, a maior importadora de escravos oitocentista, seguida pelas capitanias/províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul. Os documentos da Polícia da Corte nos fornecem indícios não somente de uma tropa saída da Corte com escravos a serem negociados em dadas paragens, mas sim de milhares de tropas cujos destinos eram os múltiplos mercados regionais ligados à praça mercantil do Rio de Janeiro, sobretudo a capitania/província mineira<sup>25</sup>. Com base nesta documentação construímos uma profusão de quadros, que, de maneira geral, nos permite conhecer fenômenos massivos em suas mudanças e permanências. Os resultados apresentados no primeiro capítulo, portanto, longe de ser uma generalização, podem sugerir hipóteses para outras regiões.

Vista a estrutura do tráfico interno de escravos, o segundo capítulo se ocupa da dinâmica e do funcionamento do negócio. Concentrado e aberto, com grandes e pequenos vendedores, o comércio interno de cativos envolveu diferentes segmentos sociais com a reprodução da escravidão. Não obstante o elevado número de pequenos comerciantes, que atuavam eventualmente no negócio, o topo deste mercado era dominado por um seletivo grupo de indivíduos, comerciantes estáveis e que controlavam os ritmos da operação. Eram mercados especializados, responsáveis por pequenos, médios e grandes despachos, geralmente vinculados a diferentes mercados regionais, quase sempre de forma sincrônica. Quem eram estes agentes? Como atuavam os grandes comerciantes de escravos do tráfico interno? Por quanto tempo

---

<sup>25</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercados e fianças, 2001a, p. 5.

permaneciam neste negócio? Como se dava o processo de redistribuição de cativos pelo interior do país? Para responder a estas questões novamente nos valem os registros de despachos de escravos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, e, mediante o cruzamento com outras fontes documentais, conseguimos avançar no sentido de compreender como funcionava a *terceira perna* do tráfico. No capítulo 2, “A dinâmica e o funcionamento do tráfico interno de escravos”, nos dedicamos à análise dos comerciantes que mais importaram cativos nas capitanias/províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, na primeira metade do oitocentos.

Tendo em vista que o fluxo mercantil e migratório entre o Rio de Janeiro e a capitania/província mineira foi o eixo mais dinâmico do negócio de comprar e vender africanos escravizados, e que sozinhos os registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte não propiciam a análise do mercado interno de escravos após a saída da tropa do Rio de Janeiro, no terceiro capítulo recorremos aos *livros de rendimento das entradas* dos registros da Mantiqueira, Picu, Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna, principais registros em termos de volume e fluxo mercantil dos séculos XVIII e XIX.

Em “Homens que transitam em caminhos que se cruzam”, conseguimos identificar as tropas saídas de Minas, confirmar a chegada delas até a Corte e acompanhar o regresso dos comboios à capitania/província mineira, com ou sem escravos. Em outras palavras, e mediante o cruzamento das fontes mencionadas, captar o verdadeiro fluxo mercantil de uma *sociedade traficante*.

Em Minas Gerais, já nas primeiras décadas do século XIX, a comarca do Rio das Mortes, onde estavam localizados os municípios de Juiz de Fora e Chapéu D’uvas, se configurou como um importante local de passagem, porta de entrada dos produtos importados que se dirigiam às regiões centrais, e por onde se dava o escoamento de mercadorias vindas das regiões norte e oeste da capitania/província em direção ao sul<sup>26</sup>. Não por acaso, muitos comerciantes/tropeiros que deixaram o Rio de Janeiro com destino a Minas Gerais, com ou sem escravos, se dirigiram para localidades que estavam assentadas nesta região. Ao analisar a trajetória de Joaquim Mendes Ferreira, e de outros membros desta renomada família de comerciantes, percebemos que o negócio de comprar e vender gente era dinâmico e acontecia também ao longo das estradas. Os povoados que surgiram ao longo dos percursos, cujos estabelecimentos garantiam pouso e abastecimento às tropas, eram pontos de entroncamento de rotas negreiras e mercantis do tráfico interno.

---

<sup>26</sup> GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais*: São João Del-Rei, 1831-1888. São Paulo: Annablume, 2002, p. 33; VELLASCO, Ivan de Andrade. A cultura da violência: os crimes na Comarca do Rio das Mortes – Minas Gerais Século XIX. In: *Revista Tempo*, vol. 9, n. 18, Niterói, jan./jun, 2005, p.173.

Por fim, nos valem da atuação da família Mendes Ferreira para demonstrar que, em não raros casos, mercadejar na *terceira perna* do tráfico abria margem à obtenção de lucros significativos. Na Corte, os comerciantes compravam gêneros, utensílios e escravos *novos*. No interior, vendiam estas mesmas mercadorias com o valor acrescido. Assim, o tropeirismo e o tráfico interno de escravos fomentaram a construção de fortunas e o diversificar das atividades mercantis. Joaquim Mendes Ferreira, e outros tantos comerciantes que atuaram no tráfico interno, prosperaram na atividade e se tornaram “figuras” conhecidas neste mercado.

Mas nem todos apresentavam o *portfólio* mercantil de Joaquim Mendes Ferreira. Havia milhares de participantes.

Iniciamos assim a segunda parte da pesquisa, tecendo algumas considerações acerca das possibilidades de análise que a fonte propicia ao historiador. Os registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte são dos poucos documentos que descrevem fisicamente o indivíduo, incluindo os escravos. Informações sobre barba, sobrancelha e outras características físicas dos viajantes viabilizaram a construção de retratos falados da escravidão e da liberdade. Os passaportes, que aludem as características físicas dos viajantes, e dos cativos alienados e/ou que acompanhavam os seus senhores, se reportam a nomes, idades, nacionalidades, moradias, ocupações, estaturas, formatos do rosto, dos olhos, do nariz, à cor dos cabelos, dos olhos, à massa corporal etc. Em síntese, informações sociais e físicas sobre pessoas e corpos. Não temos aqui, é importante frisar, qualquer pretensão de esgotar as possibilidades de análise da fonte consultada. Apresentamos os resultados iniciais de uma pesquisa ainda em fase de desenvolvimento, cujas conclusões serão exibidas em trabalhos futuros. Por ora, esperamos que os dados levantados incitem novas questões e o iniciar de novas pesquisas.

O capítulo 4, “Agentes da *sociedade traficante*: escravos tropeiros, seus senhores, forros, camaradas, padres, mulheres e cativos novos”, como o próprio título aponta, contempla a pluralidade de comerciantes que participavam da atividade. Espaço heterogêneo e propício à atuação dos mais variados agentes, pelos documentos da Polícia da Corte constatamos que milhares de pessoas se envolveram no tráfico interno de cativos na primeira metade do século XIX, alguns de forma recorrente, outros, de maneira eventual. A ampla participação social na atividade viabilizou um consenso quase naturalizado em torno do comércio de comprar e vender escravos, não obstante ele fosse concentrado em poucas mãos. Não havia contradição no fato de o negócio ser concentrado e gozar de respaldo social entre diferentes grupos sociais, uma vez que a aceitação do tráfico de escravos se deveu, antes, à sua própria abertura à participação de diferentes segmentos sociais. Cada pessoa e/ou família livre (ou forra), empresas, grupos mercantis, instituições leigas ou religiosas etc., tomou parte como pôde. Era uma *sociedade traficante*.

Na *terceira perna* do tráfico, a exemplo do que acontecia no tráfico transatlântico, o mercadejo de escravos constituía-se também em um negócio familiar e geracional. Para Minas Gerais, a capitania/província que mais importou escravos durante a primeira metade do século XIX, não poucos estudos demonstram o envolvimento de famílias da elite no mercado interno de escravos, inclusive a relação que mantinham com importantes negociantes da praça mercantil do Rio de Janeiro<sup>27</sup>. Na Zona da Mata mineira, região que pertenceu à comarca do Rio das Mortes da década de 1830, e cuja população cativa cresceu atrelada ao tráfico de escravos, constatamos a presença de algumas famílias envolvidas no negócio de comprar e vender gente escrava no interior. Algumas, tradicionais e já conhecidas famílias traficantes, outras, com personagens ainda desconhecidos e que merecem uma maior atenção. É o que veremos no quinto e último capítulo.

\*\*\*\*\*

Por fim, é importante lembrar que os números apresentados ao longo do trabalho, no que tange ao volume de escravos comercializados pelos comerciantes/traficantes abordados, são apenas aqueles que o levantamento conseguiu captar no período registrado pela Intendência de Polícia da Corte, isto é, uma pequena janela na história do tráfico interno antes de 1850. É de todo provável que muitos indivíduos já comercializassem cativos antes de 1809 e o fizessem também após 1831, como demonstramos em alguns casos. Ademais, sabemos que mesmo no período encoberto pelos registros há muitas falhas, lacunas inerentes a documentação original<sup>28</sup>.

Ao longo do texto, nos referimos aos indivíduos que participaram do tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX como comerciantes, tropeiros, viajantes, traficantes etc. Não nos preocupamos, portanto, em definir ou designar um tipo específico de “comerciante”, até porque cada pessoa/família agia conforme suas possibilidades, que variavam de acordo com o período, a demanda, os anseios, as relações sociais e de parentesco. Ainda assim, consoante as fontes documentais consultadas, os tropeiros eram os principais operadores do tráfico interno. No constante vai e vem das tropas ao Rio de Janeiro, traziam e levavam escravos *novos*, ladinos e do tipo “que trouxe”, de sua própria conta, para vender, e/ou mesmo

---

<sup>27</sup> LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas: Família, fortuna, poder e redes de sociabilidades nas Minas Gerais – A família Ferreira Armonde (1751-1850)*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2010; PINHEIRO, Fábio W.A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*. (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro, UFRJ, PPGHIS, 2007; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870*. Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005, dentre outros.

<sup>28</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018, p. 36.



endereçados a outros compradores. Transportavam mercadorias profusas, desde joias e bijuterias até grandes volumes de mantimentos e equipamentos pesados<sup>29</sup>.

Na América portuguesa, a atividade de tropeiro surgiu de forma organizada e como uma espécie de “ofício” com a descoberta do ouro em Minas Gerais, em finais do século XVII<sup>30</sup>. Neste momento o transporte de riquezas naturais no interior da colônia tornara-se imprescindível, visto que as minas recém-descobertas se caracterizavam não apenas pela abundância de ouro, mas pela carência de produtos necessários à subsistência de seus exploradores.

As viagens geralmente aconteciam com a ajuda de um membro da família, com frequência o filho mais velho, responsável por liderar e controlar os escravos acompanhantes. Aos cativos competia os afazeres mais pesados, como descarregar as cargas e proteger a mercadoria. No que se refere à composição das tropas, Hermann Burmeister destacou:

“O tropeiro, montado a cavalo, superintende o conjunto. O seu cavalo é que indica o caminho à tropa; as mulas seguem-no (...). Os trabalhos de carregar e descarregar ocupam sempre dois escravos, que suspendem o fardo ao mesmo tempo de ambos os lados do animal, pois este não suporta o peso de um só lado (...). Por isto é necessário levar no mínimo dois escravos, mesmo que a tropa não tenha mais de quatro ou cinco animais, desde que não se queira ajudar em pessoa este trabalho (...)”<sup>31</sup>.

O tamanho da comitiva era determinado por uma série de fatores, e por isso a definição de uma tropa grande ou pequena dependia do número de burros, camaradas, mercadorias, rotas utilizadas e o tempo gasto na viagem. Se formadas por apenas um lote, o equivalente a sete mulas, diziam-se tropas pequenas. Circulavam por espaços menores, entre uma e outra cidade, de pequenas fazendas a feiras locais, normalmente ligadas a uma economia de subsistência. As ditas maiores possuíam três ou mais lotes, sendo que cada lote podia ser composto de sete a doze mulas. Comumente percorriam distâncias maiores, vendendo mercadorias e fazendo serviços de fretes<sup>32</sup>.

As tropas possuíam diversos escalões de atividade, e vários trabalhadores eram requisitados para esta empreitada. O arrieiro era o responsável pelas mulas, superintendente que verificava os lotes e alertava sobre possíveis problemas. Era quase sempre um exímio ferreiro,

---

<sup>29</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018, p. 37.

<sup>30</sup> CORDEIRO, Filipe. Os tropeiros no século XXI e o sentido contemporâneo dessa atividade: estudo de caso no Vale do Paraíba e Serra da Mantiqueira. In: *X Encontro Regional Sudeste de História Oral: Educação das sensibilidades: Violência, desafios contemporâneos*. Universidade Federal de Campinas, UNICAMP, 2013, p. 1.

<sup>31</sup> BURMEISTER, Hermann. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais: visando especialmente a história natural dos distritos auri-diamantíferos*. São Paulo: Martins, 1952, p. 72.

<sup>32</sup> PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal da Bahia, 2001, p. 76.

com habilidades para pregar ferraduras e cuidar dos animais; os camaradas, também conhecidos como tocadores ou tangedores, eram peões que viajavam a pé ou a cavalo, conforme a estrada que percorriam. Os escravos se iam normalmente ao lado dos muares, quase sempre com um pau ou chicote à mão, utilizado para controlar e dar direção as bestas; o capataz marchava atrás de todos, era o responsável por tudo, e por vezes confundido com o tropeiro; o madrinheiro, menino de até 12 anos que guiava os demais, posicionava-se avante da comitiva, e além de armar a trempe, preparar o local de descanso e a alimentação da tropa, anunciava a chegada delas nas cidades<sup>33</sup>.

Ao tropeiro cabia decidir o itinerário. Ficava à frente das negociações e era quem estabelecia as relações de compra e venda nos pontos de parada. Realizava transações comerciais e administrativas, calculando os gastos e os lucros dos deslocamentos. Chamavam-se “tropeiros”, fazendeiros e criadores que formavam comitivas para enfrentar os longos meses de viagem, seguindo para feiras, mercados urbanos ou regiões de cultura onde negociavam com outros proprietários. No entanto, de acordo com Felipe Cordeiro, o termo “tropeiro” fora utilizado também para designar o condutor de tropas em si, aquele que tocava o “burro de tropa arreada”<sup>34</sup>.

Não por acaso, na *terceira perna* do tráfico encontramos tropeiros traficantes eventuais e *especializados*, homens e mulheres que atuavam sozinhos, em família e até em sociedades. Como bem se sabe, com exceção de alguns poucos territórios banhados por rios navegáveis, a tropa de mulas era o único meio de transporte a médias e longas distâncias. No circuito Rio-Minas, onde o comércio acontecia mormente “por terra”, o tropeiro era figura conhecida. Categoria complexa, incluía desde grandes proprietários de terras e escravos que comercializavam mercadorias, até simples e pequenos condutores de mulas, que conduziam produtos próprios ou endereçados a outrem, inclusive cativos<sup>35</sup>. Na sociedade traficante, aliás, até os escravos exerciam esta função.

Ao longo da pesquisa nos deparamos com tropeiros que realizaram pequenos, médios e grandes despachos de escravos. Alguns, aproveitando-se das viagens rotineiras que faziam, levavam um ou dois cativos *novos* para abastecer as suas próprias escravarias ou a de outros proprietários. Outros, faziam do tráfico interno de escravos um negócio verdadeiramente rentável, e do Rio de Janeiro partiam para várias capitanias/províncias do país, com médias e grandes remessas, notadamente para Minas Gerais.

---

<sup>33</sup> PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*, 2001, p. 78-79.

<sup>34</sup> CORDEIRO, Filipe. *Os tropeiros no século XXI e o sentido contemporâneo dessa atividade*, 2013, p. 3.

<sup>35</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018, p. 37.

A pulverização e a participação de milhares de comerciantes eventuais e pequenos conviveram em cada parte com a enorme concentração do negócio traficante. Em maior ou menor grau, comerciantes *especializados* exerciam poder político e/ou estavam fortemente atrelados a ele. Igualmente, tudo indica que os que controlavam o tráfico interno de escravos o faziam por meio de um sistema de crédito, com base em sólidas redes mercantis e de parentesco. As vilas interioranas do Brasil dependiam do provimento e do crédito de negociantes de escravos *novos* que atuavam a partir do Rio de Janeiro, mas também de outros milhares de comerciantes livres e cativos que conformavam o que chamamos de *sociedade traficante*.

## **PARTE I**

### **O tráfico interno de escravos: estrutura, dinâmica e funcionamento**

## **Capítulo 1 - Chegar e tão logo partir: a estrutura dos despachos no tráfico interno de escravos *novos* (1809-1833)**

A extensa literatura sobre o tráfico atlântico de escravos e o tráfico interno pós 1850 indica que esses são temas já profundamente conhecidos pela historiografia. Não obstante, a distribuição de cativos pelo interior do Brasil durante a primeira metade do oitocentos só recentemente se tornou objeto de estudo. Análises coevas demonstram que da cidade do Rio de Janeiro grandes comboios de escravos recém-chegados da África partiam para várias regiões do país, principalmente para a capitania/província de Minas Gerais, a maior importadora de mão de obra cativa da centúria<sup>36</sup>. Ainda assim, pouco se conhece acerca dos envios que movimentaram o tráfico interno<sup>37</sup>. É sobre o volume de escravos transportados, o número e os perfis de comerciantes envolvidos e a estrutura dos despachos que saíram do Rio de Janeiro entre os anos de 1809 e 1833 que o presente capítulo discorre.

### **1 - O comércio interno de cativos antes de 1850: a distribuição de escravos no interior do país**

Usualmente, ao falar sobre tráfico interno de escravos no Brasil, estudiosos se referem à atividade comercial que passou a ser desenvolvida de forma mais intensa após o ano de 1850, quando a travessia comercial transatlântica foi praticamente extinta<sup>38</sup>. A movimentação de cativos no Brasil, entretanto, remonta ao início do seiscentos, pois comerciantes embarcavam escravos indígenas para as “ricas áreas produtoras de açúcar da Bahia e Pernambuco a partir de diferentes portos brasileiros, principalmente da região amazônica, incluindo o Maranhão, e, numa extensão menor, de São Paulo”<sup>39</sup>.

Em finais do século XVII e inícios do XVIII, a descoberta do ouro em Minas Gerais desencadeou não apenas o afluxo de milhares de pessoas para a capitania, mas também um significativo aumento na demanda por mão de obra escrava, predominantemente africana. Neste

---

<sup>36</sup> Resultados iniciais foram apresentados por: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. *Tráfico de escravos, mercados e fianças*, 2001a.

<sup>37</sup> A expressão é de MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018, p. 419.

<sup>38</sup> Sobre o tráfico ilegal africano pós-1850, ver, entre outros: SCHEFFER, Rafael Cunha. *Comércio de escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012; FLAUSINO, Camila Carolina. *Negócios da escravidão: tráfico interno de escravos em Mariana, 1850-1886*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), Juiz de Fora, 2006; MOTTA, José Flávio. *Escravos daqui, dali e de mais além*, 2005; MACHADO, Cláudio Heleno. *Tráfico interno de escravos na região de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX*, 2002.

<sup>39</sup> GRAHAM, Richard. *Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil*. In: *Afro-Ásia*, nº 27, 2002, p. 122.

contexto, Salvador, na Bahia, se tornou um dos principais portos negreiros das Américas, assumindo papel fulcral na importação e no abastecimento de cativos aos mercados regionais, tanto no Nordeste quanto em áreas que estavam situadas no interior do país<sup>40</sup>.

Antes de as primeiras jazidas de ouro serem encontradas, dada a ausência de redes comerciais estruturadas, os escravos que chegavam à costa eram geralmente direcionados para regiões próximas aos portos de desembarque, sobretudo engenhos baianos e pernambucanos, destinos principais dos cativos até 1700. Necessária para o abastecimento de áreas produtoras de açúcar, a aquisição da mão de obra escrava era feita por leilão ou transações particulares, configurando um pequeno circuito de compra e venda<sup>41</sup>.

Estima-se que entre final do século XVI e meados do século XIX, aproximadamente 1.214.865 escravos desembarcaram em portos baianos, o que significa dizer que a Bahia recebeu 38% dos cativos que aportaram no Brasil durante a vigência do tráfico atlântico<sup>42</sup>. As cifras nem sempre foram tão altas, e até o final do século XVI a região recebia cerca de 20 mil africanos por ano, alcançando grande envergadura apenas na segunda metade do século XVII, quando o volume atingiu 205 mil escravos<sup>43</sup>. Na década de 1690, após a descoberta dos primeiros veios auríferos em Minas Gerais, o tráfico baiano cresceu vertiginosamente, e os escravos chegados da África foram destinados principalmente às minas recém-descobertas.

O *boom* da mineração, já nas primeiras décadas do século XVIII, inflacionou o valor dos escravos; se antes da descoberta pagava-se algo em torno de 40 e/ou 50 mil réis por cativo, em 1730 ele chega a ser vendido por até 200 mil<sup>44</sup>. Dadas as reais possibilidades de lucro, muitos homens mergulharam de cabeça nesta nova oportunidade, provocando uma enorme concorrência no mercado escravista. Interligados a agentes situados em vários pontos dos circuitos mercantis que se formavam, comerciantes baianos se tornaram os principais fornecedores de escravos, mantendo-se nessa posição até a segunda década do século XVIII.

---

<sup>40</sup> CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A caminho dos sertões: o tráfico interno movimentando o interior baiano, 1778-1798*. (Trabalho de Conclusão de Licenciatura em História), Universidade do Estado da Bahia, Jacobina, 2016; KELMER MATHIAS, Carlos Leonardo. *A cor negra do ouro: circuitos mercantis e hierarquias sociais na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756*. Rio de Janeiro: PPGHIS, 2007; RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a Praça mercantil de Salvador (c.1680 – c.1830)*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ, 2005, dentre outros.

<sup>41</sup> RIBEIRO, *O tráfico atlântico de escravos*, 2005, p. 95.

<sup>42</sup> Base de dados *Transatlantic Slave Trade (TSTD)*, disponível em: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

<sup>43</sup> Nesse sentido, ver: RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, João (Org.). *Conquistadores e Negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 313; VIANA FILHO, Luís. *O negro na Bahia: um ensaio clássico sobre a escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988, p. 158; GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p. 113, dentre outros.

<sup>44</sup> FLORENTINO, Manolo, RIBEIRO, Alexandre Vieira e SILVA, Daniel D. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). In: *Estudos Afro-Asiáticos*, nº 31, 2004; MILLER, Joseph C. Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830. In: P.E. Lovejoy (Ed). *Africans in Bondage: Studies in Slavery and the Slave Trade*. Madison: Univ., of Wisconsin Press, 1986.

Vívidos com o rendoso mercado que a descoberta do ouro fez abrir no interior do país, não nos causa espanto o fato de um Alvará de 1701<sup>45</sup>, que proibia a saída de escravos da Bahia e Pernambuco para as Minas, logo ter se tornado letra morta. Assim, para além do comércio negreiro, negociantes baianos assumiram o controle do tráfico interno que, nesta época, na maior parte das vezes, tinha como destino a capitania mineira<sup>46</sup>.

A distribuição de cativos pelo interior do país beneficiava não apenas comerciantes e grandes senhores de engenho, visto que os proventos deste comércio em muito enriqueciam os cofres da Coroa. Decerto, a miríade de caminhos em muito dificultava o controle real sobre as rotas comerciais, mas o fluxo de cativos entre Salvador e a região das minas não ocorreu de forma desordenada. Contratadores, isto é, os que participavam da organização do comércio, recebiam taxas que os comerciantes eram obrigados a pagar na travessia, as quais podiam variar conforme o destino e o tipo de mercadoria. Estavam isentos da cobrança os que transitavam na companhia de seus próprios escravos, bem como aqueles que moravam às margens do caminho, desde que não comercializassem cativos para a região das minas<sup>47</sup>.

Ao analisar os comerciantes, ou melhor, os *comboieiros* que levavam escravos para Minas Gerais no século XVIII, Júnia Furtado nos fornece informações bastante interessantes. Segundo a autora, não existia grandes comboios de cativos que circulavam pelo Caminho do Sertão, e ainda que a Bahia fosse uma importante fornecedora de escravos para a capitania mineira, a mão de obra servil era geralmente conduzida em pequenos lotes para serem revendidos aos mineradores<sup>48</sup>. Não obstante, havia grandes remessas também. Entre 1718 e 1719, cerca de 200 escravos entraram na Vila de Sabará, comarca do Rio das Velhas, pelos caminhos dos sertões da Bahia e Pernambuco<sup>49</sup>, e assim como eles, outros tantos costearam o rio São Francisco e seus afluentes, percorrendo algo em torno de 1.200 km até alcançarem o destino de suas jornadas. O desgaste físico e a longa viagem eram compensados pela forma como os mineiros pagavam a estes comerciantes - em ouro -, o que lhes garantia altos lucros e

---

<sup>45</sup> Arquivo Público do Estado da Bahia (doravante APEB), Ordens Régias de 20-6-1703 *apud* FLORENTINO, Manolo, RIBEIRO, Alexandre Vieira e SILVA, Daniel D. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil, 2004, p. 84.

<sup>46</sup> Nesse sentido, ver: RIBEIRO, Alexandre Vieira. E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII. In: *XII Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina, 2006; MARTINS, Maria do Carmo Salazar; SILVA, Helenice Carvalho da Cruz. Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão 1759-1772. In: *Seminário sobre Economia Mineira*, Diamantina- MG, 2006.

<sup>47</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. E lá se vão para as minas, 2006.

<sup>48</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de Negócios: A interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1999, p. 193.

<sup>49</sup> KELMER MATHIAS, Carlos Leandro. Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procações passadas no termo de Vila do Carmo (1711-1730). In: *Revista de História* (USP), v. 158, p. 89-130, 2008, p. 90.

uma enorme liquidez<sup>50</sup>. Dessa forma, a fim de abastecer as áreas mais distantes do litoral, viajantes saíam de Salvador e adentravam os sertões, deparando-se com uma infinidade de trajetos que poderiam ser percorridos.

Tais caminhos antecedem o surto das primeiras descobertas auríferas. Eram rotas antigas, já há muito utilizadas por indígenas e bandeirantes paulistas que partiam para o Nordeste. O curso das águas orientava os viajantes, e os sítios próximos às margens garantia-lhes descanso e alimentação. Como principal circuito comercial do início do século XVIII, os caminhos baianos abrigavam negros fugidos, animais selvagens e uma série de obstáculos geográficos, sem mencionar o contrabando. Ainda assim, a despeito das proibições ordenadas pela Coroa, que vetaram a circulação de mercadorias no Caminho do Sertão entre os anos de 1699 e 1714<sup>51</sup>, os extravios continuaram. Em 1721, enquanto os caminhos de Rio de Janeiro e São Paulo renderam juntos cerca de 11 arrobas e meia de ouro, o percurso da Bahia, no mesmo período, arrecadava “onze arrobas (...). Desse ano em diante até 1724, as cifras do caminho da Bahia atingem a 25 arrobas de direitos, estacionando para decrescer, depois de 1724, a insignificantes quantias”<sup>52</sup>.

As picadas que interligavam Bahia e Minas Gerais, além de facilitar o comércio clandestino de escravos, de ouro, de gado e de outras mercadorias, viabilizava o acesso do centro administrativo reinol à mercados de consumo situados no interior<sup>53</sup>. Pelo comércio de cabotagem, por exemplo, agentes mercantis residentes na Bahia e em Pernambuco enviavam carregamentos de africanos e mercadorias para o porto do Rio de Janeiro, e de lá os encaminhavam para Minas Gerais. Ambas as formas de comércio estreitaram os circuitos mercantis entre as três mais importantes capitânicas do século XVIII (Bahia, Rio de Janeiro e Minas Gerais), promovendo a interação direta ou indireta de comerciantes baianos, mineradores e homens de negócio estabelecidos na praça fluminense<sup>54</sup>.

Minas Gerais absorveu grande parte dos cativos que desembarcaram em Salvador. De acordo com Maurício Goulart, entre os anos de 1728 e 1748, cerca de 40% dos africanos que chegaram a este porto tiveram como destino a região das minas<sup>55</sup>. Tais cifras foram confirmadas por Alexandre Vieira Ribeiro que, ao analisar os registros de despachos de Salvador, sob a

---

<sup>50</sup> Na Bahia, o pagamento dos traficantes era feito com açúcar, sendo o comércio de escravos com a região das Minas um negócio mais rentável. Ver: KELMER MATHIAS, Carlos Leandro. *Nos ventos do comércio negro*, 2008; SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo, Companhia das Letras: São Paulo, 1998, p. 166.

<sup>51</sup> Nesse sentido, ver: CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007, p.124-132.

<sup>52</sup> LIMA JÚNIOR, Augusto. *Capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1978, p. 40.

<sup>53</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador*, 2009, p. 59.

<sup>54</sup> KELMER MATHIAS, Carlos Leandro. *Nos ventos do comércio negro*, 2008, p. 118.

<sup>55</sup> GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil*, 1975, p. 165.



guarda do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), constatou que no íterim de 1739 a 1759 a capitania mineira recebeu em torno de seis mil cativos por ano, sendo a Bahia responsável por aproximadamente 35% do total desse volume. Ademais, vale salientar que de Salvador muitos escravos foram despachados também para Goiás, Rio Grande do Sul e Colônia do Sacramento<sup>56</sup>.

A parcela de senhores autônomos que revendiam escravos a outras capitanias em função da demanda de mão de obra não deve ser descartada, e ainda que as fontes revelem maior participação de escravos *novos*, isto é, recém-chegados da África, indicando-nos que a distribuição de cativos em Salvador estava intimamente ligada ao comércio transatlântico, é possível que muitos senhores e comerciantes operassem no tráfico interno por conta própria.

Por meio do Códice 249, do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Maria do Carmo Martins e Helenice Carvalho da Silva analisaram o volume de escravos remetidos de Salvador para outras capitanias da América portuguesa durante os anos de 1759 e 1772. As autoras ressaltaram a importância de Minas Gerais enquanto mercado consumidor de cativos, responsável por absorver 58,8% de todos os escravos que partiam da Bahia, dos quais 91,2% eram africanos<sup>57</sup>. Raphael Santos e Carolina Corrêa atestaram a participação baiana no comércio interno de escravos para Minas Gerais desde a primeira metade do século XVIII, quando em inventários *post-mortem* da comarca do Rio das Velhas, referentes ao período de 1713 a 1733, verificaram que 60% dos africanos eram oriundos da Costa da Mina, uma das principais fornecedoras de mão de obra cativa de Salvador. Pelo perfil dos escravos, predominantemente homens e em idade produtiva, perceberam a importância que os circuitos comerciais de distribuição assumiram para a manutenção e reposição do contingente cativo nas Gerais<sup>58</sup>.

A queda da produção aurífera ocasionou redução no volume de escravos saídos de Salvador para a capitania mineira, porém, entre 1760 e 1770, 60% dos cativos que aportavam na Bahia eram ainda remetidos para esta região<sup>59</sup>, talvez não mais em decorrência da mineração, mas das várias atividades econômicas que estavam sendo desenvolvidas em Minas Gerais, como a agricultura, a pecuária e as atividades artesanais. Com efeito, o ouro foi peça

---

<sup>56</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. E lá se vão para as minas, 2006, p. 4; RIBEIRO, Alexandre Vieira. Padrão e perfil do comércio de escravos da Bahia para o Rio Grande do Sul e Colônia do Sacramento, 1760-70/1811-20. In: *III Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis, São Leopoldo: Oikos, 2007.

<sup>57</sup> MARTINS, Maria do Carmo Salazar; SILVA, Helenice Carvalho da Cruz. *Via Bahia*, 2006, p. 6.

<sup>58</sup> SANTOS, Raphael & CORRÊA, Carolina. A trajetória econômica da comarca do Rio das Velhas: um estudo das estruturas de posse de escravos e as relações com o mercado internacional de escravos (século XVIII). In: PAIVA, Eduardo França; IVO, Isnara Pereira. *Escravidão, mestiçagem e histórias comparadas*. São Paulo, Annablume; Belo Horizonte, PPGH-UFGM; Vitória da Conquista, Edições, UESB, 2008.

<sup>59</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. E lá se vão para as minas, 2006, p. 5; KLEIN, Herbert S. *A Escravidão Africana*. América Latina e Caribe. São Paulo, Editora Brasiliense, 1987, p. 83.

fundamental no tráfico negreiro, incitou a formação de circuitos mercantis e aproximou diferentes partes da América portuguesa<sup>60</sup>.

Ora, o fato de a Bahia ter atuado como a principal fornecedora de mão de obra cativa para Minas, contribuindo de forma significativa para o desenvolvimento econômico da região, atesta essa articulação interna. Tal cenário começou a ser alterado por volta de 1725, quando a participação baiana no abastecimento de escravos para a capitania mineira passou a perder espaço. Já em 1728, segundo Ângelo Alves Carrara, o Rio de Janeiro havia se tornado o principal centro abastecedor da região<sup>61</sup>, mantendo essa posição até meados do século XIX. Para que se possa ter uma ideia, em meados 1726, o Provedor da Fazenda Real da capitania do Rio de Janeiro informou que 12.546 cativos haviam sido remetidos do Rio de Janeiro para Minas Gerais, entre agosto de 1721 e janeiro de 1726. Pouco tempo depois, entre 7 de outubro de 1727 e 2 de abril de 1728, outros 2.367 escravos foram enviados para a região das minas. Quase um século depois da descoberta do ouro, entre 1762 e 1763, mais 6.941 cativos saíram do Rio de Janeiro com destino a esta capitania<sup>62</sup>, números que se tornaram cada vez mais expressivos no correr do século XIX.

A partir do momento em que o Caminho Novo se consolidou como a principal rota comercial do setecentos, a Bahia passou a desempenhar papel complementar no que se refere ao abastecimento de escravos para Minas Gerais. Já na década de 1720, o Rio de Janeiro mostrava-se responsável por cerca de 20% dos 15 mil africanos que anualmente chegavam à América portuguesa, e enquanto o movimento de escravos no porto de Salvador declinava, a capitania fluminense apresentava comportamento sempre ascendente<sup>63</sup>. Não foi um processo repentino, visto que, desde 1710, o Rio de Janeiro dava sinais de “assumir as formas de uma das principais encruzilhadas do império”<sup>64</sup>.

O Caminho Novo diminuiu o tempo da travessia no circuito Rio-Minas, possibilitou a redução de despesas com a manutenção dos escravos, queda nas taxas de mortalidade e na fuga dos cativos. Além disso, o percurso propiciava um rápido retorno do capital investido, favorecendo a lucratividade da empresa traficante, que incrementou cada vez mais o tráfico negreiro da capitania. Entre 1715 e 1727, dos cativos que chegavam ao Rio de Janeiro, 2.300 saíam anualmente para Minas. O decênio de 1730 assistiu ao desembarque de 7.400 escravos

---

<sup>60</sup> KELMER MATHIAS, Carlos Leonardo. *A cor negra do ouro*, 2007.

<sup>61</sup> CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007, p. 117-119.

<sup>62</sup> GUEDES, Roberto Ferreira. Livros paroquiais de batismo, escravidão e qualidades de cor (Santíssimo Sacramento da Sé, Rio de Janeiro, Séculos XVII- XVIII). In: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; SAMPAIO, Antônio C. Jucá (Orgs). *Arquivos paroquiais e história social na América lusa, Séculos XVII e XVIII*. Métodos e técnicas de pesquisa na reinvenção de um corpus documental. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014, p. 138-140.

<sup>63</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 37; CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade*, 1969, p. 207.

<sup>64</sup> SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*, 2003, p. 174.

por ano, dois terços vindos diretamente da África, configurando um aumento de quase 40% no volume das importações feitas nas décadas de 1710 e 1720<sup>65</sup>. Neste período, o número de escravos que chegavam ao Rio de Janeiro superava em definitivo os desembarques de Salvador, assim como as exportações congo-angolanas, que excederam a chegada de cativos oriundos da Costa da Mina e transformaram Luanda no maior porto negreiro da África<sup>66</sup>.

Neste contexto, o Rio de Janeiro se firmou como principal centro distribuidor de africanos do país, e além de sustentar a reprodução escravista de Minas Gerais, que continuou a absorver em torno de 65% dos cativos que chegavam à capitania fluminense, passou a abastecer por via marítima parte da demanda do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Bahia e Espírito Santo<sup>67</sup>. Pode-se dizer, portanto, que no período que nos ocupa a distribuição interna de cativos na América portuguesa, de 1809 a 1833, os circuitos que partiam de Salvador na Bahia, e, sobretudo, do Rio de Janeiro, já tinham mais de um século de história e de estrutura mercantil traficante.

\*\*\*\*\*

Visto o panorama geral apresentado, chamamos atenção para o fato óbvio de que o tráfico de escravos não terminava com a chegada dos navios aos portos brasileiros, pois após a travessia atlântica um longo percurso era trilhado pelos cativos que, por terra ou pelo comércio de cabotagem, eram distribuídos pelo interior do país. Vendidos e comprados por mais de uma vez até alcançarem o destino de suas jornadas, os escravos eram enviados à região centro-sul, nordeste, e zonas externas aos domínios portugueses. Para Roberto Borges Martins, esta era a *terceira perna* do tráfico. O trato negreiro, que acontecia por meio de três etapas/pernas essenciais para o bom funcionamento e continuidade do sistema, tinha no percurso de saída do sertão, do interior da África até os portos de embarque no litoral, sua *primeira perna*; a segunda caracterizava-se pela travessia atlântica; e a terceira, pelo desembarque no Brasil e o destino dos escravizados no interior do continente<sup>68</sup>.

Temática recente e ainda pouco explorada, a distribuição interna de cativos no Brasil vem se tornando objeto de estudo hodierno da historiografia. Não se trata de análise fácil, cujos dados numéricos e demográficos não esclarecem por completo questões relacionadas à

---

<sup>65</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 37.

<sup>66</sup> Neste ínterim, o porto de Luanda exportou mais de 204 mil escravos, cuja metade teve como destino a capitania do Rio de Janeiro. FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, 2012; CURTO, José C; GERVAIS, Raymond R. A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844. In: *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2002, p. 85-138; KLEIN, Herbert S. The Portuguese Slave Trade from Angola in the 18th Century. In: KLEIN, Herbert. *The Middle Passage* (Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade). Princeton, Princeton University Press, 1978.

<sup>67</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 38-41.

<sup>68</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018, p. 419.

organização, ao transporte, as redes comerciais e os agentes atuantes nos circuitos. Trabalhos recentes e específicos para algumas regiões do país lançaram luz sobre esse comércio. São pesquisas de fôlego, que apesar dos esforços deixaram em aberto uma série de dúvidas e inquietações. Ora, ainda bem. Pois nisso reside o renovar da pesquisa histórica, com estudos que coloquem novas perguntas, ainda que algumas delas devirem de dados já elaborados. Por exemplo, quais as rotas utilizadas no tráfico interno de cativos? Qual a estrutura dos despachos de escravos remetidos pelo Rio de Janeiro para outras capitanias/províncias do país? Qual o papel desempenhado pelo comércio de cativos na sociedade oitocentista? Qual o impacto do tráfico interno na estruturação social, econômica e política das vilas e demais paragens? Não prometo responder a todas estas indagações, mas avançar na medida do possível com base na documentação existente, e, quem sabe, incitar novas questões e possibilidades de análise<sup>69</sup>.

## **2 - Intendência-Geral de Polícia da Corte: passaportes e despachos de escravos**

Com a chegada da família real ao Brasil, o Rio de Janeiro, que já era o centro do poder político e econômico do império luso-brasileiro, passou por uma série de transformações políticas, econômicas e sociais. Com efeito, a instituição de um complexo sistema administrativo e judicial, voltado para as diversas áreas da governação portuguesa, fez-se extremamente necessário.<sup>70</sup>

Criada em 5 de abril de 1808, a Intendência-Geral de Polícia da Corte e do Estado do Brasil fez parte deste contexto. Dotada de poderes judiciais e administrativos, a Polícia da Corte do Rio de Janeiro responsabilizava-se pela manutenção da ordem, salubridade, conduta dos habitantes, *bem viver* dos moradores, e pela circulação de mercadorias e pessoas, inclusive de escravos<sup>71</sup>. Para aferir o fluxo de indivíduos que partiam da cidade do Rio de Janeiro, a administração se valeu de despachos de escravos e passaportes, documentos que atestam a proeminência do comércio interno no eixo Sul-Sudeste do país durante as três primeiras décadas

---

<sup>69</sup> Pesquisa de doutorado em história financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

<sup>70</sup> Aos poucos, com a criação de importantes órgãos, como as secretarias de Estado, o Erário Régio, a Casa Real, tribunais superiores e diversas instituições científicas e educacionais, a organização administrativa foi reproduzida e adaptada à nova realidade. CABRAL, Dilma. Estado e Administração na formação de um país independente. CABRAL, Dilma (Org.); BARCELOS, Fábio Campos; SOUSA, Louise Gabler; ALVES, Salomão Pontes. *Estado e Administração: A construção do Brasil independente (1822-1840)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2015, p. 17.

<sup>71</sup> Nesse sentido, ver: FARIA, Regina Helena Martins de. *Em nome da ordem: a constituição dos aparatos policiais no universo luso-brasileiro (sécs. XVIII-XIX)*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007; BRETAS, Marcos Luiz. A polícia carioca no Império. In: *Estudos Históricos*, v. 12, n. 22. Rio de Janeiro: FGV, 1998, p. 122; ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro (1808-1822)*. Petrópolis: Vozes, 1988; NADER, Gizlene. *A polícia na Corte e no Distrito Federal*. Rio de Janeiro: PUC, 1981.

do século XIX, sobretudo no que tange à distribuição de africanos recém-chegados da África. Do Rio de Janeiro, ponto nodal do eixo mais dinâmico da economia colonial/imperial, escravos partiram para diferentes regiões, alcançando áreas interioranas e, por vezes, além dos domínios portugueses. Em suma, “despachos e passaportes foram criados para governar”<sup>72</sup>.

Infelizmente, no que concerne ao tráfico de escravos, uma legislação específica de despachos e passaportes da Polícia da Corte do Rio de Janeiro não foi ainda localizada, restando-nos apenas alguns informes indiretos a esse respeito. Na *Coleção de Leis do Brasil*, os decretos de 7 e 9 de março de 1809 se referem a medidas que deveriam ser tomadas quando da circulação de pessoas e mercadorias no porto do Rio de Janeiro; uma portaria de 7 de julho de 1808 diz respeito à emissão de passaportes para pessoas com destino às Minas “e outras povoações do interior saindo das Capitânicas Marítimas e da Corte”; na regulamentação dos “Oficiais da Polícia e suas rendas” há informações sobre a criação de cargos cuja função seria emitir passaportes e conceder permissões de despachos para mercadorias; no “Plano da Contadoria e tesouraria da Intendência” menções sobre passes e direitos de escravos, nos quais conseguimos verificar o nome de “quem paga os direitos, número de escravos e portos para onde se dirigem”<sup>73</sup>. Índícios que demonstram a real intenção da Polícia da Corte, qual seja: arrecadar receitas e controlar a circulação de pessoas, escravos e mercadorias saídos do Rio de Janeiro.

Sob a guarda do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), a documentação alusiva ao tráfico interno de escravos nas primeiras décadas do século XIX foi sistematizada em extensos bancos de dados, que englobam os códices 390, 421, 424 e 425. Supervisionado por João Fragoso e coordenado por Roberto Guedes Ferreira, no âmbito do então Laboratório de Pesquisa em História Social da UFRJ, a empreitada foi realizada entre os anos de 1999 e 2001, a partir da proposta do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), na época presidido por Roberto Borges Martins. Em síntese, os códices 421 e 425 podem ser caracterizados como de passaportes, e os 390 e 424 como de despachos.

---

<sup>72</sup> GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade: honra e infâmia (Corte do Brasil, 1809-1833). In: *AFRO-ÁSIA* (UFBA. IMPRESSO), v. 59, p. 197-234, 2019.

<sup>73</sup> *Coleção das Leis do Império do Brasil – 1808-1820*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 6-7 e 78. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>. Acesso: 19 de agosto de 2019. Ver, também, FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a; GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade, 2019; GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833). In: IVO, Isnara; GUEDES, Roberto. (Org.). *Escravidão: povos, poderes e legados: Américas, Goa e Angola (séculos XVI-XXI)*. 1ed. São Paulo: Alameda, 2020, v. 1, p. 273-300; GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista: rotas e agentes no comércio interno de cativos entre a corte e São Paulo (1809-1933). In: AGCRJ. (Org.). *Escravidão e luta pela liberdade no Rio de Janeiro: histórias, arquivos e patrimônio*. 56ed. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/AGCRJ, 2020, v. 1.

O código 390 versa sobre a saída de escravos para os portos do Sul, abrangendo o período de 1815 a 1826, com exceção do ano de 1825. Registra informações acerca do volume, data, destino e pagamento de direitos reais, cujo valor variava de acordo com o tamanho da remessa. Não faz alusão a traços físicos de viajantes, relatando apenas o nome do despachador. Pouco aduz em relação aos escravos, e quando o faz, descreve naturalidade, procedência africana e, eventualmente, cor e idade. O código 421, formado por 23 volumes, reúne sob um mesmo fundo documental registros de passaportes (concentrados até 1822) e despachos de escravos (acumulados a partir de 1824), com pessoas que partem e/ou remetem cativos para diversas localidades do país, inclusive para fora dos domínios portugueses. Do mesmo modo podemos descrever o código 425, que compreende despachos e passaportes de forma simultânea. Já o código 424 trata de despachos de escravos e encobre o período de 1826 a 1831.

Informações inerentes ao comércio interno podem ser encontradas também nos códigos 411, 419, 1000 e 1002. O código 411, que trata de termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço etc., compreende os anos de 1822 a 1834. Assinala os abonadores, fiadores, pagamentos de sisa e despachos, mas menciona com pouca frequência o destino dos viajantes. Ademais, não apresenta nenhuma informação referente aos atributos físicos dos chefes de tropa (o primeiro nomeado de cada despacho/passaporte), dos escravos ou dos acompanhantes que transitavam pelo percurso. O código 419, constituído por três volumes, refere-se à entrada de pessoas vindas do Sudeste entre os anos de 1829 e 1832. Em alguns casos, além de mencionar a data do registro, o nome do chefe e de seus acompanhantes, faz alusão à condição civil (livres, escravos ou forros) dos tropeiros que chegavam à Corte, sobretudo se cativos. Informa ainda sobre outras características dos acompanhantes, combinadas ou não ao estatuto civil, como *camaradas*, *companheiros*, *parceiros*, *escravos*, *camaradas escravos* e *parentes*.

Igualmente, no que tange ao comércio interno de cativos, passaportes e despachos exibem diferentes tipos de escravos. Os (1) “novos”, africanos sem nome cristão, recém-chegados ao Rio de Janeiro e que formavam a imensa maioria; os (2) “ladinos”, já com nome cristão, ou assim caracterizados por terem sido batizados; os (3) “escravos que trouxe”, isto é, cativos que provavelmente acompanhavam as tropas vindas ao Rio e de regresso a São Paulo, e alhures, embora a expressão pudesse também aludir cativos traficados. Quando o responsável pela tropa era também escravo, os acompanhantes de igual condição jurídica eram chamados de (3.1) “parceiros”. As (4) crias, filhos de escravos *novos* ou ladinos, e os (5) marinheiros, que iam nas embarcações com destino a áreas costeiras do Sul<sup>74</sup>.

---

<sup>74</sup> Sobre parceiros, ver: SLENES, Robert W. Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava - Brasil Sudeste, século XIX. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999; p. 51; KARASH, Mary. A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850). São Paulo: Companhia das Letras, 2000. Ademais, Cf.: FRAGOSO, João;

Quanto aos crioulos, somente conseguimos identificá-los quando da observação de características demográficas, como sexo, origem etc. Isso não significa dizer, contudo, que eles estavam ausentes nos documentos. Próprio da sociedade escravista outrora, comerciantes empregavam expressões “novos” e “ladinos” para classificar suas “mercadorias”. Além disso, no Rio de Janeiro oitocentista, três tipos de licença eram empregadas na comercialização de escravos: uma para *novos*, outra para ladinos e uma para a compra e venda de ambos<sup>75</sup>, sendo plausível supor que, no mercado escravista da época, crioulos fossem vendidos como ladinos, justificando assim sua omissão nos códices.

A essa altura, no entanto, o leitor deve estar se perguntando: mas afinal, o que eram passaportes e despachos? O passaporte era uma licença “por escrito que dá a pessoa, a quem isto incumbe, ao que quer sair para fora do reino ou cidade”<sup>76</sup>. Versava sobre a partida de indivíduos livres ou escravos que encabeçavam tropas, chefes de tropas, acompanhados ou não de outros membros da comitiva. Abrangia viagens feitas por homens e mulheres solitários ou em companhia de parentes e escravos domésticos, mas também em certos casos com a presença de alguns cativos comercializados (despachados). Em outras palavras, passaportes eram emitidos para todos aqueles que, saindo do Rio de Janeiro, iam preferencialmente para Minas Gerais, São Paulo, Espírito Santo, Rio Grande do Sul e outras tantas localidades situadas no interior do que hoje conhecemos como Sul-Sudeste do país. Saídas com destino à Bahia eram também realizadas, ainda que com menor frequência, assim como para Europa, América não portuguesa, e mesmo de retorno à África.

Rico em informações, esse tipo de registro permite-nos observar dados pessoais e sociais dos viajantes, tais como o nome, o sexo, a idade, o ofício, o título, a cor (social ou não) conjugada ou não à condição jurídica (pardo, trigueiro, preto, preto forro, pardo forro etc.), o estado conjugal, a moradia, a naturalidade, o destino e a data de partida. Características corporais, diga-se, altura, peso, formato do rosto, cor dos olhos, barba e cabelo eram igualmente registradas pelos funcionários da Polícia. Para cativos, há informações acerca da naturalidade crioula ou africana (Angola, Congo etc.), bem como sinais na face e marcas no corpo. Referências que o governo julgava imprescindível para dar cara à sua gente. Em suma, passaportes são dos raros documentos em que as pessoas eram fisicamente descritas, incluindo os escravos. Ademais, exibiam informações sobre os documentos que os viajantes apresentavam aos oficiais ao sair da Corte, em guias, atestados, fianças, pagamentos de sisa e

---

FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a; FRAGOSO, João e FERREIRA, Roberto Guedes. Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada, 2001b.

<sup>75</sup> KARASH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*, 2000, p. 67-85.

<sup>76</sup> Antônio Moraes e Silva. *Dicionário da Língua Portuguesa*, 1813. Verbetes Passaporte.

direitos reais sobre o transporte de escravos e mercadorias. Os passaportes de Maximiano José das Neves e Francisca de Jesus, ambos de outubro de 1809, elucidam o que foi dito:

“Maximiano José das Neves, natural de Lisboa e morador nesta cidade, de idade de 20 anos, que vive de negócio, solteiro, estatura ordinária e rosto comprido, e muito bexigoso, bastante barba, sobrancelhas pretas, parte para Ilha de Santa Catarina, e leva seu escravo de nome Joaquim Angola, estatura ordinária, rosto comprido sem barba, sobrancelhas delgadas, e leva mais 14 escravos novos no Bergantim Miliciano, Mestre José Antônio da Costa, dos quais apresentou a competente fiança como consta da guia que apresentou foi reconhecido por Aleixo Paes Sardinha”<sup>77</sup>.

“Francisca de Jesus, mulher crioula, natural e moradora em Macacu, distrito desta cidade, de idade de 40 anos, solteira, estatura ordinária, rosto comprido e bexigoso, sobrancelhas delgadas, parte para Minas de Cantagalo pela Cachoeira, com quatro filhos de nomes Joaquim da Silva, homem pardo de idade de vinte e um anos, que vive do ofício de carpinteiro, estatura ordinária, rosto comprido, com princípio de barba, sobrancelhas delgadas, Laureano crioulo, estatura ordinária, de idade de 16 anos, rosto comprido, olhos grandes, sobrancelhas delgadas, Claudina Francisca de Jesus, parda de idade de quinze anos, estatura ordinária, rosto comprido, sobrancelhas delgadas, lábios grossos, e Manoel, de idade de dez anos, rosto comprido, sobrancelhas delgadas, nariz rombo. E leva mais Inácia de Jesus, sua irmã, de idade de trinta e seis anos, estatura mais da ordinária, rosto comprido, lábios grossos, sobrancelhas delgadas, nariz pouco chato, com quatro filhos, Firmina de idade de onze anos, rosto comprido, sobrancelhas delgadas, nariz afilado, Luisa, de idade de dez anos, rosto comprido sobrancelhas delgadas, olhos pretos, Mateus, de oito anos, rosto comprido, sobrancelhas delgadas, e Angélica Felisberta, de idade de vinte anos, rosto comprido, sobrancelhas delgadas, nariz afilado, apresentou folha corrida e foram reconhecidos por Antônio de Oliveira Pinto”<sup>78</sup>.

Embora permitam conhecer o volume de cativos comercializados, despachos são menos ricos em detalhes que passaportes. Apresentam autorizações e nomes de terceiros (abonadores, fiadores, reconhecedores), sem lhes imputar qualquer descrição física ou social. No que diz respeito ao condutor da tropa e/ou responsável pela remessa, não é possível saber com precisão se o despachador partia junto com os escravos, ou apenas os remetia, dificultando a análise.

Quando da remessa de escravos *novos*, o documento nada informa sobre os aspectos sociais e físicos dos viajantes, salvo o nome de quem os despachava. Quanto aos cativos, a existência de marcas corporais foi mencionada apenas para africanos recém-chegados ao Brasil, sem outras descrições de atributos físicos. As marcas, que podiam ser coletivas ou uma para cada escravo, assinalavam a posse de senhores e/ou comerciantes<sup>79</sup>, mas não podemos desprezar

---

<sup>77</sup> A referência completa: Arquivo Nacional – Coleção Polícia da Corte (doravante AN-CP), Códice 421, volume 1, página 175.

<sup>78</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 50.

<sup>79</sup> Ver: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a; FIGUEIREDO, Luciano Raposo. *Marcas de escravos*. Listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841). Rio de Janeiro: Publicações Históricas, 1990.



a possibilidade de que fossem carimbos oriundos de sociedades africanas de origem, sobretudo da África Central atlântica, de onde veio a imensa maioria dos escravizados que desembarcaram no Rio de Janeiro<sup>80</sup>. Carimbo não é um termo dicionarizado por Moraes e Silva, deriva da palavra *kirimbu* em quimbundo, que quer dizer marca. Marcar alguém era atestar a condição de escravo em sociedades do Reino de Angola<sup>81</sup>.

A parca caracterização de viajantes e escravos *novos* é compensada, contudo, pela descrição física de cativos ladinos, como nos mostra o despacho realizado por José dos Santos Almeida, em setembro de 1809:

“José dos Santos Almeida remete para São Paulo pela vila de Santos no Bergantim Destino de que é mestre ele dito Almeida, oitenta e nove escravos, a saber, desses quatro ladinos de nomes Felícia Rebolo, de estatura ordinária, rosto comprido, lábios grossos, sobranceiras delgadas, Rosa Mogumbe, de estatura ordinária, rosto comprido, lábios delgados, sobranceiras finas, nariz rombo, com um filho de nome Graciano, molequinho de dez anos, rosto comprido, sobranceiras delgadas, e Felipa crioula, estatura ordinária, rosto comprido, lábios grossos, sobranceiras delgadas, dos quais pagou os reais direitos como consta da guia que apresentou, e assinou este termo Manoel Joaquim Ribeiro, e João Joaquim Marques de Castro morador em casa do dito Ribeiro”<sup>82</sup>.

Por vezes, despachos mencionavam os vendedores, os compradores e os proprietários, como no registro de Antônio José Lorena, que em 14 de março de 1828 remeteu nove cativos para Resende:

“Termo que assina Francisco Antônio da Gama de como recebeu o atestado com que Antônio José Lorena despachou para Resende 9 escravos novos, comprados a Feliciano Antônio de Macedo”<sup>83</sup>. (Grifos nossos)

“Termo que assina o dito Gama de como recebeu o atestado com que o P<sup>o</sup>. Manoel da Veiga Cabral despacha para Campos quarenta e três escravos novos, destes sendo um ladino de nome Vicente Nação Cabinda todos de sua propriedade”<sup>84</sup>. (Grifos nossos)

---

<sup>80</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997; MILLER, Joseph. C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison: Wisconsin University Press, 1988; FERREIRA, Roquinaldo. *Dos Sertões ao Atlântico, Rio de Janeiro*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997; CANDIDO, Mariana. *An African slaving port and the Atlantic world: Benguela and Its Hinterland*, Nova York: Cambridge University Press, 2013; RODRIGUES, Aldair Rodrigues. African body marks, stereotypes and racialization in eighteenth-century Brazil, *Slavery & Abolition*, 42:2, 315-344, 2021.

<sup>81</sup> SANTOS, Catarina Madeira. Les mots e les normes juridiques de l’esclavage dans la colonie portugaise d’Angola aux XVIIe et XVIIIe siècles (les mucanos comme jugmentes de liberté. In : *Brésil(s): Cahiers du Brésil Contemporain*, n. 1 (2012), p. 139 e 144.

<sup>82</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 82.

<sup>83</sup> AN-CP, Códice 424, volume 2, página 174.

<sup>84</sup> AN-CP, Códice 424, volume 4, página 4.

Apesar das diferenças, em não poucos casos, despachos de escravos e passaportes podiam se combinar em um mesmo registro. Despachar/remeter escravos para fora do Rio de Janeiro não foi uma atribuição exclusiva dos despachos, pois em alguns passaportes verificamos remessas de cativos *novos* para várias regiões do país. A despeito do controle que exercia sobre a saída de pessoas e mercadorias da capitania/província fluminense, a Polícia da Corte nem sempre tomou o cuidado de delinear um documento específico para os despachos, como é o caso dos códices 421 e 425<sup>85</sup>.

Não obstante a importância que possuem para a análise do tráfico interno nas primeiras décadas do oitocentos, os códices da Polícia da Corte apresentam contrariedades que limitam a abrangência de suas conclusões. Os de número 421 e 424, por exemplo, agregam informações distintas sobre os mesmos despachos. Como o conteúdo do código 424 coincide com os volumes 21-23 do código 421, se por falta de cuidado/atenção forem somados, corre-se o risco de dobrar o número de cativos expedidos. Por isso, eliminamos todos os registros repetidos. Apesar de ser uma fonte seriada e basicamente produzida por uma mesma instituição, há elementos que aparecem com mais frequência em um determinado registro, levando-nos a dados voláteis e não assíduos. Os códices da Polícia da Corte, enfim, devem ser analisados com cuidado após apuradas as informações.

## **2.1 - Os escravos: contexto, subcontagem e desproporções numéricas**

Dos cativos elencados na fonte, João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira indicaram os *novos* como o meio mais seguro de analisar a representatividade dos códices frente ao tráfico atlântico. Porém, ao cruzarem remessas de escravos *novos* com estimativas referentes ao desembarque de africanos no porto fluminense, entre os anos de 1790 e 1830<sup>86</sup>, desproporções numéricas começaram a aparecer. Os autores salientam que tais disparidades devem ser analisadas à luz dos acontecimentos políticos, econômicos e sociais que marcaram as primeiras décadas do século XIX, ou seja, ressalvas precisam ser feitas.

Documentos ainda pouco explorados, se analisados sem as devidas precauções, registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte do Rio de Janeiro exibem resultados distorcidos acerca do quantitativo de escravos que saíram da capitania/província fluminense na primeira metade do século XIX. A subcontagem dos dados, resultado do imenso valor que a Polícia dava à informação, quase sempre redundava do fato de as remessas poderem ser registradas em até três

---

<sup>85</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 11 e 14.

<sup>86</sup> Sobre os desembarques de africanos no Rio de Janeiro entre os anos de 1790 e 1830, ver: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 51.

vias<sup>87</sup>, o que nos ajuda a entender as divergências numéricas que por ora se discute. Em trabalhos iniciais, além de salientarem a riqueza de informações e as amplas possibilidades de análise, Fragoso e Guedes indicaram os principais problemas que a fonte contém. As conclusões apresentadas pelos autores, no entanto, foram exibidas sem que houvesse qualquer análise pormenorizada dos registros repetidos, de modo que a não padronização dos nomes e exclusão de informações duplicadas gerassem somatórios dúbios.

Após exaustivo trabalho de depuração de dados, apresentamos resultados atualizados sobre a distribuição de cativos no interior do país, entre os anos de 1809 e 1833<sup>88</sup>. As tendências mais gerais do comércio, já bem salientadas por Fragoso e Guedes, não sofreram grandes alterações. Ainda assim, sublinhamos a necessidade de revisão e correção dos dados em pesquisas que se valerem desta mesma fonte primária para compreender a estrutura, a organização e o funcionamento da *terceira perna* do tráfico.

**Tabela 1: Remessas anuais de escravos novos na Praça do Rio de Janeiro diante das estimativas do tráfico atlântico de escravos (1809-1833)**

Anos	Novos (a)	Novos % de (a)	Novos % de (b)	Total geral dos códigos (a)	Total do tráfico atlântico (b)
1809	1.692	40,7	12,8	4.162	13.171
1810	74	32,3	--	229	--
1811	1.276	47,6	5,7	2.681	22.520
1813	2.776	42,6	16,1	6.510	17.280
1814	878	40,7	5,7	2.156	15.300
<b>1809-14</b>	<b>6.696</b>	<b>42,5</b>	<b>9,8</b>	<b>15.738</b>	<b>68.271</b>
1815	2.673	45,4	20,1	5.886	13.330
1816	4.019	45,9	22,2	8.753	18.140
1817	3.434	33,1	19,4	10.376	17.670
1818	3.110	26,2	12,7	11.861	24.500
1819	2.549	26,1	12,3	9.758	20.800
1820	2.136	28,9	10,1	7.400	21.140
1821	1.117	39,4	5,4	2.836	20.630
<b>1815-21</b>	<b>19.038</b>	<b>33,5</b>	<b>14,0</b>	<b>56.870</b>	<b>136.210</b>
1822	9.508	62,4	40,8	15.237	23.280
1823	4.668	72,3	23,8	6.460	19.640
1824	12.319	86,9	50,0	14.177	24.620
1825	9.143	90,8	34,8	10.065	26.240
1826	17.514	91,5	49,3	19.136	35.540
1827	11.056	93,4	39,0	11.835	28.350

<sup>87</sup> BRETAS, Marcos Luiz; ROSEMBERG, André. A história da polícia no Brasil: balanço e perspectivas. In: *Topoi*, v. 14, n. 26, jan./jul. p. 162-173, 2013, p. 164.

<sup>88</sup> Na presente pesquisa, além de excluir informações repetidas e efetuar a padronização dos dados, utilizamo-nos dos códigos 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Anos	Novos (a)	Novos % de (a)	Novos % de (b)	Total geral dos códigos (a)	Total do tráfico atlântico (b)
1828	21.680	96,7	47,8	22.427	45.390
1829	18.176	87,1	38,4	20.879	47.280
1830	21.632	81,0	70,0	26.717	30.920
<b>1822-30</b>	<b>125.696</b>	<b>85,5</b>	<b>44,7</b>	<b>146.933</b>	<b>281.260</b>
<b>1824-30</b>	<b>111.520</b>	<b>89,0</b>	<b>46,8</b>	<b>125.236</b>	<b>238.340</b>
1831	1.214	15,0	--	8.067	--
1832	16	0,5	--	3.248	--
1833	--	--	--	715	--
<b>TOTAL</b>	<b>152.660</b>	<b>65,9</b>	<b>31,4</b>	<b>231.571</b>	<b>485.741</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Entre 1809 e 1833, contabilizamos 3.336 escravos sem descrição, isto é, que não foram designados como novos, ladinos, que trouxe, ladinos que trouxe ou crias. Assim, dada à falta de informação dos registros da Polícia da Corte do Rio de Janeiro, optamos por não incluí-los na análise. Obs. II: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* enviados. Estimativas do tráfico atlântico em: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 51.

O cruzamento evidenciou forte variação de escravos *novos* ante o tráfico internacional, com índices que foram de 5,7% a 70% entre os anos de 1809 e 1830. Para o período de 1809-1814, assim como os autores supracitados, constatamos pouca relevância, visto que passaportes e despachos contemplaram apenas 9,8% dos escravos chegados ao Rio de Janeiro. A quase inexistência de registros para 1810, bem como a tênue representatividade dos anos de 1811 e 1814, talvez indique a perda de livros, o que certamente aconteceu para 1812<sup>89</sup>. Diante dos números coligidos, tal como Frago e Guedes, consideramos o íterim de 1809-1814 como pouco seguro para analisar o comércio de escravos *novos* no interior do país, ao menos no que se refere ao escoamento do tráfico atlântico no Brasil.

Para mais, cabe considerar que a baixa representatividade de *novos* entre 1809 e 1814 pode estar relacionada ao contexto político de outrora. Ainda em 1810, no tratado de Aliança e Amizade celebrado entre Portugal e Grã-Bretanha, o Príncipe Regente D. João comprometeu-se em abolir, de forma gradual, o comércio de escravos em seus domínios. No ano de 1815, quando Portugal e Inglaterra firmaram um novo acordo, o tráfico de escravos acima da linha do Equador se tornou uma atividade ilícita, de modo que os súditos portugueses já não podiam mais “se engajar no tráfico em territórios africanos fora de seu controle”<sup>90</sup>. Dois anos depois,

<sup>89</sup> Para o ano de 1810, registros da Polícia da Corte contemplaram somente os dias sites entre 01 e 05 de janeiro. Em 1814, os mesmos registros forneceram informações apenas para o período de 04 de outubro a 30 de dezembro. Para 1812, nenhum registro foi encontrado. Para mais informações, ver: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. *Tráfico de escravos, mercadores e fianças*, 2001a, p. 25.

<sup>90</sup> CHALHOUB, Sidney. O problema do tráfico africano de escravos na Independência e formação do Estado do Brasil (Brasil, décadas de 1820 a 1840). In: *Iberoamericana: Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*. Vol. XL: 1-2 2010, p. 45-71, p. 47; Ver também: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa da África. In: *Navigator (Rio de Janeiro)*, v. 6, p. 102-117, 2010, p.103.

na convenção adicional ao tratado de 1815, ficou determinado para os navios de ambas as bandeiras, o direito mútuo de visita e apreensão de embarcações suspeitas de tráfico ilícito. Em 1818, o governo joanino instituiu penalidades para todos os comerciantes, capitães e membros de tripulações que continuassem praticando o comércio reprimido pelas legislações anteriores, determinando, pelo mesmo Alvará<sup>91</sup>, que todos os africanos ilegalmente importados seriam considerados livres e utilizados em serviços públicos ou alugados a particulares pelo prazo de 14 anos.

De 1815 a 1821, a proporção de cativos *novos* diante do tráfico atlântico aumenta, mas muito aquém ao intervalo de 1824-1830. Alcançando média de 14% e ultrapassando os 22% em 1816, cabe aclarar que o período em análise contemplou maior quantidade de volumes, além de contar com informações do código 390, cujos registros referem-se exclusivamente aos despachos de escravos que foram realizados entre os anos de 1815 e 1826. No entanto, somente a partir de 1824 o volume de escravos *novos* torna-se mais representativo, atingindo média de 46,8% dos escravos africanos desembarcados no Rio de Janeiro, possivelmente em função dos acordos firmados com a Inglaterra, que decerto justificam os picos de 1826, 1828 e 1830, quando porcentagens atingiram 49,3%, 47,8% e 70%, respectivamente (Tabela 1).

### **2.1.1 - A estrutura do tráfico de cativos novos e trouxe (1809-1833): uma possibilidade**

Estimativas para os anos anteriores a 1821 mostram-se ainda mais incongruentes quando observamos a expressividade alcançada pelos “escravos que trouxe”, que até o ano em questão (excluindo-se os anos de 1811 e 1821), ultrapassavam em muito o número de escravos *novos*. A partir de 1822, entretanto, enquanto cativos “que trouxe” praticamente desaparecem da fonte, os *novos* tornam-se preponderantes, mantendo primazia até 1831, quando o volume de ladinos assume a liderança nos envios (Tabela 2).

---

<sup>91</sup> O direito à emancipação, previsto no Alvará de 1818, foi mantido após a lei de 1831. Neste período, porém, os africanos ilegalmente importados passaram a ser chamados de “africanos livres” ou “meia-cara”. Nesse sentido, ver: BERTIN, Enidelce. *Os meia-cara: africanos livres em São Paulo no século XIX*. (Tese de Doutorado em História Social) São Paulo: USP, 2006, p. 124 e 246; MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976; BEZERRA, Nielson Rosa. O tráfico ilegal e os africanos livres do Brasil oitocentista. In: *III Simpósio de História do Maranhão Oitocentista*. Universidade do Estado do Maranhão – UEMA, 2013, dentre outros.

**Tabela 2: Remessas anuais de escravos novos, ladinos, que trouxe, ladinos que trouxe e crias diante do total dos códices (1809-1833)**

Anos	Novos (a)	Novos % de (a)	Ladinos	Ladinos % de (a)	Trouxe	Trouxe % de (a)	Ladinos Trouxe	Ladinos Trouxe % de (a)	Crias	Crias % de (a)	Total geral dos códices (a)
1809	1.692	40,7	222	5,3	2.227	53,5	18	0,4	3	0,1	4.162
1810	74	32,3	4	1,7	151	65,9	--	--	0	0,0	229
1811	1.276	47,6	145	5,4	1.245	46,4	9	0,3	6	0,2	2.681
1813	2.776	42,6	124	1,9	3.589	55,1	18	0,3	3	0,0	6.510
1814	878	40,7	40	1,9	1.230	57,1	8	0,4	0	0,0	2.156
<b>1809-14</b>	<b>6.696</b>	<b>42,5</b>	<b>535</b>	<b>3,4</b>	<b>8.442</b>	<b>53,6</b>	<b>53</b>	<b>0,3</b>	<b>12</b>	<b>0,1</b>	<b>15.738</b>
1815	2.673	45,4	104	1,8	3.095	52,6	10	0,2	4	0,1	5.886
1816	4.019	45,9	277	3,2	4.433	50,6	22	0,3	2	0,0	8.753
1817	3.434	33,1	263	2,5	6.655	64,1	21	0,2	3	0,0	10.376
1818	3.110	26,2	364	3,1	8.318	70,1	53	0,4	16	0,1	11.861
1819	2.549	26,1	238	2,4	6.926	71,0	36	0,4	9	0,1	9.758
1820	2.136	28,9	207	2,8	5.019	67,8	18	0,2	20	0,3	7.400
1821	1.117	39,4	647	22,8	1.017	35,9	53	1,9	2	0,1	2.836
<b>1815-21</b>	<b>19.038</b>	<b>33,5</b>	<b>2.100</b>	<b>3,7</b>	<b>35.463</b>	<b>62,4</b>	<b>213</b>	<b>0,4</b>	<b>56</b>	<b>0,1</b>	<b>56.870</b>
1822	9.508	62,4	964	6,3	4.704	30,9	47	0,3	14	0,1	15.237
1823	4.668	72,3	1.615	25,0	31	0,5	113	1,7	33	0,5	6.460
1824	12.319	86,9	1.769	12,5	32	0,2	27	0,2	30	0,2	14.177
1825	9.143	90,8	887	8,8	10	0,1	--	--	25	0,2	10.065
1826	17.514	91,5	1.540	8,0	5	0,0	39	0,2	38	0,2	19.136
1827	11.056	93,4	726	6,1	6	0,1	29	0,2	18	0,2	11.835
1828	21.680	96,7	667	3,0	18	0,1	25	0,1	37	0,2	22.427
1829	18.176	87,1	2.561	12,3	15	0,1	74	0,4	53	0,3	20.879
1830	21.632	81,0	4.893	18,3	26	0,1	94	0,4	72	0,3	26.717
<b>1822-30</b>	<b>125.696</b>	<b>85,5</b>	<b>15.622</b>	<b>10,6</b>	<b>4.847</b>	<b>3,3</b>	<b>448</b>	<b>0,3</b>	<b>320</b>	<b>0,2</b>	<b>146.933</b>
<b>1824-30</b>	<b>111.520</b>	<b>89,0</b>	<b>13.043</b>	<b>10,4</b>	<b>112</b>	<b>0,1</b>	<b>288</b>	<b>0,2</b>	<b>273</b>	<b>0,2</b>	<b>125.236</b>
1831	1.214	15,0	6.678	82,8	21	0,3	49	0,6	105	1,3	8.067
1832	16	0,5	3.159	97,3	4	0,1	23	0,7	46	1,4	3.248
1833	--	--	687	96,1	--	--	2	0,3	26	3,6	715
<b>TOTAL</b>	<b>152.660</b>	<b>65,9</b>	<b>28.781</b>	<b>12,4</b>	<b>48.777</b>	<b>21,1</b>	<b>788</b>	<b>0,3</b>	<b>565</b>	<b>0,2</b>	<b>231.571</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos enviados.

Quando a Intendência Geral de Polícia da Corte e do Estado do Brasil foi instituída no Rio de Janeiro, com base nos Alvarás de 25 de junho de 1760 e de 15 de janeiro de 1780<sup>92</sup>, Paulo Fernandes Vianna foi nomeado intendente geral de polícia. Investido de poderes legislativos, executivos, judiciários e policiais, assumiu a gerência da Intendência de Polícia no ano de sua criação, e nela permaneceu como encarregado até 1820. A “construção de uma grande rede de comunicação entre as principais autoridades governamentais espalhadas pelo Brasil joanino” foi uma das principais características de sua gestão. Os códices que reúnem as correspondências trocadas entre o intendente geral de polícia e o rei D. João VI, atestam a recolha de informações de natureza bastante variada<sup>93</sup>, essenciais para controlar o fluxo de pessoas, escravos e mercadorias que saíam da capitania/província fluminense.

A Polícia, responsável pela manutenção do espaço urbano, policiamento e controle do comportamento público, tentava coibir também o “contrabando e descaminhos dos reais direitos”<sup>94</sup>, acrescido pela abertura dos portos e pela presença da Corte no Rio de Janeiro. Contudo, a ausência de definições e delimitações nas áreas de atuação dos funcionários dificultava o controle por parte das autoridades, de modo que, durante as duas primeiras décadas do oitocentos, a secretaria desta Intendência achava-se “na maior confusão, desleixo, falta de respeito (...)”<sup>95</sup>.

Além dos encargos mencionados, a Polícia ocupava-se da abertura de novas estradas, conservação dos trajetos já existentes, arruamento, manutenção de praças e logradouros públicos, fiscalização e edificação de prédios, inspeção dos transportes terrestres e marítimos, manejo dos espaços de divertimento, como albergues, botequins e casas de jogos, emissão de passaportes, captura de escravos, repressão à vadiagem, estatísticas populacionais, dentre outras prerrogativas<sup>96</sup>. Ainda assim, segundo Marcos Luiz Bretas:

“(...) como a Intendência não dispusesse de pessoal para fazer valer suas determinações, foi estabelecida a Divisão Militar da Guarda Real de Polícia, corpo estruturado à semelhança do Exército, mas tendo como principal função atender às ordens do intendente na manutenção do sossego público”<sup>97</sup>.

---

<sup>92</sup> *Coleção das Leis do Império do Brasil – 1808-1820*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 26. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>. Acesso: 19 de agosto de 2019.

<sup>93</sup> GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no império luso-brasileiro. In: JANCSO, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec: FAPESP, 2005, p. 724-725.

<sup>94</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. *Em nome da ordem*, 2007, p. 46.

<sup>95</sup> Arquivo Nacional, Edital de 12 de março de 1809, Códice 343, p. 2-3 *apud* FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. *Alegrias e Artimanhas*, 2001b, p. 13.

<sup>96</sup> GONÇALVES, Leidiane Castro. A Guarda Real de Polícia da Corte: A criação do primeiro corpo de polícia no Rio de Janeiro joanino (1808-1821). In: *Anais da XII Jornada de Estudos Históricos*, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, vol. 3, Rio de Janeiro, p. 766-779, 2017, p. 770.

<sup>97</sup> BRETAS, Marcos Luiz. *A polícia carioca no Império*, 1998, p. 222.

Criada em 13 de maio de 1809, a Divisão Militar da Guarda Real de Polícia do Rio de Janeiro tinha como objetivo “promover a segurança e a tranquilidade pública desta cidade, cuja população e tráfico tem crescido consideravelmente”<sup>98</sup>. Dada a ausência de pessoal especializado, para motivar os funcionários envolvidos nestas ações, um sistema de gratificação foi instituído, beneficiando todos aqueles que, de alguma forma, contribuíssem para com os casos de apreensão, contrabando e descaminhos. Penalidades seriam igualmente aplicadas aos oficiais que aceitassem propinas ou deixassem escapar, cômicos, os culpados por estas negligências<sup>99</sup>.

Com aparatos administrativos ainda pouco desenvolvidos no início do século XIX, resta saber se tais mecanismos reprimiam ou legitimavam a corrupção entre os funcionários. Ainda hoje, pouco se conhece acerca dos encarregados pela emissão de passaportes e despachos de cativos no Rio de Janeiro. Ao analisar os códigos 337 e 345, que tratam da Nomeação dos Oficiais e mais Empregados da Secretaria Geral da Intendência da Polícia, João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira perceberam que, entre os anos de 1809 e 1830, apenas 103 pessoas foram contratadas para trabalhar como “oficiais” e “praticantes” da Intendência ou escriturários das “matrículas das embarcações”<sup>100</sup>.

No início do oitocentos, o Rio de Janeiro já se destacava pela movimentação de pessoas livres e escravas. Após a independência do Brasil, em 1822, estima-se que a população da cidade já ultrapassava os 110 mil habitantes, sem contar os tropeiros provenientes de outras regiões que passavam diariamente pela Intendência de Polícia, com ou sem escravos. A julgar pelo limitado número de funcionários, que atuavam por anos na mesma função, como Francisco Antônio da Gama, que prestou serviços à Polícia de 1809 a 1831, ao menos, é possível supor certa proximidade entre os encarregados dos documentos e os comerciantes que operavam nos circuitos, ao menos com aqueles que participavam de forma mais frequente deste comércio.

Considerando tão somente os quantitativos apresentados, João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira caracterizaram o período de 1809-1821 como pouco seguro para avaliar a distribuição regional de escravos *novos* frente ao tráfico atlântico, sendo mais confiáveis os dados elaborados a partir de 1822. Todavia, os autores não postularam a possibilidade de, após a Independência, e durante o ano que antecedeu este processo, dada à implementação de uma ordem político-institucional que procurava se distinguir da administração portuguesa, e, ao

---

<sup>98</sup> *Coleção das Leis do Império do Brasil – 1808-1820*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 54. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>. Acesso: 19 de agosto de 2019.

<sup>99</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. *Em nome da ordem*, 2007, p.46.

<sup>100</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. *Tráfico de escravos, mercadores e fianças*, 2001a, p. 37.



mesmo tempo, se adequar às exigências do novo império como corpo político autônomo<sup>101</sup>, a maneira de registrar as informações referentes aos escravos tenha mudado drasticamente no órgão da Intendência de Polícia, elevando o percentual de cativos *novos* e sumarizando os escravos “que trouxe” (Tabela 2).

O mais provável, contudo, é que durante as duas primeiras décadas do século XIX, em não raros casos, escravos *novos* tenham sido registrados como “escravos que trouxe”. E se isso realmente aconteceu, aventamos duas hipóteses: a primeira é que havia conivência entre os comerciantes que circulavam pelo Rio de Janeiro e os funcionários da Polícia, que até o ano de 1821 solidarizaram seus interesses em detrimento da tarefa que deveriam executar. A segunda diz respeito à mentira contada pelos comerciantes, que, aproveitando-se da falta de experiência dos funcionários da Polícia, organizaram o tráfico interno de escravos *novos* como se fossem seus próprios cativos, isentos de impostos, por quase 12 anos. Neste caso, a despeito do aumento do volume de africanos que desembarcaram no Rio de Janeiro no interim analisado, a primazia de escravos *novos* após 1822, sobretudo entre os anos de 1824 e 1830, explicar-se-ia pelo esforço e/ou especialização dos funcionários da Polícia no que tange à emissão de despachos e conhecimento sobre os “tipos” de escravos remetidos<sup>102</sup>.

Considerando válido o pressuposto de que cativos *novos* eram enviados como escravos “que trouxe”, o intervalo de 1809-1821 não seria pouco representativo para a análise dos códices frente às estimativas do tráfico atlântico (Tabela 3).

**Tabela 3: Remessas anuais de escravos novos e que trouxe na Praça do Rio de Janeiro diante das estimativas do tráfico atlântico de escravos (1809-1833)**

Anos	Novos e trouxe (a)	Novos % de (a)	Novos % de (b)	Total geral dos códices (b)	Total do tráfico atlântico (b)
1809	3.919	94,2	29,8	4.162	13.171
1810	225	98,3	--	229	--
1811	2.521	94,0	11,2	2.681	22.520
1813	6.365	97,8	36,8	6.510	17.280
1814	2.108	97,8	13,8	2.156	15.300
<b>1809-14</b>	<b>15.138</b>	<b>96,2</b>	<b>22,2</b>	<b>15.738</b>	<b>68.271</b>
1815	5.768	98,0	43,3	5.886	13.330
1816	8.452	96,6	46,6	8.753	18.140

<sup>101</sup> CABRAL, Dilma (Org.); BARCELOS, Fábio Campos; SOUSA, Louise Gabler; ALVES, Salomão Pontes. *Estado e Administração*, 2015, p. 12.

<sup>102</sup> É preciso também levar em conta que, no início do século XIX, não havia uma tradição de classificar os cativos despachados pela Polícia porque esta instituição sequer existia na cidade. A nomenclatura do tráfico interno a partir do Rio de Janeiro foi se moldando na medida em que se processava. Afinal, o vocabulário da escravidão era dinâmico e não nasceu pronto e acabado. Sobre a construção do vocabulário social da escravidão, ver: GUEDES, Roberto. Livros paroquiais de batismo, escravidão e qualidades de cor (Santíssimo Sacramento da Sé, Rio de Janeiro, Séculos XVII- XVIII), 2014, p. 127-186.

Anos	Novos e trouxe (a)	Novos % de (a)	Novos % de (b)	Total geral dos códices (b)	Total do tráfico atlântico (b)
1817	10.089	97,2	57,1	10.376	17.670
1818	11.428	96,3	46,6	11.861	24.500
1819	9.475	97,1	45,6	9.758	20.800
1820	7.155	96,7	33,8	7.400	21.140
1821	2.134	75,2	10,3	2.836	20.630
<b>1815-21</b>	<b>54.501</b>	<b>95,8</b>	<b>40,0</b>	<b>56.870</b>	<b>136.210</b>
1822	14.212	93,3	61,0	15.237	23.280
1823	4.699	72,7	23,9	6.460	19.640
1824	12.351	87,1	50,2	14.177	24.620
1825	9.153	90,9	34,9	10.065	26.240
1826	17.519	91,5	49,3	19.136	35.540
1827	11.062	93,5	39,0	11.835	28.350
1828	21.698	96,7	47,8	22.427	45.390
1829	18.191	87,1	38,5	20.879	47.280
1830	21.658	81,1	70,0	26.717	30.920
<b>1822-30</b>	<b>130.543</b>	<b>88,8</b>	<b>46,4</b>	<b>146.933</b>	<b>281.260</b>
<b>1824-30</b>	<b>111.632</b>	<b>89,1</b>	<b>46,8</b>	<b>125.236</b>	<b>238.340</b>
1831	1.235	15,3	--	8.067	--
1832	20	0,6	--	3.248	--
1833	--	--	--	715	--
<b>TOTAL</b>	<b>201.437</b>	<b>87,0</b>	<b>41,5</b>	<b>231.571</b>	<b>485.741</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* e “que trouxe” enviados. Estimativas do tráfico atlântico em: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 51.

Para o período de 1809 a 1814, contabilizando os escravos “que trouxe” como se fossem cativos *novos*, os registros da Polícia da Corte contemplariam 22,2% dos escravos recém-chegados ao Rio de Janeiro, percentual mais condizente com a proeminência do porto fluminense neste contexto (Tabela 3). Segundo Manolo Florentino, *grosso modo*, podemos dividir o período de 1790-1830 em três intervalos: o primeiro, de 1790 a 1810, com desembarques médios de 9.967 escravos *novos* por ano; o segundo, de 1811 a 1825, contexto da abertura dos portos coloniais aos mercados internacionais, com média de 20.908 cativos por ano; e o terceiro, quinquênio de 1826-1830, quando as negociações entre Brasil e Grã-Bretanha desencadearam a compra desenfreada de africanos, com mais de 38 mil cativos por ano<sup>103</sup>.

<sup>103</sup> FLORENTINO, Manolo. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c.1790-c.1830. In: *História. Questões e Debates*, v. 51, p. 69-119, 2009, p. 75. Nesse sentido, ver também: ELTIS, David. The nineteenth-century transatlantic slave trade: An annual time series of imports into the Americas broken down by region. *Hispanic American Historical Review*, v. 67, n. 1, p. 109-38, 1987.

Consoante o autor, entre os anos de 1790 e 1810, o total de africanos importados pelo Rio de Janeiro já superava o volume de cativos enviados para os Estados Unidos, América Espanhola e colônias holandesas e dinamarquesas do Caribe juntos, neste mesmo período. Em termos percentuais, este comércio representava cerca de 70% de todo o tráfico inglês e 85% dos envios destinados à França. Florentino afirma ainda, neste sentido, que depois de 1810, quando Cuba se figurava como o único competidor de peso no tráfico atlântico, a capitania fluminense recebeu de duas a quatro vezes mais escravos do que os cubanos<sup>104</sup>.

Ademais, é preciso ressaltar que a despeito dos acordos firmados com a Inglaterra, a participação da África Ocidental no abastecimento do porto do Rio de Janeiro, em queda desde a passagem do século XVIII para o XIX, não desapareceu por completo. Após 1811, embora a África Oriental tenha se consolidado como a principal fonte abastecedora de escravos, cativos afro-ocidentais continuaram a chegar ao Rio de Janeiro, provenientes sobretudo de outras regiões brasileiras, como a Bahia, por exemplo. Em meio a este contexto, a África Central continuava a reter o monopólio do abastecimento para a capitania. A diferença, porém, é que a partir de 1810, porção setentrional desta região foi incorporada ao tráfico para o Rio de Janeiro, marcando a hegemonia dos luso-brasileiros no comércio negreiro ao norte de Luanda<sup>105</sup>.

Ora, levando-se em consideração os dados apresentados, é improvável que a baixa representatividade de escravos *novos* diante do tráfico atlântico configure apenas um período “pouco confiável” da fonte. Presumimos, portanto, que entre os anos 1809 e 1814, por falta de especialização ou conivência dos funcionários responsáveis pela emissão de despachos e passaportes, cativos recém-chegados da África fossem enviados como escravos “que trouxe”. Infelizmente, como não dispomos dos meios necessários para comprovar tal hipótese, o intuito da discussão consiste em problematizar a questão e abrir caminhos para novas possibilidades de análise.

Hegemônicos durante todo o intervalo de 1822-1830, perante o total dos códices, escravos *novos* alcançaram porcentagens que ultrapassavam a casa dos 90%. De súbito este quadro se inverte, e, a partir de 1831, ladinos tornam-se prevaletentes, num cenário que perdura até 1833, quando cativos *novos* praticamente desaparecem da fonte (Tabela 2). Ao analisar o perfil dos escravos arrolados em despachos e passaportes subsequentes ao ano de 1831, Roberto Guedes Ferreira e João Fragoso constataram relativo desequilíbrio sexual a favor dos homens, sintetizando para isto três hipóteses: a necessidade que os tropeiros tinham da mão de obra

---

<sup>104</sup> FLORENTINO, Manolo. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, 2009, p. 76-77.

<sup>105</sup> FLORENTINO, Manolo. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, 2009, p. 77-80. Ver também: CURTO, José & GERVAIS, Raymond. A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844. In: *Topoi*, n. 4, 2002.

masculina durante as viagens; a preferência por cativos homens adultos, independentemente de serem crioulos ou africanos; e o que os autores chamaram de “armadilha”, posto que para ludibriar as determinações legais da lei de 1831, viajantes passassem a enviar escravos *novos* como se fossem ladinos<sup>106</sup>.

Pode até ser. Mas a julgar pelo período abordado, é provável que a queda constatada pelos autores acompanhe a curva do tráfico e o decréscimo temporário das entradas de africanos durante a primeira metade da década de 1830. Ainda no ano de 1826, em retribuição ao apoio diplomático necessário para o reconhecimento da Independência, o Brasil assumiu o compromisso de abolir o tráfico escravos três anos após a confirmação do tratado entre as duas monarquias. Segundo o decreto acertado com os ingleses, o tráfico de escravos deveria cessar em 13 de março de 1830, mas a aprovação da lei somente aconteceu em 7 de novembro de 1831, sendo legitimada quase 20 anos depois, em 1850, por uma nova lei<sup>107</sup>.

A lei em questão surtiu efeito mesmo antes de sua aprovação. Os acordos internacionais aprovados em anos precedentes deixaram claro que o fechamento dos portos ao tráfico negreiro iria acontecer em momento não muito distante, provocando um significativo aumento nas importações de cativos africanos. Em 1828, por exemplo, dados apontam para a entrada de mais de 58 mil escravos, com números ainda maiores em 1829, quando esta cifra chegou a 73 mil cativos no total. Para o ano de 1831, contudo, observa-se a drástica redução no número de recém-chegados, com apenas 6.178 cativos. Pouco antes da segunda metade da década de 1830, os números voltaram a subir, e de 1835 em diante, ultrapassando as balizas anteriores, demonstraram que o comércio de almas entre a África e o Brasil voltava a ganhar força<sup>108</sup>.

Ademais, segundo Marcelo Rodrigues de Oliveira, em decorrência dos acordos diplomáticos firmados entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha, entre os anos de 1826 e 1827, foi organizada no Rio de Janeiro a Divisão Naval da Costa d’Leste, principal base da Armada Imperial. Na visão do autor, a Divisão Naval, também conhecida como Divisão Naval na Costa d’África, que atuou entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz de 1827 a 1830, realizou na verdade um duplo objetivo: defendeu o comércio marítimo brasileiro, que estava sendo alvo de piratas e corsários das Províncias Unidas (Argentina), e dissuadiu a Grã-Bretanha sobre a real diminuição gradual do tráfico negreiro. De acordo com Oliveira,

---

<sup>106</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 47-49.

<sup>107</sup> CHALHOUB, Sidney. O problema do tráfico africano de escravos na Independência e formação do Estado do Brasil, 2010, p. 47.

<sup>108</sup> Nesse sentido, ver: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 43-44; CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. 1ec. São Paulo: Companhia de Letras, 2012, p. 47; CONRAD, Robert. *Tumbeiros*. O tráfico de escravos para o Brasil, São Paulo: Brasiliense, 1985; RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850), São Paulo: Editora da Unicamp / CECULT, 2000, dentre outros.

“O fato de o porto angolano de Cabinda ter se tornado o principal fornecedor de escravos para o Rio de Janeiro durante o período de permanência da Divisão Naval do Leste na costa d’África revelou que efetivamente o poder Naval brasileiro não atendeu aos interesses britânicos de repressão ao tráfico ilícito de escravos, e sim aos interesses do Brasil, cuja economia dependia do aporte de mão de obra escrava”<sup>109</sup>.

Para mais, ao analisar as correspondências trocadas entre o ministro da Marinha e o comandante responsável pela Divisão Naval estabelecida na costa d’África, o britânico Bartholomeu Hayden, o autor não encontrou qualquer referência a apresamentos, nem mesmo dos navios pertencentes à Divisão Naval do Leste. Destacou ainda que a Divisão foi extinta justamente quando a fiscalização do tráfico negreiro se fazia mais necessária, ou seja, em 1830, data em que o comércio de escravos para o Brasil se tornou uma atividade ilícita. Com esta medida, o Governo Imperial fez com que somente a Marinha britânica representasse um real obstáculo ao comércio ilegal de cativos no litoral africano, o que certamente facilitou a continuação do contrabando de escravos para o Brasil<sup>110</sup>.

Não obstante as mudanças decorrentes da lei de 1831, ressaltamos que a queda no número de escravos *novos*, neste período, pode estar relacionada às dificuldades que a Polícia enfrentava para manter a ordem e a fiscalização do contrabando. Após a abdicação de D. Pedro I e o clima de instabilidade que se espalhou pelo império, diversas instituições foram criadas. Com o objetivo comum de assegurar a ordem nas cidades, mas assentadas sob bases institucionais distintas, a década de 1830 viu surgir a Guarda Municipal (1831), a Guarda Nacional (1831), o Corpo de Guardas Municipais Permanentes (1831) e a Secretaria de Polícia (1833). A Guarda Nacional, também chamada de *milícia cidadã*, tinha por missão institucionalizar uma nova ordem legal e administrativa, estabelecendo-se como um importante instrumento de articulação entre os poderes central e local<sup>111</sup>.

Subordinada em última instância aos Juizes de Paz, que não raras vezes exerciam atividades de caráter policial, a Guarda encontrava sérias dificuldades no que tange à delimitação das funções que deveriam ser desempenhadas pelas milícias. Consoante à carta do encarregado do expediente da Polícia, enviada ao ministro da justiça Honório Hermeto Carneiro Leão, em 7 de outubro de 1832, era constante o abuso que havia na introdução de escravos *novos*, pois muitos passaportes imperiais eram expedidos independente do passe ou da legitimação da Polícia. Segundo o encarregado, para minimizar o volume de africanos *novos*

---

<sup>109</sup> OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. Divisão Naval do Leste, 2010, p. 114.

<sup>110</sup> OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. Divisão Naval do Leste, 2010, p. 113.

<sup>111</sup> BASILE, Marcello. O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840). In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. O Brasil Imperial: Volume II – 1831-1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, v.2. p. 53-119. Ver também: CARVALHO, José Murilo. *A Construção da ordem: teatro das sombras*. 5ªEd. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

enviados para o interior do país, contrabandeados principalmente para as províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, a emissão de passaportes deveria ser realizada exclusivamente pela Polícia, sem que houvesse qualquer interferência do Ministério da Justiça, haja vista o elevado número de escravos que seguiam viagem providos de documentos alheios aos que eram emitidos por esta instituição<sup>112</sup>.

Segundo o encarregado da Polícia, muitos senhores de escravos solicitavam os passaportes diretamente às Repartições Imperiais, sem ao menos preencher os regulamentos policiais. Negligências que resultavam no “prejuízo da Renda Nacional, que se arrecada da Legitimação; a falta de fiscalização do pagamento das Sisas da venda dos escravos, e o inconveniente de se desembarçarem muitos deles, que não estejam livres de suspeita de serem introduzidos desgraçadamente por contrabando”. Conforme relatou o encarregado, para coibir o comércio ilegal de africanos em terra, não apreendidos antes do desembarque, os condutores de escravos que passavam pelos postos ou registros de fiscalização dos caminhos deveriam apresentar o escrito de venda dos antigos possuidores, bem como o bilhete do pagamento da sisa. Papéis que somente seriam validados se trouxessem uma nota da Polícia como certificação de autenticidade no verso<sup>113</sup>.

A promulgação do Código de Processo Criminal, em 1832, acentuou a confusão institucional no que concerne à divisão de atribuições entre juízes de paz e autoridades policiais. Além extinguir o cargo de Intendente de Polícia e criar a função do Chefe de Polícia, figura sob a qual a Secretaria de Polícia da Corte seria estruturada, o código ampliou os poderes dos juízes de paz e atribuiu a emissão de passaportes a estes, alijando a polícia desta atividade. Para mais, desobrigou o cidadão que viajava por mar ou por terra dentro do Império a tirar passaporte, submetendo-o apenas às indagações dos juízes locais<sup>114</sup>.

Como em 1833 o contrabando de escravos continuava a acontecer, o intendente geral de Polícia, Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, afastado pouco tempo depois, solicitou que os juízes de paz intensificassem a fiscalização dos registros, por onde passavam os escravos e toda sorte de produtos alienáveis. Em resposta, o juiz de paz da vila de Itaguaí respondeu que encontrava sérias dificuldades para realizar esta tarefa, pois a barreira existente na localidade havia sido retirada, de modo que poucos viajantes se preocupavam em “tirar passaportes”. Além disso, os documentos eram emitidos por diversas autoridades, o que tornava ainda mais arriscado aferir-lhes autenticidade<sup>115</sup>.

---

<sup>112</sup> CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão*, 2012, p. 49-53.

<sup>113</sup> CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão*, 2012, p. 49-53.

<sup>114</sup> CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão*, 2012, p. 49-53; BASILE, Marcello. *O laboratório da nação: a era regencial*, 2009; CARVALHO, José Murilo. *A Construção da ordem*, 2010.

<sup>115</sup> CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão*, 2012, p. 49-53.

Portanto, passaportes não autenticados, sub-registrados e escravos *novos* que se tornavam ladinos e “escravos que trouxe”, também fazem parte da história do tráfico interno de cativos. Assim, a despeito dos problemas elencados e do contexto político-social que abrange o período de estudo em foco, registros de despachos e passaportes têm-se mostrado uma fonte histórica extremamente rica, cuja análise permite ao pesquisador investigar e melhor conhecer um assunto ainda explorado: o tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX.

### **3 - A estrutura do tráfico interno de cativos *novos*: evidências**

Do Rio de Janeiro, por terra ou por meio do comércio de cabotagem, despachos de escravos recém-chegados da África foram realizados para várias regiões da colônia/império do Brasil, principalmente para o eixo Sul-Sudeste. É sobre a estrutura dos envios e o intenso fluxo comercial de escravos *novos* no interior do país, ainda nas primeiras décadas do século XIX, que o presente tópico trata.

#### **3.1 - Do Rio de Janeiro para o Rio Grande de São Pedro do Sul**

Ao analisar o tráfico de escravos para a capitania/província do Rio Grande de São Pedro do Sul, na passagem do século XVIII para o XIX, Gabriel Santos Berute percebeu a sua forte ligação de dependência com o Rio de Janeiro<sup>116</sup>. Ciente da importância que a praça mercantil fluminense exerceu para a manutenção e a reposição da mão de obra cativa local, o autor recorreu aos registros de despachos e passaportes lançados pela Polícia da Corte, revelando-nos aspectos até então pouco conhecidos sobre a estrutura do tráfico interno.

Valendo-se dos códices 390 e 421, constatou a inexistência de registros para Rio Grande de São Pedro do Sul para o intervalo de 1812-1814, bem como para o ano de 1820. Aspecto que levou Berute a atribuir a ausência de dados não à diminuição do comércio de cativos, mas ao provável descumprimento da legislação responsável por controlar a saída de cativos do Rio de Janeiro. Assim, como os anos de 1810, 1818-19 e 1821 apresentaram registros pouco significativos, foram eliminados da análise, sendo a pesquisa confeccionada com base nos dados elaborados para os anos de 1809, 1811, 1816-17 e 1822-24.

Aliado aos códices da Polícia, Berute utilizou outros dois *corpora* documentais: guias de transporte de escravos, que compreendem os anos de 1788-1802; e livros de imposto de Sisa (1812-1822), cuja análise, comparação e questionamentos o ajudaram a identificar contradições

---

<sup>116</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul*, 2006.

inerentes a despachos e passaportes. Nesse sentido, importa-nos aclarar que a pesquisa trata apenas dos escravos que chegaram ao Rio Grande do Sul por via marítima (comércio de cabotagem), pois além da capitania/província possuir participação reduzida na etapa do tráfico interno, e o fornecimento de mão de obra cativa ser realizado através dos demais portos da colônia/império, em especial o porto fluminense, mas em menor proporção os de Salvador e Pernambuco, o autor não localizou fontes que lhe permitissem tecer maiores considerações a respeito da entrada de escravos por via terrestre.

No contexto analisado por Berute, as rotas internas do comércio transatlântico foram essenciais para o abastecimento da região. Ao excluir registros repetidos e desconsiderar da contagem escravos “que trouxe” e “ladinos que trouxe”, por não saber ao certo se foram negociados ou apenas acompanhavam as tropas, o autor optou em elidir também os “marinheiros” (código 390), por se tratar de membros tripulantes. Incluiu os escravos “boçais” na categoria de *novos* e subtraiu dos ladinos 647 cativos registrados como crioulos, contabilizando-os de forma separada. Em suma, ao discordar da metodologia empregada por Guedes e Frago, classificou os escravos como crioulos ou africanos segundo critério de origem/naturalidade, e os últimos conforme condição: *novos* ou ladinos.

De tudo isso, constatou que nos períodos analisados (1788-1802 e 1809-1824), africanos desembarcados no Rio Grande do Sul alcançaram 88% e 95% dos cativos traficados para a região, respectivamente. No intervalo de 1788-1802, não menos que 72% dos africanos que chegaram à capitania foram identificados como *novos*, e 25% como ladinos. No ínterim de 1809-1824, *novos* representaram 81%, ao passo que a porcentagem de ladinos caiu para 19%<sup>117</sup>.

Em verdade, se comparado aos resultados encontrados por Manolo Florentino no mercado do Valongo (86% *novos* - 10% ladinos), ou mesmo por Alexandre Ribeiro no porto de Salvador (80% *novos* - 20% ladinos), observamos maior participação de ladinos para o Rio Grande do Sul, sugerindo que, além de importar escravos recém-chegados da África, os senhores sul-rio-grandenses recorriam com certa frequência ao mercado interno de escravos, e dele auferiam parte da mão de obra cativa necessária às suas escravarias<sup>118</sup>.

No que se refere à estrutura do tráfico, em que pesem os sub-registros da fonte, ao comprar os intervalos de 1788-1802 e 1809-1824, Berute verificou aumento de 112% no

---

<sup>117</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul*, 2006, p. 54-55.

<sup>118</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul*, 2006, p. 54-55. Não obstante a limitação da fonte no que diz respeito à proporção de escravos crioulos, quando da análise de inventários *post-mortem*, conforme salienta Helen Osório, constatamos relativo equilíbrio entre africanos e crioulos. A participação desse grupo sugere que a capitania conservava sua própria dinâmica interna, e que além de recorrer ao tráfico de escravos, estimulava também a reprodução natural dos cativos. Neste sentido, ver: OSÓRIO, Helen. *Escravos da fronteira: trabalho e produção no Rio Grande do Sul, 1765-1825*. In: *Comunicação apresentada na XIX Jornadas de história económica. Asociación Argentina de Historia Económica. Universidad Nacional del Comahue*. San Martín de los Andes, Neuquén, 2004, p. 7.



volume de escravos remetidos ao Rio Grande do Sul. Assim como no mercado colonial, o comércio de cativos para a capitania/província fora marcado pela concentração dos negócios, não obstante o elevado número de comerciantes eventuais que atuavam no circuito. No primeiro período, os pequenos envios, com um ou dois escravos, representaram 69% das remessas, mas apenas 25% da mão de obra comercializada. Envios intermediários, pelo autor considerados como aqueles que possuíam de 11 a 50 cativos, englobaram somente 7% das saídas, e concentraram 39% dos escravizados. Em finais do século XVIII e início do século XIX, nenhum grande despacho foi realizado, o que significa dizer que nenhuma transação envolveu mais do que 50 cativos<sup>119</sup>.

Mudanças ocorreram no íterim posterior, quando remessas de um ou dois escravos passaram de 69% para menos de 61%, reunindo 13% dos cativos. A faixa intermediária alcançou 15% dos despachos, englobando 56,5% dos escravizados. Também neste período (1809-1824), Berute verificou a ocorrência de sete envios que transportaram mais de 50 escravos (0,6%), demonstrando a propensão que a capitania/província sul-rio-grandense tinha de acompanhar o mercado, dado que os anos de 1809-1825 configuram aumento de embarcações de africanos *novos* no porto do Rio de Janeiro<sup>120</sup>. À vista disso, pode-se afirmar que no Rio Grande do Sul, os grandes agentes do tráfico interno de escravos foram, na verdade, pequenos comerciantes, traficantes não especializados que negociaram importante parcela dos cativos que chegaram à região.

### **3.2 - Do Rio de Janeiro para Santa Catarina**

Situação análoga foi observada por André Passos, que, ao analisar o tráfico interno de escravos para Santa Catarina, valeu-se dos códices 390, 421, 424 e 425, englobando o período de 1809 a 1833. Quando não diretamente por meio do comércio de cabotagem, a maior parte dos cativos que entraram na capitania/província fora adquirida no Rio de Janeiro por intermédio de mercadores fluminenses de grosso trato. No intervalo analisado, os códices da Polícia registraram 698 remessas, das quais 580 transportaram ao menos um cativo, totalizando 2.539 escravos: 1.937 *novos*, 337 ladinos e 265 sem qualquer identificação quanto à procedência<sup>121</sup>.

Das remessas para Santa Catarina, pequenos despachos foram preponderantes, e pouco mais de 81% dos envios expediram de um a quatro escravos, concentrando 28% da mão de obra comercializada. Grandes remessas (acima de 50 escravizados) corresponderam apenas 0,7% do

---

<sup>119</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul*, 2006, p. 125-126.

<sup>120</sup> BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul*, 2006, p. 127-128.

<sup>121</sup> PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos*, 2015, p. 47.

total, mas reuniram 10,3% dos cativos. Como no Rio Grande do Sul no início do século XIX, pequenos envios formaram a base do sistema mercantil santa-catarinense, ainda que a maior parte dos escravos despachados o fosse através de grandes remessas, atestando a concentração dos negócios. A presença de comerciantes eventuais, atraídos pela possibilidade de lucrar com a distribuição de escravos pelo interior da colônia/império, e que atuavam somente em momentos favoráveis do comércio, foi bastante representativa. Neste contexto, 91% dos traficantes realizaram apenas um ou dois despachos, mas concentraram 76% das remessas e 67% do total de cativos<sup>122</sup>.

No caso específico de Laguna, importante porto comercial da região, pequenos envios representaram 81% das remessas e 33% dos cativos. Dos sujeitos atuantes no tráfico interno, 94% foram considerados *especuladores*, isto é, atuaram neste comércio apenas uma ou duas vezes ao longo de suas vidas. Diferente do que fora constatado para Santa Catarina e Rio Grande do Sul, no entanto, estes mercadores despacharam apenas 38% dos escravos, levando o autor a afirmar que, nesta praça mercantil em particular, as remessas eram feitas majoritariamente por *mercadores especializados*<sup>123</sup>. Se em Santa Catarina poucos negociantes mantinham atuação frequente no comércio costeiro, com mercadores que efetuaram mais de cinco despachos concentrando apenas 10% dos cativos, em Laguna esta cifra alcançou a casa dos 44%, atestando que a maior parte dos despachos fora realizada por comerciantes *especializados*, de permanência assídua no mercado<sup>124</sup>.

### 3.3 - Do Rio de Janeiro para a Bahia

No que tange aos despachos que saíram de Salvador, pode-se dizer que este comércio era mais concentrado, com preponderância de envios intermediários (de 11 a 50 escravos), que chegaram a abranger 12,5% das viagens e 40% dos cativos. Em 1760, por exemplo, despachos com até dois escravos representaram 54,3% dos envios, mas concentraram apenas 11% dos cativos. Remessas maiores, formadas por 51 ou mais escravizados, somaram 1,5% dos envios e 25% dos trabalhadores negociados. Entre os anos de 1811 e 1820, período de aceleração do tráfico atlântico, Alexandre Ribeiro percebeu que despachos com até dois escravos baixaram

---

<sup>122</sup> PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos*, 2015, p. 50 e 53. No Rio Grande do Sul, entre 1809-1824, 91% dos mercadores realizaram um ou dois despachos, foram responsáveis por 72% dos envios e 57% dos cativos comercializados. BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para o Sul*, 2006, p. 132.

<sup>123</sup> Segundo João Fragoso, o mercador especializado atuava ao mesmo tempo em grandes empreendimentos e diferentes ramos do comércio. Não necessariamente era especialista no fornecimento de escravos, mas experiente no comércio com uma determinada região. Cf: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*, 1998, p. 207.

<sup>124</sup> PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos*, 2015, p. 60 e 88.

de 54,3% para 52%, passando a reter apenas 6% dos escravos transportados. Remessas com mais de 51 cativos subiram de 1,5% para 4%, concentrando nada menos que 41% dos escravizados. Ainda neste ínterim, envios intermediários alcançaram 17% dos despachos e 36% da mão de obra comercializada<sup>125</sup>.

Que no porto de Salvador aportaram centenas de navios negreiros não é novidade. Justamente por isso, a maior parte dos escravos que chegaram à região fora embarcada diretamente na África, sendo posteriormente encaminhada para outras capitânicas/províncias, como Minas Gerais, que muito se beneficiou deste comércio. Mas o percurso inverso também era possível, visto que cativos recém-chegados ao Brasil podiam aportar primeiro no Rio de Janeiro, sendo posteriormente direcionados a municípios baianos.

Deslocados pelo interior do país por agentes comerciais que participavam do sistema de distribuição de cativos, é bastante provável que a mão de obra que chegava à Bahia, por meio do tráfico terrestre ou do comércio de cabotagem, fosse logo direcionada à freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, uma das mais antigas da cidade, local de grande dinâmica comercial. Ali estava situada a Alfândega, ponto de parada obrigatório para todos os produtos importados que alcançavam a cidade, inclusive os escravos<sup>126</sup>.

Embora exequível, na primeira metade do século XIX o circuito Rio-Bahia apresentava pequena envergadura, com reduzido número de escravos transacionados. Recorrendo aos registros de despachos e passaportes lançados pela Polícia da Corte entre os anos de 1809 e 1833, verificamos a saída de 510 escravos para a região, 121 *novos*, 365 ladinos, 17 crias e sete escravos “que trouxe”<sup>127</sup>. Frente ao total dos códices, a Bahia recebeu somente 0,1% dos *novos*, atestando a parca participação do Rio de Janeiro como fonte abastecedora de mão de obra escrava para esta capitania/província (Anexo I).

Não obstante o tratado de 1815, que aboliu o tráfico de escravos na costa da África ao norte do Equador, o cenário permaneceu inalterado. A julgar pela escassez de dados, seria plausível supor que a fonte analisada não contemplou a totalidade dos envios no circuito Rio-Bahia. Todavia, ao considerar a forte ligação que a Bahia possuía com a costa da África Ocidental, ponderamos que de fato a maioria dos escravos que chegava à região não passava

---

<sup>125</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a Praça mercantil de Salvador*, 2005, p. 118-120.

<sup>126</sup> SOARES, Carlos Eugênio Libano. Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da conceição da praia, Bahia, 1700-1751. In: *Revista de História Comparada*. Rio de Janeiro, vol. 7, n. 2, 2013.

<sup>127</sup> Entre os anos de 1809 e 1833, registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte somaram 549 escravos saídos do Rio de Janeiro com destino à Bahia. Contudo, como não dispomos de informações para 39 destes, os mesmos não foram incluídos na análise.

pelo porto fluminense. Situação semelhante fora verificada para Pernambuco, que do Rio de Janeiro recebeu pouquíssimos escravos, com remessas avultadas no íterim de 1829-1831<sup>128</sup>.

No período considerado, nenhum grande envio (acima de 50 escravos) foi realizado. O maior despacho efetuado por Fernando Barbosa da Silva, que em 1829 remeteu 25 escravos *novos* para a Bahia, sem acompanhantes, camaradas e escravos “que trouxe”. No circuito Rio-Bahia, Barbosa Silva atuou por três anos distintos, limitando-se a um envio por ano, quase todos com escravos ladinos<sup>129</sup>. O que surpreende, no entanto, são as múltiplas possibilidades que a fonte oferece. Ao analisar as remessas que do Rio de Janeiro saíram em direção à Bahia, deparamo-nos com uma série de indivíduos que efetuaram apenas uma viagem. Mas quando nos focamos no nome e não no circuito, percebemos que muitos comerciantes operavam em diferentes rotas mercantis, de forma simultânea, tal como fez João Gomes Neto.

Tendo em vista somente os envios que foram realizados para a Bahia, teríamos que João Gomes Neto efetuou cinco viagens, duas em 1829 e três em 1831. Das remessas empreendidas, quatro levaram apenas escravos ladinos e uma 11 cativos *novos*<sup>130</sup>. O que não sabíamos, entretanto, é que Neto participava do tráfico interno para outras cinco regiões do país, além de atuar como o abonador de várias remessas que saíram da Corte. No circuito Rio-Bahia, talvez, os bons ventos litorâneos que abarrotavam o porto fluminense de escravos recém-chegados da África neste período, tenham estimulado este comerciante a atuar em uma rota mercantil menos concorrida e que lhe auferisse maiores possibilidades de lucro, haja vista a ausência de grandes traficantes e reduzido número de agentes que operavam neste perímetro. Todavia, registros da Polícia da Corte revelaram que, além da Bahia, por pelo menos uma vez, Neto enviou escravos para Minas Gerais e Espírito Santo, envolvendo-se também em remessas destinadas a São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Ao longo de sua vida realizou pelo menos 21 despachos, que juntos transportaram 28 escravos *novos* e 38 ladinos<sup>131</sup>.

---

<sup>128</sup> Entre 1809 e 1833, Pernambuco recebeu 372 cativos saídos do Rio de Janeiro: 90 *novos*, 274 ladinos e cinco crias. Além disso, três registros não forneceram informações sobre os escravos. Códices 411, 421 e 424. Sobre o trato negreiro entre Angola e Pernambuco, ver: CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. In: *Revista de História (USP)*, v. 167, p. 223-260, 2012. Sobre o comércio direto entre Benguela e Salvador, ver: CANDIDO, Mariana. *An African slaving port and the Atlantic world*, 2013. Sobre as redes comerciais e o tráfico de escravos entre Bahia e Angola, ver: XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2012, dentre outros.

<sup>129</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 3, 5 e 8, páginas 29V, 65 e 98.

<sup>130</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 3, 5 e 7, páginas 21V, 124, 131, 156 e 17.

<sup>131</sup> Minas Gerais: AN-CP, Códices 424, volume 8, página 135; Códice 411, volumes 15 e 18, páginas 154 e 90V. Espírito Santo: AN-CP, Códice 424, volume 5, página 13. São Paulo: AN-CP, Códice 424, volumes 6 e 8, páginas 4 e 18. Rio de Janeiro: AN-CP, Códices 421, volume 9, página 13; Códice 424, volumes 3 e 8, páginas 190V e 118; Códice 425, volumes 1, página 47. Rio Grande do Sul: AN-CP, Códice 390, volume 6, página 33; Códice 411, volume 15, páginas 120 e 154V; Códice 424, vo5, 7 e 8, páginas, 180, 48 e 54.

Atraído pela possibilidade de lucrar com o comércio de escravos no interior do país, Neto aproveitou os momentos mais oportunos, as vantagens que cada praça mercantil tinha a oferecer naquele período. De fato, as possibilidades eram amplas, os destinos diversos e as atuações muitas vezes sincrônicas. Mas, se no circuito Rio-Bahia os comerciantes atuavam em meio a um reduzido número de agentes, o mesmo não pode ser dito em relação a São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, as três capitanias/províncias que mais receberam escravos por meio da *terceira perna* do tráfico. É o que veremos a seguir.

#### **4 - O Sudeste: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais<sup>132</sup>**

O Estado do Brasil na América portuguesa, que depois integrou o Império do Brasil, foi a área que recebeu o maior número de escravos provenientes da África, retendo aproximadamente um terço de todos os cativos que chegaram às Américas durante a vigência do tráfico atlântico. Das regiões brasileiras que mais se beneficiaram deste comércio, o Sudeste assume primazia, com cifras que ultrapassam os dois milhões de escravos. Mesmo antes do século XIX, o Sudeste auferiu cerca de 860 mil africanos, o que significa dizer que 43,1% dos escravos que aportaram no país foram direcionados para esta região, entre os anos de 1519 e 1800. Já na primeira metade do oitocentos, ela recebeu 1.145.100 escravos, o que corresponde a 56,7% dos cativos desembarcados no Brasil<sup>133</sup>.

Ao contemplar a distribuição de escravos *novos* por mercado regional, tendo como parâmetro o comércio negreiro internacional e o total dos códices contemplados pela fonte, atestamos a proeminência de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, que perante as estimativas do tráfico receberam 42,4% dos cativos que entraram no país pelo Rio de Janeiro, entre os anos de 1824 e 1830 (Tabela 4). Frente ao total dos códices, porcentagens figuram valores ainda mais elevados, com estas três capitanias/províncias retendo 90,8% dos escravos comercializados (Tabela 5).

---

<sup>132</sup> Consideramos como “Sudeste” apenas as capitanias/províncias de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Entretanto, como a capitania/província do Paraná foi desmembrada de São Paulo apenas em 1853, incluímos a somatória de seus dados na análise. Desconsideramos o Espírito Santo por apresentar cifras modestas. Evidentemente, na ocasião não havia a divisão regional hoje vigente no Brasil.

<sup>133</sup> Base de dados *Transatlantic Slave Trade (TSTD)*, disponível em: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

**Tabela 4: Remessas de escravos novos por províncias diante do tráfico atlântico (1809-1833)**

Anos	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Total geral dos novos nos códices		Total do tráfico atlântico	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
1809	377	2,9	87	0,7	1.062	8,1	1.692	12,8	13.171	100,0
1810	17	--	--	--	54	--	74	--	--	--
1811	512	2,3	377	1,7	162	0,7	1.276	5,7	22.520	100,0
1813	1.566	9,1	774	4,5	353	2,0	2.776	16,1	17.280	100,0
1814	469	3,1	359	2,3	44	0,3	878	5,7	15.300	100,0
<b>1809-14</b>	<b>2.941</b>	<b>4,3</b>	<b>1.597</b>	<b>2,3</b>	<b>1.675</b>	<b>2,5</b>	<b>6.696</b>	<b>9,8</b>	<b>68.271</b>	<b>100,0</b>
1815	1.119	8,4	1.340	10,1	181	1,4	2.673	20,1	13.330	100,0
1816	1.929	10,6	1.730	9,5	316	1,7	4.019	22,2	18.140	100,0
1817	1.674	9,5	1.577	8,9	127	0,7	3.434	19,4	17.670	100,0
1818	803	3,3	2.130	8,7	47	0,2	3.110	12,7	24.500	100,0
1819	374	1,8	2.074	10,0	51	0,2	2.549	12,3	20.800	100,0
1820	573	2,7	1.279	6,1	234	1,1	2.136	10,1	21.140	100,0
1821	435	2,1	545	2,6	94	0,5	1.117	5,4	20.630	100,0
<b>1815-21</b>	<b>6.907</b>	<b>5,1</b>	<b>10.675</b>	<b>7,8</b>	<b>1.050</b>	<b>0,8</b>	<b>19.038</b>	<b>14,0</b>	<b>136.210</b>	<b>100,0</b>
1822	2.504	10,8	2.551	11,0	1.978	8,5	9.508	40,8	23.280	100,0
<b>1809-22</b>	<b>12.352</b>	<b>5,4</b>	<b>14.823</b>	<b>6,5</b>	<b>4.703</b>	<b>2,1</b>	<b>35.242</b>	<b>15,5</b>	<b>227.761</b>	<b>100,0</b>
1823	6	0,0	625	3,2	2.109	10,7	4.668	23,8	19.640	100,0
1824	4.111	16,7	3.518	14,3	2.175	8,8	12.319	50,0	24.620	100,0
1825	5.628	21,4	2.597	9,9	834	3,2	9.143	34,8	26.240	100,0
1826	6.023	16,9	5.128	14,4	3.529	9,9	17.514	49,3	35.540	100,0
1827	5.114	18,0	3.442	12,1	1.748	6,2	11.056	39,0	28.350	100,0
1828	8.538	18,8	8.091	17,8	4.082	9,0	21.680	47,8	45.390	100,0
1829	8.082	17,1	6.030	12,8	2.622	5,5	18.176	38,4	47.280	100,0
1830	8.861	28,7	8.394	27,1	2.663	8,6	21.632	70,0	30.920	100,0
<b>1822-30</b>	<b>48.867</b>	<b>17,4</b>	<b>40.376</b>	<b>14,4</b>	<b>21.740</b>	<b>7,7</b>	<b>125.696</b>	<b>44,7</b>	<b>281.260</b>	<b>100,0</b>
<b>1824-30</b>	<b>46.357</b>	<b>19,4</b>	<b>37.200</b>	<b>15,6</b>	<b>17.653</b>	<b>7,4</b>	<b>111.520</b>	<b>46,8</b>	<b>238.340</b>	<b>100,0</b>
1831	888	--	152	--	99	--	1.214	--	--	100,0
1832	5	--	10	--	1	--	16	--	--	100,0
1833	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>59.608</b>	<b>12,3</b>	<b>52.810</b>	<b>10,9</b>	<b>24.565</b>	<b>5,1</b>	<b>152.660</b>	<b>31,4</b>	<b>485.741</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Considerando somente a capitania/província de São Paulo, entre os anos de 1809 e 1833, somamos 24.063 escravos novos. Não obstante, como até a segunda metade do século XIX a capitania/província do Paraná foi parte integrante da de São Paulo, desmembrada apenas em 1853, acrescentamos à contagem os cativos novos enviados para esta região. Obs. II: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* enviados. Estimativas do tráfico atlântico em: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 51. \*Observações válidas para as tabelas 5, 6 e 7.

**Tabela 5: Remessas de escravos novos por províncias frente ao total dos códices (1809-1833)**

Anos	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Total geral dos novos nos códices	
	#	%	#	%	#	%	#	%
1809	377	22,3	87	5,1	1.062	62,8	1.692	100,0
1810	17	23,0	--	--	54	73,0	74	100,0
1811	512	40,1	377	29,5	162	12,7	1.276	100,0
1813	1.566	56,4	774	27,9	353	12,7	2.776	100,0
1814	469	53,4	359	40,9	44	5,0	878	100,0
<b>1809-14</b>	<b>2.941</b>	<b>43,9</b>	<b>1.597</b>	<b>23,9</b>	<b>1.675</b>	<b>25,0</b>	<b>6.696</b>	<b>100,0</b>
1815	1.119	41,9	1.340	50,1	181	6,8	2.673	100,0
1816	1.929	48,0	1.730	43,0	316	7,9	4.019	100,0
1817	1.674	48,7	1.577	45,9	127	3,7	3.434	100,0
1818	803	25,8	2.130	68,5	47	1,5	3.110	100,0
1819	374	14,7	2.074	81,4	51	2,0	2.549	100,0
1820	573	26,8	1.279	59,9	234	11,0	2.136	100,0
1821	435	38,9	545	48,8	94	8,4	1.117	100,0
<b>1815-21</b>	<b>6.907</b>	<b>36,3</b>	<b>10.675</b>	<b>56,1</b>	<b>1.050</b>	<b>5,5</b>	<b>19.038</b>	<b>100,0</b>
1822	2.504	26,3	2.551	26,8	1.978	20,8	9.508	100,0
<b>1809-22</b>	<b>12.352</b>	<b>35,0</b>	<b>14.823</b>	<b>42,1</b>	<b>4.703</b>	<b>13,3</b>	<b>35.242</b>	<b>100,0</b>
1823	6	0,1	625	13,4	2.109	45,2	4.668	100,0
1824	4.111	33,4	3.518	28,6	2.175	17,7	12.319	100,0
1825	5.628	61,6	2.597	28,4	834	9,1	9.143	100,0
1826	6.023	34,4	5.128	29,3	3.529	20,1	17.514	100,0
1827	5.114	46,3	3.442	31,1	1.748	15,8	11.056	100,0
1828	8.538	39,4	8.091	37,3	4.082	18,8	21.680	100,0
1829	8.082	44,5	6.030	33,2	2.622	14,4	18.176	100,0
1830	8.861	41,0	8.394	38,8	2.663	12,3	21.632	100,0
<b>1822-30</b>	<b>48.867</b>	<b>38,9</b>	<b>40.376</b>	<b>32,1</b>	<b>21.740</b>	<b>17,3</b>	<b>125.696</b>	<b>100,0</b>
<b>1824-30</b>	<b>46.357</b>	<b>41,6</b>	<b>37.200</b>	<b>33,4</b>	<b>17.653</b>	<b>15,8</b>	<b>111.520</b>	<b>100,0</b>
1831	888	73,1	152	12,5	99	8,2	1.214	100,0
1832	5	31,3	10	62,5	1	6,3	16	100,0
1833	--	--	--	--	--	--	--	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>59.608</b>	<b>39,0</b>	<b>52.810</b>	<b>34,6</b>	<b>24.565</b>	<b>16,1</b>	<b>152.660</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Se adicionássemos escravos “que trouxe”, perante as estimativas do tráfico teríamos que Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo receberam 21,5% dos cativos que chegaram ao Brasil, pelo Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1814 (Tabela 6). No interim de 1815-1821 somariam nada menos que 39,6% dos escravos, cenário bastante distinto do que fora observado considerando apenas a chegada de cativos *novos*, que no mesmo período corresponderam a

9,1% e 13,7%, respectivamente (Tabela 4). Diante dos códigos, juntos, escravos *novos* e “que trouxe” representariam quase a totalidade dos cativos, com 96,6% no intervalo de 1809-1814 e 98,8% em 1815-1821 (Tabela 7).

**Tabela 6: Remessas de escravos novos e trouxe por províncias diante do tráfico atlântico (1809-1833)**

Anos	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Total geral dos novos e trouxe nos códigos		Total do tráfico atlântico	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
1809	2.035	15,5	499	3,8	1.207	9,2	3.919	29,8	13.171	100,0
1810	131	--	22		69		225		--	--
1811	1.518	6,7	567	2,5	208	0,9	2.521	11,2	22.520	100,0
1813	3.524	20,4	2.311	13,4	429	2,5	6.365	36,8	17.280	100,0
1814	965	6,3	1.079	7,1	55	0,4	2.108	13,8	15.300	100,0
<b>1809-14</b>	<b>8.173</b>	<b>12,0</b>	<b>4.478</b>	<b>6,6</b>	<b>1.968</b>	<b>2,9</b>	<b>15.138</b>	<b>22,2</b>	<b>68.271</b>	<b>100,0</b>
1815	2.183	16,4	3.349	25,1	193	1,4	5.768	43,3	13.330	100,0
1816	3.821	21,1	4.127	22,8	408	2,2	8.452	46,6	18.140	100,0
1817	4.557	25,8	5.288	29,9	146	0,8	10.089	57,1	17.670	100,0
1818	4.406	18,0	6.779	27,7	53	0,2	11.428	46,6	24.500	100,0
1819	3.547	17,1	5.771	27,7	52	0,3	9.475	45,6	20.800	100,0
1820	2.741	13,0	4.081	19,3	250	1,2	7.155	33,8	21.140	100,0
1821	649	3,1	1.345	6,5	94	0,5	2.134	10,3	20.630	100,0
<b>1815-21</b>	<b>21.904</b>	<b>16,1</b>	<b>30.740</b>	<b>22,6</b>	<b>1.196</b>	<b>0,9</b>	<b>54.501</b>	<b>40,0</b>	<b>136.210</b>	<b>100,0</b>
1822	5.529	23,8	4.192	18,0	2.007	8,6	14.212	61,0	23.280	100,0
<b>1809-22</b>	<b>35.606</b>	<b>15,6</b>	<b>39.410</b>	<b>17,3</b>	<b>5.171</b>	<b>2,3</b>	<b>83.851</b>	<b>36,8</b>	<b>227.761</b>	<b>100,0</b>
1823	6	0,0	647	3,3	2.109	10,7	4.699	23,9	19.640	100,0
1824	4.116	16,7	3.543	14,4	2.175	8,8	12.351	50,2	24.620	100,0
1825	5.628	21,4	2.606	9,9	835	3,2	9.153	34,9	26.240	100,0
1826	6.024	16,9	5.130	14,4	3.529	9,9	17.519	49,3	35.540	100,0
1827	5.116	18,0	3.443	12,1	1.749	6,2	11.062	39,0	28.350	100,0
1828	8.543	18,8	8.099	17,8	4.084	9,0	21.698	47,8	45.390	100,0
1829	8.086	17,1	6.035	12,8	2.623	5,5	18.191	38,5	47.280	100,0
1830	8.870	28,7	8.403	27,2	2.666	8,6	21.658	70,0	30.920	100,0
<b>1822-30</b>	<b>51.918</b>	<b>18,5</b>	<b>42.098</b>	<b>15,0</b>	<b>21.777</b>	<b>7,7</b>	<b>130.543</b>	<b>46,4</b>	<b>281.260</b>	<b>100,0</b>
<b>1824-30</b>	<b>46.383</b>	<b>19,5</b>	<b>37.259</b>	<b>15,6</b>	<b>17.661</b>	<b>7,4</b>	<b>111.632</b>	<b>46,8</b>	<b>238.340</b>	<b>100,0</b>
1831	888	--	162	--	104	--	1.235	--	--	100,0
1832	5	--	14	--	1	--	20	--	--	100,0
1833	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>82.888</b>	<b>17,1</b>	<b>77.492</b>	<b>16,0</b>	<b>25.046</b>	<b>5,2</b>	<b>201.437</b>	<b>41,5</b>	<b>485.741</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Considerando somente a capitania/província de São Paulo, entre 1809 e 1833, somamos 24.542 escravos novos e que trouxe. O número apresentado, portanto, engloba os cativos contabilizados também na capitania/província do Paraná.



**Tabela 7: Remessas de escravos novos e trouxe por províncias frente ao total dos códices  
(1809-1833)**

Anos	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Total geral dos novos e trouxe nos códices	
	#	%	#	%	#	%	#	%
1809	2.035	51,9	499	12,7	1.207	30,8	3.919	100,0
1810	131	58,2	22	9,8	69	30,7	225	100,0
1811	1.518	60,2	567	22,5	208	8,3	2.521	100,0
1813	3.524	55,4	2.311	36,3	429	6,7	6.365	100,0
1814	965	45,8	1.079	51,2	55	2,6	2.108	100,0
<b>1809-14</b>	<b>8.173</b>	<b>54,0</b>	<b>4.478</b>	<b>29,6</b>	<b>1.968</b>	<b>13,0</b>	<b>15.138</b>	<b>100,0</b>
1815	2.183	37,8	3.349	58,1	193	3,3	5.768	100,0
1816	3.821	45,2	4.127	48,8	408	4,8	8.452	100,0
1817	4.557	45,2	5.288	52,4	146	1,4	10.089	100,0
1818	4.406	38,6	6.779	59,3	53	0,5	11.428	100,0
1819	3.547	37,4	5.771	60,9	52	0,5	9.475	100,0
1820	2.741	38,3	4.081	57,0	250	3,5	7.155	100,0
1821	649	30,4	1.345	63,0	94	4,4	2.134	100,0
<b>1815-21</b>	<b>21.904</b>	<b>40,2</b>	<b>30.740</b>	<b>56,4</b>	<b>1.196</b>	<b>2,2</b>	<b>54.501</b>	<b>100,0</b>
1822	5.529	38,9	4.192	29,5	2.007	14,1	14.212	100,0
<b>1809-22</b>	<b>35.606</b>	<b>42,5</b>	<b>39.410</b>	<b>47,0</b>	<b>5.171</b>	<b>6,2</b>	<b>83.851</b>	<b>100,0</b>
1823	6	0,1	647	13,8	2.109	44,9	4.699	100,0
1824	4.116	33,3	3.543	28,7	2.175	17,6	12.351	100,0
1825	5.628	61,5	2.606	28,5	835	9,1	9.153	100,0
1826	6.024	34,4	5.130	29,3	3.529	20,1	17.519	100,0
1827	5.116	46,2	3.443	31,1	1.749	15,8	11.062	100,0
1828	8.543	39,4	8.099	37,3	4.084	18,8	21.698	100,0
1829	8.086	44,5	6.035	33,2	2.623	14,4	18.191	100,0
1830	8.870	41,0	8.403	38,8	2.666	12,3	21.658	100,0
<b>1822-30</b>	<b>51.918</b>	<b>39,8</b>	<b>42.098</b>	<b>32,2</b>	<b>21.777</b>	<b>16,7</b>	<b>130.543</b>	<b>100,0</b>
<b>1824-30</b>	<b>46.383</b>	<b>41,5</b>	<b>37.259</b>	<b>33,4</b>	<b>17.661</b>	<b>15,8</b>	<b>111.632</b>	<b>100,0</b>
1831	888	71,9	162	13,1	104	8,4	1.235	100,0
1832	5	25,0	14	70,0	1	5,0	20	100,0
1833	--	--	--	--	--	--	--	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>82.888</b>	<b>41,1</b>	<b>77.492</b>	<b>38,5</b>	<b>25.046</b>	<b>12,4</b>	<b>201.437</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Sabendo que já nas primeiras décadas do século XIX estas três capitanias/províncias dependiam largamente da mão de obra cativa, é no mínimo suspeito o número de escravos que “acompanha o sujeito que faz despachos e/ou sai do Rio de Janeiro” entre os anos de 1809-1821 (43.905) (Tabela 2). Não questionar as cifras apresentadas é, em síntese, aceitar que a

quantidade de escravos que o “viajante trazia e que já lhe pertencia” era quase duas vezes maior que o volume de africanos *novos* desembarcados no porto fluminense neste mesmo período.

Outrossim, considerando que após o ano de 1831 alguns escravos *novos* fossem enviados como ladinos, haja vista o súbito aumento de cativos ladinos arrolados pela Polícia da Corte neste contexto (Tabela 8), tem-se que o tráfico interno de escravos continuava operante, com envios para Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, que juntos absorveram 54,1% dos ladinos registrados nos códices. No interím de 1831-1833, por exemplo, a capitania/província mineira recebeu aproximadamente três vezes mais escravos ladinos do que nas décadas anteriores, somatória que merece ao menos ser ponderada com cautela. Seriam *novos* disfarçados de ladinos?

**Tabela 8: Remessas de escravos ladinos e ladinos que trouxe por províncias (1809-1833)**

Anos	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Total geral dos ladinos nos códices	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>1809-14</b>	<b>101</b>	<b>17,2</b>	<b>217</b>	<b>36,9</b>	<b>77</b>	<b>13,1</b>	<b>588</b>	<b>100,0</b>
<b>1815-21</b>	<b>399</b>	<b>17,3</b>	<b>1.521</b>	<b>65,8</b>	<b>93</b>	<b>4,0</b>	<b>2.313</b>	<b>100,0</b>
1822	116	11,5	426	42,1	49	4,8	1.011	100,0
1823	6	0,3	398	23,0	230	13,3	1.728	100,0
1824	92	5,1	492	27,4	217	12,1	1.796	100,0
1825	149	16,8	451	50,8	47	5,3	887	100,0
1826	74	4,7	697	44,1	126	8,0	1.579	100,0
1827	51	6,8	309	40,9	56	7,4	755	100,0
1828	64	9,2	367	53,0	37	5,3	692	100,0
1829	80	3,0	461	17,5	173	6,6	2.635	100,0
1830	126	2,5	701	14,1	337	6,8	4.987	100,0
<b>1822-30</b>	<b>758</b>	<b>4,7</b>	<b>4.302</b>	<b>26,8</b>	<b>1.272</b>	<b>7,9</b>	<b>16.070</b>	<b>100,0</b>
<b>1824-30</b>	<b>636</b>	<b>4,8</b>	<b>3.478</b>	<b>26,1</b>	<b>993</b>	<b>7,4</b>	<b>13.331</b>	<b>100,0</b>
1831	1.416	21,0	1.256	18,7	345	5,1	6.727	100,0
1832	1.380	43,4	561	17,7	285	9,0	3.177	100,0
1833	188	27,1	231	33,3	70	10,1	694	100,0
<b>1831-33</b>	<b>2.984</b>	<b>28,2</b>	<b>2.048</b>	<b>19,3</b>	<b>700</b>	<b>6,6</b>	<b>10.598</b>	<b>100,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.242</b>	<b>14,3</b>	<b>8.088</b>	<b>27,4</b>	<b>2.142</b>	<b>7,2</b>	<b>29.569</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Considerando somente a capitania/província de São Paulo, entre 1809 e 1833, somamos 1.950 escravos ladinos e ladinos que trouxe. Não obstante, como até a segunda metade do século XIX a capitania/província do Paraná foi parte integrante da de São Paulo, sendo desta desmembrada apenas em 1853, acrescentamos na contagem os novos enviados também para esta região. Obs. II: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos ladinos e “ladinos que trouxe” enviados.

Feito os questionamentos necessários, nos propomos a analisar a estrutura do tráfico interno de escravos para as três capitanias/províncias que mais receberam cativos pela terceira *perna do tráfico*. Valendo-nos de registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da

Corte do Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, buscaremos demonstrar a existência de um padrão no processo de redistribuição dos cativos recém-chegados da África. Para mais, a despeito das hipóteses levantadas, nos limitaremos a trabalhar com o volume de escravos *novos* comercializados, apresentando, quando pertinente, outras possibilidades de análise.

#### 4.1 - A estrutura dos despachos – São Paulo (1809-1833)

Entre os anos de 1809 e 1833, São Paulo recebeu 24.565 escravos recém-chegados da África (Tabela 5). Incluindo cativos “que trouxe”, temos que esta capitania/província auferiu 25.046 escravos (Tabela 7), que do Rio de Janeiro saíram em direção a diversos municípios paulistas, mediante o uso de estradas ou por meio do comércio de cabotagem. Para melhor entender a estrutura do tráfico interno no circuito Rio-São Paulo, as remessas foram agrupadas de acordo com o número de escravos transportados<sup>134</sup>.

Considerando despachos e passaportes, contabilizamos 4.145 viagens, das quais 2.103 com escravos *novos*. Neste conjunto, pequenos envios, isto é, com um ou dois cativos, representaram 38,9% das remessas, mas concentraram apenas 4,7% dos cativos. Envios intermediários, de 11 a 50, corresponderam a 25% dos despachos e 48,4% dos escravos. Menos recorrente, os grandes envios (mais de 51) somaram 4,9% das saídas, mas levaram 32,6% dos cativos. Apenas 13 despachos transportaram 101 ou mais escravos, e a despeito de configurarem porcentagem irrisória, 0,6% do total, foram responsáveis por 6,8% dos escravizados, atestando a conformação de um negócio altamente concentrado (Tabela 9).

**Tabela 9: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para São Paulo (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
1	476	22,6	476	1,9
2	342	16,3	684	2,8
3	178	8,5	534	2,2
4	136	6,5	544	2,2
5 a 10	342	16,3	2.439	9,9
11 a 20	276	13,1	4.037	16,4
21 a 30	136	6,5	3.413	13,9

<sup>134</sup> Segundo dados da Polícia da Corte, em 1819, São Paulo recebeu apenas 51 cativos *novos* (Tabela 6). Para este mesmo ano, acrescentando remessas de escravos “que trouxe”, o contingente remetido continua pouco expressivo (Tabela 8). Improvável que um número tão pequeno de escravizados tenha partido do Rio de Janeiro com destino à capitania paulista no ano em questão. Acreditamos que o inexpressivo número de escravos retrate mais uma das lacunas da fonte.

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
<b>31 a 40</b>	70	3,3	2.446	10,0
<b>41 a 50</b>	44	2,1	1.989	8,1
<b>51 a 100</b>	90	4,3	6.326	25,8
<b>Mais de 101</b>	13	0,6	1.677	6,8
<b>TOTAL</b>	<b>2.103</b>	<b>100,0</b>	<b>24.565</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Considerando somente a capitania/província de São Paulo, entre 1809 e 1833, somamos 24.063 escravos novos, que foram distribuídos em 2.003 despachos. Não obstante, como até a segunda metade do século XIX a capitania/província do Paraná foi parte integrante da de São Paulo, sendo desta desmembrada apenas em 1853, acrescentamos na contagem os novos enviados também para esta região. Obs. II: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* enviados. \*Observações válidas para as tabelas 10,

Frente ao total dos códices, São Paulo recebeu 11,5% dos despachos e 16,1% dos escravos *novos* (Tabela 10). No interim de 1809-1814, quando a fonte se mostra “pouco confiável” para a análise do tráfico interno de cativos, dada a baixa representatividade dos códices perante as estimativas do comércio negreiro internacional (Tabela 1), esta capitania auferiu 16,4% das remessas e 25% dos recém-chegados (Tabela 11), com média de 9,2 escravos por envio (Tabela 13).

Incluindo escravos “que trouxe”, as remessas para a capitania/província paulista alcançam 7% dos envios e 12,4% dos escravos (Tabela 12). Entre 1809 e 1833, São Paulo recebeu apenas 481 cativos que “acompanham o sujeito”, número muito *aquém* dos que seguiram para Minas Gerais (23.280) e Rio de Janeiro (24.682) no mesmo período.

**Tabela 104: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para São Paulo frente ao total dos códices (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices
<b>1</b>	476	8,9	476	8,9	5.338	5.338
<b>2</b>	342	10,7	684	10,7	3.201	6.402
<b>3</b>	178	11,0	534	11,0	1.622	4.866
<b>4</b>	136	11,2	544	11,2	1.210	4.840
<b>5 a 10</b>	342	11,3	2.439	11,4	3.035	21.452
<b>11 a 20</b>	276	14,3	4.037	14,1	1.924	28.680
<b>21 a 30</b>	136	15,7	3.413	15,5	865	22.036
<b>31 a 40</b>	70	15,3	2.446	14,8	459	16.483
<b>41 a 50</b>	44	17,1	1.989	16,9	257	11.784
<b>51 a 100</b>	90	24,0	6.326	25,0	375	25.281
<b>Mais de 101</b>	13	33,3	1.677	30,5	39	5.498
<b>TOTAL</b>	<b>2.103</b>	<b>11,5</b>	<b>24.565</b>	<b>16,1</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 11: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para São Paulo  
por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833)**

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códigos	Total de escravos novos nos códigos
1809-1814	1	65	16,1	65	16,1	404	404
	2	27	13,8	54	13,8	196	392
	3	18	17,3	54	17,3	104	312
	4	9	14,8	36	14,8	61	244
	5 a 10	19	11,7	134	11,7	163	1.146
	11 a 20	21	20,4	286	19,3	103	1.479
	21 a 30	11	25,6	265	24,5	43	1.083
	31 a 40	2	12,5	68	12,4	16	547
	41 a 50	2	28,6	95	30,1	7	316
	51 a 100	7	70,0	495	76,2	10	650
	Mais de 101	1	100,0	123	100,0	1	123
<b>TOTAL</b>	<b>182</b>	<b>16,4</b>	<b>1.675</b>	<b>25,0</b>	<b>1.108</b>	<b>6.696</b>	
1815-1823	1	121	7,3	121	7,3	1.660	1.660
	2	67	7,7	134	7,7	866	1.732
	3	34	8,2	102	8,2	416	1.248
	4	18	6,4	72	6,4	281	1.124
	5 a 10	58	8,6	422	8,8	677	4.784
	11 a 20	68	15,2	1.024	15,0	448	6.824
	21 a 30	31	14,9	804	15,1	208	5.310
	31 a 40	18	20,2	618	19,6	89	3.153
	41 a 50	12	22,6	537	22,4	53	2.402
	51 a 100	14	20,0	939	20,9	70	4.501
	Mais de 101	3	75,0	364	76,5	4	476
<b>TOTAL</b>	<b>444</b>	<b>9,3</b>	<b>5.137</b>	<b>15,5</b>	<b>4.772</b>	<b>33.214</b>	
1824-1830	1	279	8,8	279	8,8	3.171	3.171
	2	236	11,4	472	11,4	2.076	4.152
	3	125	11,7	375	11,7	1.070	3.210
	4	105	12,4	420	12,4	846	3.384
	5 a 10	262	12,2	1.857	12,2	2.151	15.214
	11 a 20	186	13,8	2.707	13,5	1.351	20.036
	21 a 30	94	15,4	2.344	15,1	609	15.515
	31 a 40	50	14,2	1.760	13,8	353	12.743
	41 a 50	30	15,2	1.357	15,0	197	9.066
	51 a 100	69	23,4	4.892	24,3	295	20.130
	Mais de 101	9	26,5	1.190	24,3	34	4.899
<b>TOTAL</b>	<b>1.445</b>	<b>11,9</b>	<b>17.653</b>	<b>15,8</b>	<b>12.153</b>	<b>111.520</b>	
1831-1833	1	11	10,7	11	10,7	103	103
	2	12	19,0	24	19,0	63	126
	3	1	3,1	3	3,1	32	96
	4	4	18,2	16	18,2	22	88
	5 a 10	3	6,8	26	8,4	44	308
	11 a 20	1	4,5	20	5,9	22	341
	21 a 30	--	--	--	--	5	128
	31 a 40	--	--	--	--	1	40
	41 a 50	--	--	--	--	--	--
	51 a 100	--	--	--	--	--	--

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>11,0</b>	<b>100</b>	<b>8,1</b>	<b>292</b>	<b>1.230</b>
<b>TOTAL</b>		<b>2.103</b>	<b>11,5</b>	<b>24.565</b>	<b>16,1</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 12: Concentração do tráfico interno: escravos novos e que trouxe enviados para São Paulo por períodos frente ao total dos códices (1809-1833)**

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos e trouxe nos códices
1809-1814	1	115	9,9	115	9,9	1.163	1.163
	2	63	8,3	126	8,3	758	1.516
	3	33	6,4	99	6,4	519	1.557
	4	11	3,4	44	3,4	325	1.300
	5 a 10	35	5,4	238	5,6	650	4.229
	11 a 20	21	13,5	294	13,3	156	2.216
	21 a 30	11	22,0	267	21,7	50	1.231
	31 a 40	2	10,5	68	10,4	19	655
	41 a 50	2	18,2	95	19,2	11	494
	51 a 100	7	70,0	499	76,3	10	654
	Mais de 101	1	100,0	123	100,0	1	123
	<b>TOTAL</b>	<b>301</b>	<b>8,2</b>	<b>1.968</b>	<b>13,0</b>	<b>3.662</b>	<b>15.138</b>
1815-1823	1	148	3,2	148	3,2	4.661	4.661
	2	74	2,1	148	2,1	3.520	7.038
	3	41	1,7	123	1,7	2.419	7.254
	4	24	1,5	96	1,5	1.633	6.528
	5 a 10	61	1,9	438	2,1	3.168	20.623
	11 a 20	70	10,4	1.045	10,7	671	9.740
	21 a 30	30	12,5	774	13,0	240	5.975
	31 a 40	20	19,0	689	18,7	105	3.690
	41 a 50	12	21,4	537	21,7	56	2.480
	51 a 100	14	18,2	950	19,2	77	4.941
	Mais de 101	3	60,0	364	75,5	5	482
	<b>TOTAL</b>	<b>497</b>	<b>3,0</b>	<b>5.312</b>	<b>7,2</b>	<b>16.545</b>	<b>73.412</b>
1824-1830	1	286	8,9	286	8,9	3.208	3.208
	2	236	11,3	472	11,3	2.085	4.170
	3	125	11,6	375	11,6	1.076	3.228
	4	105	12,4	420	12,4	849	3.396
	5 a 10	262	12,2	1.857	12,2	2.155	15.240
	11 a 20	186	13,8	2.708	13,5	1.351	20.037
	21 a 30	94	15,4	2.344	15,1	609	15.515
	31 a 40	50	14,2	1.760	13,8	353	12.743
	41 a 50	30	15,2	1.357	15,0	197	9.066
	51 a 100	69	23,4	4.892	24,3	295	20.130
	Mais de 101	9	26,5	1.190	24,3	34	4.899
	<b>TOTAL</b>	<b>1.452</b>	<b>11,9</b>	<b>17.661</b>	<b>15,8</b>	<b>12.212</b>	<b>111.632</b>
	1	16	13,8	16	13,8	116	116

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos e trouxe nos códices
<b>1831-1833</b>	<b>2</b>	12	18,8	24	18,8	64	128
	<b>3</b>	1	3,1	3	3,1	32	96
	<b>4</b>	4	17,4	16	17,4	23	92
	<b>5 a 10</b>	3	6,7	26	8,3	45	314
	<b>11 a 20</b>	1	4,5	20	5,9	22	341
	<b>21 a 30</b>	--	--	--	--	5	128
	<b>31 a 40</b>	--	--	--	--	1	40
	<b>41 a 50</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>51 a 100</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>12,0</b>	<b>105</b>	<b>8,4</b>	<b>308</b>	<b>1.255</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>2.287</b>	<b>7,0</b>	<b>25.046</b>	<b>12,4</b>	<b>32.727</b>	<b>201.437</b>	

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Considerando somente a capitania/província de São Paulo, entre 1809 e 1833, somamos 24.542 escravos novos e “que trouxe”, que foram distribuídos em 2.185 despachos. Não obstante, como até a segunda metade do século XIX a capitania/província do Paraná foi parte integrante da de São Paulo, sendo desta desmembrada apenas em 1853, acrescentamos na contagem os novos enviados também para esta região. Obs. II: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* e “que trouxe” enviados.

**Tabela 13: Média de escravos novos enviados para São Paulo por período (1809-1833)**

Períodos	Total de despachos	Total de escravos	Média de escravos por despacho	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices	Média de escravos novos por remessa nos códices
1809-1814	182	1,675	9,2	1.108	6.696	<b>6,0</b>
1815-1823	444	5.137	11,6	4.772	33.214	<b>7,0</b>
1824-1830	1,445	17.653	12,2	12.153	111.520	<b>9,2</b>
1831-1833	32	100	3,1	292	1.230	<b>4,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.103</b>	<b>24.565</b>	<b>11,7</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>	<b>8,3</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

A concentração do tráfico interno para São Paulo mostra-se ainda mais evidente no intervalo de 1824-1830, quando a média de cativos por despacho atingiu 12,2 (Tabela 13). Neste período, a província recebeu 69 remessas de 51 a 100 escravos, que juntas expediram quase cinco mil cativos. Contabilizamos ainda nove viagens com 101 ou mais escravos, responsáveis pelo envio de 1.190 almas, com média de 132,2 cativos por remessa (Tabela 11).

Sem dúvida, um negócio concentrado, mas também pulverizado, haja vista a quantidade de comerciantes eventuais que atuaram neste circuito. Excluindo os registros para os quais não tivemos acesso ao número de escravos enviados, entre os anos de 1809 e 1833, temos que 1.313 indivíduos diferentes atuaram no circuito Rio-São Paulo. Destes, 980 (74,6%) realizaram apenas uma viagem; 263 (20%) despacharam escravos por duas e/ou três vezes; 35 (2,7%) o fizeram em quatro ocasiões e apenas 26 (2%) realizaram entre cinco e dez despachos. Do total,

somente nove (0,7%) efetuaram mais de 11 envios, sendo um deles (0,1%) responsável por 91 remessas (Tabela 14).

**Tabela 14: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciante para São Paulo (1809-1833)**

Número de remessas	Número de comerciantes	%	Total de remessas	%	Número de escravos	%	Média de escravos por remessa
<b>1</b>	980	74,6%	980	46,6%	8.984	36,6%	9,2
<b>2</b>	202	15,4%	404	19,2%	4.833	19,7%	12,0
<b>3</b>	61	4,6%	183	8,7%	1.788	7,3%	9,8
<b>4</b>	35	2,7%	140	6,7%	2.060	8,4%	14,7
<b>5 a 10</b>	26	2,0%	156	7,4%	2.193	8,9%	14,1
<b>11 a 20</b>	6	0,5%	81	3,9%	2.772	11,3%	34,2
<b>21 a 30</b>	--	--	--	--	--	0,0%	--
<b>31 a 40</b>	2	0,2%	68	3,2%	1.205	4,9%	17,7
<b>41 a 50</b>	--	--	--	0,0%	--	--	--
<b>51 a 100</b>	1	0,1%	91	4,3%	730	3,0%	8,0
<b>Mais de 101</b>	--	--	-	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>1.313</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.103</b>	<b>100,0%</b>	<b>24.565</b>	<b>100,0%</b>	<b>11,7</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Ao analisar o número de envios que cada comerciante realizou no circuito Rio-São Paulo, confirmamos a primazia de traficantes não especializados, isto é, daqueles que atuaram por apenas uma ou duas vezes no mercado. Estes indivíduos somaram 90% do total, respondendo por 65,8% dos envios e 56,2% dos escravos, com média de 10 cativos por remessa. Os que efetuaram de cinco a 20 despachos (2,4%) transportaram 20,2% dos escravos, em 11,3% dos envios, com média de 20,9 *novos* em cada. Relatamos ainda que apenas um comerciante (0,1%) realizou 91 (4,3%) despachos, levando sozinho 3% dos cativos importados para esta capitania/província (Tabela 14). No próximo capítulo, veremos quem era este comerciante, o funcionamento do tráfico de escravos no circuito Rio-São Paulo e também os seus agentes mercantis. Por ora, voltemos à estrutura dos despachos.

No que se refere ao volume de cativos despachados por comerciante, contabilizamos o número total de escravos pautando-nos não na quantidade de remessas, mas sim na quantidade de cativos *novos* que cada um transportou ao longo do período considerado. Expliquemo-nos. Ora, aqueles indivíduos que levaram mais de 100 escravos não necessariamente o fizeram em somente um despacho. Durante o tempo de permanência no circuito, eles podem ter realizado pequenas, médias e grandes remessas, que ao serem somadas ultrapassam a casa dos 100 escravos. Joaquim Antônio Ferreira, por exemplo, entre os anos de 1809 e 1833, efetuou 130



despachos, que juntos perfizeram 2.477 cativos *novos*, segmentados em vários pequenos (1 a 2), médios (11 a 50) e grandes (acima de 51) envios<sup>135</sup>.

De acordo com os registros da Polícia da Corte, 66,9% dos comerciantes que realizaram despachos para São Paulo transportaram de um a dez cativos, o que corresponde a 11,8% dos escravos e 49% dos envios. Os que remeteram apenas um escravo (20,6%), conduziram porcentagem irrisória dos *novos*, 1,1%, em aproximadamente 13% das viagens. Os que transportaram 11 ou mais escravos (33,1%) responderam por 88,2% dos cativos e 51% das remessas. Os que expediram 101 ou mais escravos, somaram apenas 3,2% dos comerciantes, mas foram responsáveis por quase 17% das remessas e 38% dos cativos remetidos à região (Tabela 15).

**Tabela 155: Total de escravos novos enviados por comerciante para São Paulo (1809-1833)**

Número de escravos	Número de comerciantes	%	Número de remessas	%	Total de escravos	%
<b>1</b>	271	20,6%	271	12,9%	271	1,1%
<b>2</b>	183	13,9%	199	9,5%	366	1,5%
<b>3</b>	127	9,7%	160	7,6%	381	1,6%
<b>4</b>	83	6,3%	103	4,9%	332	1,4%
<b>5 a 10</b>	214	16,3%	298	14,2%	1.549	6,3%
<b>11 a 20</b>	159	12,1%	239	11,4%	2.329	9,5%
<b>21 a 30</b>	96	7,3%	178	8,5%	2.371	9,7%
<b>31 a 40</b>	45	3,4%	81	3,9%	1.588	6,5%
<b>41 a 50</b>	28	2,1%	64	3,0%	1.268	5,2%
<b>51 a 100</b>	65	5,0%	155	7,4%	4.730	19,3%
<b>Mais de 101</b>	42	3,2%	355	16,9%	9.380	38,2%
<b>TOTAL</b>	<b>1.313</b>	<b>100%</b>	<b>2.103</b>	<b>100%</b>	<b>24.565</b>	<b>100%</b>

Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Ao analisar a estrutura dos despachos que saíram do Rio de Janeiro com destino a São Paulo, entre os anos de 1809 e 1833, concluímos que, a despeito da preponderância de pequenos despachos e de traficantes eventuais, que remetiam um ou dois cativos ao longo de suas vidas, a maior parte dos escravos chegaram à região por meio de médios e grandes comboios, encabeçados por um reduzido número de comerciantes. Seria este o padrão dos despachos do tráfico interno?

<sup>135</sup> AN-CP, Códice 390, volumes 1, 2, 4 e 6; Códice 411, volumes 1, 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12 e 15; Códice 419, volume 1; Códice 421, volumes 1, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 19, 21, 21, 22, e 23; Códice 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 7; Códice 425, volumes 1, 2, 3, 4 e 5.

#### 4.2 - A estrutura dos despachos – Rio de Janeiro (1809-1833)

Para a capitania/província fluminense, encontramos padrão semelhante ao que fora verificado para São Paulo, isto é, a concentração dos negócios e a preponderância de comerciantes não especializados. De 1809 a 1833, 52.810 cativos *novos* foram registrados pela Polícia da Corte (Tabela 5), e se muitos permaneceram alocados na própria cidade, outros tantos foram enviados para municípios adjacentes. Considerando o comércio de escravos “que trouxe”, que no Rio de Janeiro somaram 24.682 cativos, tem-se que esta capitania/província recebeu 77.492 escravizados, 38,5% frente ao total dos códigos (Tabela 7) e 16% perante estimativas do tráfico atlântico (Tabela 6).

Abarcando despachos e passaportes, contabilizamos 29.135 viagens, das quais 6.050 com escravos *novos*. Neste contexto, pequenos envios (1 a 2) representaram 46,6% das saídas, mas concentraram apenas 7,3% dos cativos. Envios intermediários, de 11 a 50, corresponderam a 19,2% dos despachos e 50,8% dos trabalhadores. Grandes envios (mais de 51) somaram 2,5% das remessas, mas transportaram 21,9% dos cativos. Semelhante a São Paulo, apenas 14 viagens levaram 101 ou mais escravos (0,2%), responsáveis por 4,1% da mão de obra comercializada (Tabela 16).

**Tabela 16: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para o Rio de Janeiro (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
1	1.783	29,5	1.783	3,4
2	1.032	17,1	2.064	3,9
3	499	8,2	1.497	2,8
4	398	6,6	1.592	3,0
5 a 10	1.027	17,0	7.414	14,0
11 a 20	621	10,3	9.319	17,6
21 a 30	282	4,7	7.259	13,7
31 a 40	159	2,6	5.871	11,1
41 a 50	97	1,6	4.431	8,4
51 a 100	138	2,3	9.414	17,8
Mais de 101	14	0,2	2.166	4,1
<b>TOTAL</b>	<b>6.050</b>	<b>100,0</b>	<b>52.810</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* enviados.

Frente ao total dos códigos, a capitania/província do Rio de Janeiro concentrou 33% dos despachos e 34,6% dos cativos *novos* (Tabela 17), três vezes mais viagens e duas vezes mais escravos do que São Paulo recebera no mesmo período (Tabela 10). No intervalo de 1809-1814,

momento em que a capitania paulista auferiu maior volume de remessas e cativos, registramos os menores índices de viagens e recém-chegados da África para o Rio de Janeiro, que auferiu 26,8% das saídas e 23,9% da mão de obra cativa transacionada (Tabela 18), com média de 5,4 escravos por despacho (Tabela 19).

**Tabela 17: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para o Rio de Janeiro frente ao total dos códices (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices
<b>1</b>	1.783	33,4	1.783	33,4	5.338	5.338
<b>2</b>	1.032	32,2	2.064	32,2	3.201	6.402
<b>3</b>	499	30,8	1.497	30,8	1.622	4.866
<b>4</b>	398	32,9	1.592	32,9	1.210	4.840
<b>5 a 10</b>	1.027	33,8	7.414	34,6	3.035	21.452
<b>11 a 20</b>	621	32,3	9.319	32,5	1.924	28.680
<b>21 a 30</b>	282	32,6	7.259	32,9	865	22.036
<b>31 a 40</b>	159	34,6	5.871	35,6	459	16.483
<b>41 a 50</b>	97	37,7	4.431	37,6	257	11.784
<b>51 a 100</b>	138	36,8	9.414	37,2	375	25.281
<b>Mais de 101</b>	14	35,9	2.166	39,4	39	5.498
<b>TOTAL</b>	<b>6.050</b>	<b>33,0</b>	<b>52.810</b>	<b>34,6</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 18: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para o Rio de Janeiro frente ao total dos códices (1809-1833)**

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices
<b>1809-1814</b>	<b>1</b>	120	29,7	120	29,7	404	404
	<b>2</b>	57	29,1	114	29,1	196	392
	<b>3</b>	18	17,3	54	17,3	104	312
	<b>4</b>	22	36,1	88	36,1	61	244
	<b>5 a 10</b>	38	23,3	276	24,1	163	1.146
	<b>11 a 20</b>	23	22,3	338	22,9	103	1.479
	<b>21 a 30</b>	10	23,3	250	23,1	43	1.083
	<b>31 a 40</b>	6	37,5	209	38,2	16	547
	<b>41 a 50</b>	1	14,3	44	13,9	7	316
	<b>51 a 100</b>	2	20,0	104	16,0	10	650
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	1	123
<b>TOTAL</b>	<b>297</b>	<b>26,8</b>	<b>1.597</b>	<b>23,9</b>	<b>1.108</b>	<b>6.696</b>	
<b>1815-1823</b>	<b>1</b>	821	49,5	821	49,5	1.660	1.660
	<b>2</b>	436	50,3	872	50,3	866	1.732
	<b>3</b>	219	52,6	657	52,6	416	1.248
	<b>4</b>	140	49,8	560	49,8	281	1.124
	<b>5 a 10</b>	337	49,8	2.393	50,0	677	4.784
	<b>11 a 20</b>	165	36,8	2.561	37,5	448	6.824

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices	
1824-1830	21 a 30	90	43,3	2.322	43,7	208	5.310	
	31 a 40	25	28,1	929	29,5	89	3.153	
	41 a 50	24	45,3	1.092	45,5	53	2.402	
	51 a 100	26	37,1	1.644	36,5	70	4.501	
	Mais de 101	--	--	--	--	4	476	
	<b>TOTAL</b>	<b>2.283</b>	<b>47,8</b>	<b>13.851</b>	<b>41,7</b>	<b>4.772</b>	<b>33.214</b>	
	1831-1833	1	832	26,2	832	26,2	3.171	3.171
		2	537	25,9	1.074	25,9	2.076	4.152
		3	262	24,5	786	24,5	1.070	3.210
		4	228	27,0	912	27,0	846	3.384
		5 a 10	644	29,9	4.681	30,8	2.151	15.214
		11 a 20	432	32,0	6.408	32,0	1.351	20.036
		21 a 30	182	29,9	4.687	30,2	609	15.515
		31 a 40	127	36,0	4.693	36,8	353	12.743
		41 a 50	72	36,5	3.295	36,3	197	9.066
		51 a 100	110	37,3	7.666	38,1	295	20.130
		Mais de 101	14	41,2	2.166	44,2	34	4.899
		<b>TOTAL</b>	<b>3.440</b>	<b>28,3</b>	<b>37.200</b>	<b>33,4</b>	<b>12.153</b>	<b>111.520</b>
		TOTAL	1	10	9,7	10	9,7	103
2			2	3,2	4	3,2	63	126
3			--	--	--	--	32	96
4			8	36,4	32	36,4	22	88
5 a 10			8	18,2	64	20,8	44	308
11 a 20			1	4,5	12	3,5	22	341
21 a 30			--	--	--	--	5	128
31 a 40	1		100,0	40	100,0	1	40	
41 a 50	--		--	--	--	--	--	
51 a 100	--		--	--	--	--	--	
Mais de 101	--	--	--	--	--	--		
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>10,3</b>	<b>162</b>	<b>13,2</b>	<b>292</b>	<b>1.230</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>6.050</b>	<b>33,0</b>	<b>52.810</b>	<b>34,6</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>		

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 19: Média de escravos novos enviados para o Rio de Janeiro por período (1809-1833)**

Períodos	Total de despachos	Total de escravos	Média de escravos por despacho	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices	Média de escravos novos por remessa nos códices
1809-1814	297	1.597	5,4	1.108	6.696	<b>6,0</b>
1815-1823	2.283	13.851	6,1	4.772	33.214	<b>7,0</b>
1824-1830	3.440	37.200	10,8	12.153	111.520	<b>9,2</b>
1831-1833	30	162	5,4	292	1.230	<b>4,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.050</b>	<b>52.810</b>	<b>8,7</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>	<b>8,3</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Incluindo escravos “que trouxe”, a capitania/província do Rio de Janeiro alcança 43,1% das remessas e 38,5% dos escravos (Tabela 20). No intervalo de 1809-1814, registramos o acréscimo mais significativo, com 51,4% das viagens e 29,6% dos cativos. Neste interim, de 297 despachos, considerando apenas o comércio de *novos* (Tabela 18), atinge-se o montante nada desprezível de 1.455 remessas, que juntas enviaram 4.478 escravos, volume quase três vezes maior do que os despachos que envolveram os recém-chegados (Tabelas 18 e 20). A média de cativos por viagem passa então de 5,4 (Tabela 19) para 3,0, levando-nos a inferir que, se de fato acontecia, o tráfico de escravos “que trouxe” era do tipo “formiguinha”, isto é, reduzido número de cativos por remessa. Logo, era similar aos despachos de escravos *novos*.

Outrossim, também para o Rio de Janeiro, os anos de 1824-1830 foram mais representativos. Somente neste período a província fluminense recebeu 33,4% dos escravos e 28,3% dos despachos (Tabela 18), com média de 10,8 cativos por viagem (Tabela 19). Remessas de 101 ou mais escravos aconteceram todas neste intervalo (41,2%), assim como a maior parte dos envios que conduziram de 51 a 100 cativos (37,3%) (Tabela 18). Para esta região, diferente do que fora observado para São Paulo (Tabela 12), escravos “que trouxe” foram despachados em todos os períodos, sobretudo nas duas primeiras décadas do século XIX (1809-1823) (Tabela 20).

Tomando como exemplo os despachos realizados por João Pedro Dinis Junqueira e Francisco José Dias Chagas, a hipótese de que escravos *novos* eram enviados como escravos “que trouxe” torna-se ainda mais factível. Ambos com destino a Resende, os dois comerciantes partiram da capital fluminense levando 93 e 74 cativos “que já lhes pertenciam”, respectivamente, o primeiro em março de 1815 e o segundo em março de 1817<sup>136</sup>. Ora, pouco provável que, assim como estes, outros 24 mil escravos transitassem pelos circuitos internos do Rio de Janeiro apenas como “acompanhantes”. Ainda assim, como não podemos comprovar a hipótese levantada, permanecemos no campo das plausibilidades.

**Tabela 20: Concentração do tráfico interno: escravos novos e que trouxe enviados para o Rio de Janeiro por períodos frente ao total dos códices (1809-1833)**

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos e trouxe nos códices
1	598	51,4	598	51,4	1.163	1.163	
2	334	44,1	668	44,1	758	1.516	
3	183	35,3	549	35,3	519	1.557	
4	122	37,5	488	37,5	325	1.300	

<sup>136</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 5 e 8, páginas 390V e 71V.

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos e trouxe nos códices
<b>1809-1814</b>	<b>5 a 10</b>	167	25,7	1.085	25,7	650	4.229
	<b>11 a 20</b>	30	19,2	425	19,2	156	2.216
	<b>21 a 30</b>	11	22,0	274	22,3	50	1.231
	<b>31 a 40</b>	6	31,6	201	30,7	19	655
	<b>41 a 50</b>	2	18,2	86	17,4	11	494
	<b>51 a 100</b>	2	20,0	104	15,9	10	654
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	1	123
	<b>TOTAL</b>	<b>1.455</b>	<b>51,4</b>	<b>4.478</b>	<b>29,6</b>	<b>3.662</b>	<b>15.138</b>
<b>1815-1823</b>	<b>1</b>	2.838	60,9	2.838	60,9	4.661	4.661
	<b>2</b>	2.069	58,8	4.138	58,8	3.520	7.038
	<b>3</b>	1.310	54,2	3.930	54,2	2.419	7.254
	<b>4</b>	864	52,9	3.456	52,9	1.633	6.528
	<b>5 a 10</b>	1.599	50,5	10.326	50,1	3.168	20.623
	<b>11 a 20</b>	282	42,0	4.138	42,5	671	9.740
	<b>21 a 30</b>	108	45,0	2.728	45,7	240	5.975
	<b>31 a 40</b>	28	26,7	1.019	27,6	105	3.690
<b>1824-1830</b>	<b>41 a 50</b>	24	42,9	1.088	43,9	56	2.480
	<b>51 a 100</b>	30	39,0	1.918	38,8	77	4.941
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	5	482
	<b>TOTAL</b>	<b>9.152</b>	<b>55,3</b>	<b>35.579</b>	<b>48,5</b>	<b>16.545</b>	<b>73.412</b>
	<b>1</b>	849	26,5	849	48,5	3.208	3.208
	<b>2</b>	540	25,9	1.080	26,5	2.085	4.170
	<b>3</b>	266	24,7	798	25,9	1.076	3.228
	<b>4</b>	229	27,0	916	24,7	849	3.396
<b>1831-1833</b>	<b>5 a 10</b>	647	30,0	4.701	27,0	2.155	15.240
	<b>11 a 20</b>	432	32,0	6.408	30,8	1.351	20.037
	<b>21 a 30</b>	182	29,9	4.687	32,0	609	15.515
	<b>31 a 40</b>	127	36,0	4.693	30,2	353	12.743
	<b>41 a 50</b>	72	36,5	3.295	36,8	197	9.066
	<b>51 a 100</b>	110	37,3	7.666	36,3	295	20.130
	<b>Mais de 101</b>	14	41,2	2.166	38,1	34	4.899
	<b>TOTAL</b>	<b>3.468</b>	<b>28,4</b>	<b>37.259</b>	<b>44,2</b>	<b>12.212</b>	<b>111.632</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	12	10,3	12	10,3	116	116
	<b>2</b>	3	4,7	6	4,7	64	128
	<b>3</b>	--	--	--	0,0	32	96
	<b>4</b>	9	39,1	36	39,1	23	92
	<b>5 a 10</b>	9	20,0	70	22,3	45	314
	<b>11 a 20</b>	1	4,5	12	3,5	22	341
	<b>21 a 30</b>	--	--	--	0,0	5	128
	<b>31 a 40</b>	1	100,0	40	100,0	1	40
<b>41 a 50</b>	--	--	--	--	--	--	
<b>51 a 100</b>	--	--	--	--	--	--	
<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	--	--	
<b>TOTAL</b>	<b>35</b>	<b>11,4</b>	<b>176</b>	<b>14,0</b>	<b>308</b>	<b>1.255</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>14.110</b>	<b>43,1</b>	<b>77.492</b>	<b>38,5</b>	<b>32.727</b>	<b>201.437</b>	

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Entre 1809 e 1833, contabilizamos 2.963 indivíduos diferentes envolvidos no tráfico interno para o Rio de Janeiro. Destes, 1.942 (65,5%) realizaram apenas uma viagem; 726 (24,5%) despacharam escravos por duas e/ou três vezes; 95 (3,2%) o fizeram em quatro ocasiões e 152 (5,1%) realizaram entre cinco e dez despachos. Do total, somente 48 (1,6%) efetuaram mais de 11 envios, nenhum com mais de 100 remessas (Tabela 21).

**Tabela 21: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciante para o Rio de Janeiro (1809-1833)**

Número de remessas	Número de comerciantes	%	Total de remessas	%	Número de escravos	%	Média de escravos por remessa
<b>1</b>	1.942	65,5	1.942	32,1	10.621	20,1	5,5
<b>2</b>	521	17,6	1.042	17,2	7.157	13,6	6,9
<b>3</b>	205	6,9	615	10,2	4.979	9,4	8,1
<b>4</b>	95	3,2	380	6,3	2.976	5,6	7,8
<b>5 a 10</b>	152	5,1	975	16,1	10.047	19,0	10,3
<b>11 a 20</b>	31	1,0	444	7,3	5.426	10,3	12,2
<b>21 a 30</b>	9	0,3	216	3,6	4.296	8,1	19,9
<b>31 a 40</b>	2	0,1	63	1,0	167	0,3	2,7
<b>41 a 50</b>	1	0,0	47	0,8	818	1,5	17,4
<b>51 a 100</b>	5	0,2	326	5,4	6.323	12,0	19,4
<b>Mais de 101</b>	--	0,0	--	0,0	--	0,0	--
<b>TOTAL</b>	<b>2.963</b>	<b>100,0</b>	<b>6.050</b>	<b>100,0</b>	<b>52.810</b>	<b>100,0</b>	<b>8,7</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Ao analisar o número de envios que cada comerciante realizou para a capitania/província fluminense, novamente confirmamos a primazia de traficantes não especializados. Neste contexto, os que efetuaram um ou dois despachos representaram 83,1% dos envolvidos, responsáveis por 49,3% das viagens e 33,7% dos escravos, com média de 5,9 cativos por remessa. De cinco a 20 envios temos 6,1% dos comerciantes, que juntos transportaram 29,3% dos escravos, em 23,4% das saídas, com média de 10,9 escravos cada. Ressaltamos ainda que apenas 17 comerciantes (0,6%) realizaram de 21 a 100 despachos, que levaram 21,9% dos cativos em 10,8% dos envios (Tabela 21).

Para verificar o total de escravos que cada comerciante enviou utilizamos a mesma metodologia que fora empregada para São Paulo. Nesse sentido, percebemos que aproximadamente 75% dos agentes que operaram entre a capital e as demais áreas fluminenses remeteram de um a dez cativos, perfazendo 48,2% das viagens e 13,6% dos escravos. Os que levaram apenas um escravo, somaram 25,3% dos traficantes, foram responsáveis por 12,4% das remessas e por 1,4% dos *novos*. Os que despacharam mais de dez cativos (25,1%), realizaram 51,8% das remessas, com 86% dos escravos. Tão somente 3% dos comerciantes remeteram 101

ou mais trabalhadores, em aproximadamente 19% das saídas, mas conduziram quase a metade dos africanos recém-chegados (47,4%) ao porto carioca naquele período (Tabela 22). Números que atestam a existência de um comércio ainda mais concentrado que o da capitania/província paulista, o que provavelmente se deve à presença mais assídua de comerciantes que atuavam também no tráfico atlântico<sup>137</sup>.

**Tabela 22: Total de escravos novos enviados por comerciante para o Rio de Janeiro (1809-1833)**

Número de escravos	Número de comerciantes	%	Número de remessas	%	Total de escravos	%
<b>1</b>	749	25,3	749	12,4	749	1,4
<b>2</b>	465	15,7	550	9,1	930	1,8
<b>3</b>	260	8,8	364	6,0	780	1,5
<b>4</b>	194	6,5	290	4,8	776	1,5
<b>5 a 10</b>	549	18,5	962	15,9	3.894	7,4
<b>11 a 20</b>	271	9,1	589	9,7	4.036	7,6
<b>21 a 30</b>	145	4,9	387	6,4	3.666	6,9
<b>31 a 40</b>	71	2,4	264	4,4	2.523	4,8
<b>41 a 50</b>	54	1,8	237	3,9	2.457	4,7
<b>51 a 100</b>	115	3,9	498	8,2	7.968	15,1
<b>Mais de 101</b>	90	3,0	1.160	19,2	25.031	47,4
<b>TOTAL</b>	<b>2.963</b>	<b>100,0</b>	<b>6.050</b>	<b>100,0</b>	<b>52.810</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Quem seriam os negociantes que concentravam a distribuição de africanos *novos* pelo interior do Rio de Janeiro? É o que veremos no próximo capítulo. Por ora, ressaltamos que a despeito de ter sido uma das maiores províncias escravistas e cafeeiras do império, se comparado a Minas Gerais, o número de escravos comercializados para o interior do Rio de Janeiro está aquém das cifras encontradas para a capitania/província mineira, sem sombra de dúvidas, a maior importadora de escravos do século XIX<sup>138</sup>.

### 4.3 - O tráfico interno para Minas Gerais

Minas Gerais manteve forte demanda por mão de obra cativa durante todo o oitocentos. Para o século XVIII, estudos relevaram alto percentual de escravos, crioulos e africanos,

<sup>137</sup> Ao confrontar os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte com a listagem de traficantes internacionais em atividade na praça mercantil do Rio de Janeiro, no período de 1811-1830, elaborada por Manolo Florentino, com um total de 227 nomes, Roberto Borges Martins verificou que, destes, 124 estavam envolvidos no processo de distribuição de cativos pelo interior do país, principalmente para a capitania/província fluminense. Para mais informações, ver: MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018, p. 27.

<sup>138</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018.



sobretudo na Comarca do Rio das Mortes e na Comarca do Rio das Velhas<sup>139</sup>. Estimativas apontam que na primeira metade do século XIX, esta capitania/província auferiu aproximadamente 320 mil escravos, firmando-se como a principal importadora de cativos do país<sup>140</sup>. Era o destino da maior parte dos escravos que desembarcaram no Rio de Janeiro, de onde reteve mais de 59 mil africanos *novos*, entre os anos de 1809 e 1833 (Tabela 5).

Marcada por intenso debate historiográfico na década de 1980<sup>141</sup>, sabe-se hoje que a reposição da mão de obra cativa em Minas Gerais acontecia por meio de dois mecanismos distintos e complementares: o tráfico de escravos e a reprodução natural. Que o tráfico atlântico foi essencial para a manutenção e a ampliação das escravarias é assunto amplamente conhecido<sup>142</sup>, bem como o consenso de que a economia da região não passou por uma estagnação secular que teve início no terceiro quartel do século XVIII, quando a produção aurífera começou a declinar.

Ora, se de 1824 a 1830, Minas Gerais foi a província que mais importou cativos da praça fluminense (Tabela 6), e entre os anos de 1830 e 1870 cresceu em ritmo mais acelerado do que o nacional, elevando sua participação na população brasileira com expressivo número de indivíduos livres e cativos, no período em que muitos alegavam uma suposta “decadência” a região encontrava-se na verdade em plena expansão econômica<sup>143</sup>.

Perante estimativas do tráfico atlântico, de 1824 a 1830, Minas Gerais recebeu 19,4% dos cativos *novos*, a maior proporção dentre todas as capitanias/províncias do país (Tabela 5). Entre os anos de 1809-1814, adquiriu 4,3% dos escravos que chegaram ao Rio de Janeiro, subindo para 5,1% no período de 1815-1821. Neste período, perdeu primazia para a capitania fluminense (7,8%), mas ainda no início da década de 20 voltou a assumir o primeiro lugar das importações, absorvendo 17,4% dos *novos* entre 1822 e 1830 (Tabela 5). Excluindo-se o ano de 1832, quando tão somente cinco cativos foram despachados para Minas Gerais, para 1823 registramos o menor índice de envios, sendo inverossímil supor que não mais do que seis escravos *novos* entraram na província no ano em questão (Tabela 5).

Incluindo escravos “que trouxe”, frente total do tráfico atlântico, o volume de cativos importados por Minas Gerais sobe para 12% entre os anos de 1809-1814. No intervalo de 1815-

---

<sup>139</sup> PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e universo cultural na colônia*, 2006, p. 118.

<sup>140</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez*. Belo Horizonte: UFMG/CADEPLAR, 1994, p. 7.

<sup>141</sup> CANO, Wilson; LUNA, Francisco Vidal. A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese. In: *Cadernos IFCH-UNICAMP*, v.10, 1982; MARTINS, Roberto Borges. Minas Gerais, século XIX, 1983; SLENES, Robert, W. Os múltiplos porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX. In: *Estudos Econômicos*, v. 18, 1988, dentre outros.

<sup>142</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018.

<sup>143</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018; ALMEIDA, Carla Carvalho. De Vila Rica ao Rio das Mortes, 2006; LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista*, 1988.

1821, estimativas alcançam 16,1%, ainda assim menor do que a proporção de cativos enviados para a capitania fluminense no mesmo período (22,6%) (Tabela 6). Para 1822-1830, a porcentagem de escravos passa de 17,4% para 18,5%, que em termos numéricos representa algo em torno de três mil escravizados (Tabelas 4 e 6). Diferente de São Paulo, que recebeu ínfima parcela dos escravos “que trouxe”, o comércio de “acompanhantes” para o Rio de Janeiro e para Minas Gerais aumentou o volume de remessas e cativos importados até o ano de 1830, ainda que com pouca expressividade a partir do início da década de 20 (Tabelas 4 e 6).

Frente ao total dos códices, sabemos que entre os anos de 1824 e 1830, a província mineira recebeu 41,6% dos *novos* (Tabela 5), cifra que a coloca como dominante no processo de distribuição de cativos na *terceira perna* do tráfico. No intervalo de 1815-21, a proporção de escravos enviados para o Rio de Janeiro (56,1%) novamente supera a de Minas Gerais (36,3%), que tão logo volta a assumir a liderança das importações. Com atividades econômicas voltadas majoritariamente para o mercado interno, e grande percentual de pequenas e médias propriedades, a região suplantou todas as demais áreas do país no que se refere à demanda por mão de obra cativa, situação que se manteve inalterada até 1833 (Tabela 5).

Contemplando escravos “que trouxe”, no intervalo de 1809-1814, Minas Gerais importou 54% dos cativos que chegaram ao Rio de Janeiro. Entre os anos de 1815-1821, o percentual de escravos recebidos passou de 36,3% para 40,2% (Tabela 7), elevando de forma menos significativa o volume de cativos remetidos à província em anos posteriores. Sabendo a importância que a mão de obra escrava teve para o desenvolvimento das atividades econômicas de Minas Gerais, é no mínimo estranho que até o ano de 1823 a entrada de escravos “que acompanhavam o sujeito” superasse a de africanos recém-chegados da África. Ademais, chamamos atenção para o fato de que, assim como os escravos *novos*, cativos “que trouxe” tornam-se praticamente inexistentes após o ano de 1830, quando o número de escravos ladinos se torna preponderante nas três regiões (Tabela 8).

#### **4.3.1 – A estrutura dos despachos – Minas Gerais (1809-1833)**

Segundo dados da Polícia da Corte, de 1809 a 1833, Minas Gerais recebeu 59.608 escravos *novos*, que do Rio de Janeiro saíram em direção a diversos municípios mineiros. Mais uma vez, remessas de um a dois cativos fizeram-se preponderantes, e representaram 49,4% dos envios. A concentração deste comércio mostra-se evidente porque, a despeito de representar quase a metade das saídas realizadas no período, tais despachos corresponderam apenas a 9,6% dos escravos expedidos à região, ao passo que grandes remessas, com mais de 51 cativos,

perfizeram 1,6% dos envios, com 15,6% da mão de obra comercializada. Envios intermediários (de 11 a 50) foram também significativos, e juntos somaram 16,6% dos despachos e 51,4% dos escravos (Tabela 23).

**Tabela 23: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para Minas Gerais (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
1	2.568	30,7	2.568	4,3
2	1.565	18,7	3.130	5,3
3	791	9,5	2.373	4,0
4	558	6,7	2.232	3,7
5 a 10	1.351	16,2	9.371	15,7
11 a 20	784	9,4	11.580	19,4
21 a 30	329	3,9	8.328	14,0
31 a 40	183	2,2	6.468	10,9
41 a 50	91	1,1	4.221	7,1
51 a 100	123	1,5	7.832	13,1
Mais de 101	11	0,1	1.505	2,5
<b>TOTAL</b>	<b>8.354</b>	<b>100,0</b>	<b>59.608</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* enviados.

Frente ao total dos códices, Minas Gerais recebeu 45,6% dos despachos e 39% dos *novos* (Tabela 24). No interim de 1809-1814, absorveu praticamente a metade das viagens (47,1%) e dos cativos (43,9%) que saíram do Rio de Janeiro (Tabela 25), com média de 5,6 escravos por remessa (Tabela 26).

Entre os anos de 1824 e 1830, esta província concentrou 51% das saídas e 41,6% dos escravos, com 101 (34,2%) envios que levaram de 51 a 100 escravizados (32,3%), e dez (29,4%) viagens com mais de 101 cativos (28,4%). Entre 1831 e 1833, Minas Gerais foi a região que mais importou escravos recém-chegados da África, retendo sozinha 72,3% das remessas e 72,6% dos *novos* enviados neste período (Tabela 25), com média de 4,2 africanos por viagem (Tabela 26).

**Tabela 24: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para Minas Gerais frente ao total dos códices (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices
1	2.568	48,1	2.568	48,1	5.338	5.338
2	1.565	48,9	3.130	48,9	3.201	6.402
3	791	48,8	2.373	48,8	1.622	4.866

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códigos	Total de escravos novos nos códigos
<b>4</b>	558	46,1	2.232	46,1	1.210	4.840
<b>5 a 10</b>	1.351	44,5	9.371	43,7	3.035	21.452
<b>11 a 20</b>	784	40,7	11.580	40,4	1.924	28.680
<b>21 a 30</b>	329	38,0	8.328	37,8	865	22.036
<b>31 a 40</b>	183	39,9	6.468	39,2	459	16.483
<b>41 a 50</b>	91	35,4	4.221	35,8	257	11.784
<b>51 a 100</b>	123	32,8	7.832	31,0	375	25.281
<b>Mais de 101</b>	11	28,2	1.505	27,4	39	5.498
<b>TOTAL</b>	<b>8.354</b>	<b>45,6</b>	<b>59.608</b>	<b>39,0</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 25: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados para Minas Gerais por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833)**

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códigos	Total de escravos novos nos códigos
<b>1809-1814</b>	<b>1</b>	180	44,6	180	44,6	404	404
	<b>2</b>	95	48,5	190	48,5	196	392
	<b>3</b>	60	57,7	180	57,7	104	312
	<b>4</b>	22	36,1	88	36,1	61	244
	<b>5 a 10</b>	81	49,7	558	48,7	163	1.146
	<b>11 a 20</b>	52	50,5	763	51,6	103	1.479
	<b>21 a 30</b>	20	46,5	515	47,6	43	1.083
	<b>31 a 40</b>	7	43,8	239	43,7	16	547
	<b>41 a 50</b>	4	57,1	177	56,0	7	316
	<b>51 a 100</b>	1	10,0	51	7,8	10	650
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	1	123
<b>TOTAL</b>	<b>522</b>	<b>47,1</b>	<b>2.941</b>	<b>43,9</b>	<b>1.108</b>	<b>6.696</b>	
<b>1815-1823</b>	<b>1</b>	506	30,5	506	30,5	1.660	1.660
	<b>2</b>	275	31,8	550	31,8	866	1.732
	<b>3</b>	103	24,8	309	24,8	416	1.248
	<b>4</b>	90	32,0	360	32,0	281	1.124
	<b>5 a 10</b>	191	28,2	1.354	28,3	677	4.784
	<b>11 a 20</b>	138	30,8	2.041	29,9	448	6.824
	<b>21 a 30</b>	52	25,0	1.310	24,7	208	5.310
	<b>31 a 40</b>	32	36,0	1.106	35,1	89	3.153
	<b>41 a 50</b>	11	20,8	500	20,8	53	2.402
	<b>51 a 100</b>	21	30,0	1.269	28,2	70	4.501
	<b>Mais de 101</b>	1	25,0	112	23,5	4	476
<b>TOTAL</b>	<b>1.420</b>	<b>29,8</b>	<b>9.417</b>	<b>28,4</b>	<b>4.772</b>	<b>33.214</b>	
<b>1824-1830</b>	<b>1</b>	1.807	57,0	1.807	57,0	3.171	3.171
	<b>2</b>	1.151	55,4	2.302	55,4	2.076	4.152
	<b>3</b>	598	55,9	1.794	55,9	1.070	3.210
	<b>4</b>	437	51,7	1.748	51,7	846	3.384
	<b>5 a 10</b>	1.049	48,8	7.261	47,7	2.151	15.214
	<b>11 a 20</b>	576	42,6	8.498	42,4	1.351	20.036
	<b>21 a 30</b>	252	41,4	6.375	41,1	609	15.515

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices
1831-1833	<b>31 a 40</b>	144	40,8	5.123	40,2	353	12.743
	<b>41 a 50</b>	76	38,6	3.544	39,1	197	9.066
	<b>51 a 100</b>	101	34,2	6.512	32,3	295	20.130
	<b>Mais de 101</b>	10	29,4	1.393	28,4	34	4.899
	<b>TOTAL</b>	<b>6.201</b>	<b>51,0</b>	<b>46.357</b>	<b>41,6</b>	<b>12.153</b>	<b>111.520</b>
	<b>1</b>	75	72,8	75	72,8	103	103
	<b>2</b>	44	69,8	88	69,8	63	126
	<b>3</b>	30	93,8	90	93,8	32	96
	<b>4</b>	9	40,9	36	40,9	22	88
	<b>5 a 10</b>	30	68,2	198	64,3	44	308
	<b>11 a 20</b>	18	81,8	278	81,5	22	341
	<b>21 a 30</b>	5	100,0	128	100,0	5	128
	<b>31 a 40</b>	--	--	--	--	1	40
	<b>41 a 50</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>51 a 100</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>TOTAL</b>	<b>211</b>	<b>72,3</b>	<b>893</b>	<b>72,6</b>	<b>292</b>	<b>1.230</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8.354</b>	<b>45,6</b>	<b>59.608</b>	<b>39,0</b>	<b>39,0</b>	<b>152.660</b>	

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 26: Média de escravos novos enviados para Minas Gerais (1809-1833)**

Períodos	Total de despachos	Total de escravos	Média de escravos por despacho	Total de despachos nos códices	Total de escravos novos nos códices	Média de escravos novos por remessa nos códices
1809-1814	522	2.941	5,6	1.108	6.696	<b>6,0</b>
1815-1823	1.420	9.417	6,6	4.772	33.214	<b>7,0</b>
1824-1830	6.201	46.357	7,5	12.153	111.520	<b>9,2</b>
1831-1833	211	893	4,2	292	1.230	<b>4,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8.354</b>	<b>59.608</b>	<b>7,1</b>	<b>18.325</b>	<b>152.660</b>	<b>8,3</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Incluindo escravos “que trouxe”, constatamos aumento no volume de cativos (41,1%) e queda no percentual total das viagens (44%), com média de 5,7 escravos por despacho (Tabela 27). Para Minas Gerais, a maior remessa de cativos “que trouxe” foi efetuada por João Gonçalves de Moraes, que em 1813 partiu para a capitania mineira com 42 escravos “que já lhe pertenciam”<sup>144</sup>. Ponderamos que, assim como Moraes, entre os anos de 1809 e 1830, outros tantos comerciantes valeram-se dos ditos “acompanhantes” para remeter, sem pagar impostos, cativos recém-chegados da África. No ano de 1811, por exemplo, Joaquim Ribeiro de Carvalho saiu do Rio de Janeiro com 18 escravos *novos* e 21 cativos “que já lhe pertenciam”<sup>145</sup>. Contando com a ajuda de quatro camaradas, é no mínimo suspeito que Carvalho necessitasse do auxílio

<sup>144</sup> AN-CP, Códice 421, volume 4, página 55.

<sup>145</sup> AN-CP, Códice 421, volume 2, página 45.

de mais 21 escravos “acompanhantes” para chegar ao seu destino. Estes eram, muito provavelmente, africanos oriundos do tráfico atlântico.

**Tabela 27: Concentração do tráfico interno: escravos novos e trouxe enviados para Minas Gerais por períodos frente ao total dos códigos (1809-1833)**

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códigos	Total de escravos novos e trouxe nos códigos
1809-1814	1	404	34,7	404	34,7	1.163	1.163
	2	340	44,9	680	44,9	758	1.516
	3	293	56,5	879	56,5	519	1.557
	4	183	56,3	732	56,3	325	1.300
	5 a 10	421	64,8	2.717	64,2	650	4.229
	11 a 20	98	62,8	1.405	63,4	156	2.216
	21 a 30	26	52,0	637	51,7	50	1.231
	31 a 40	10	52,6	355	54,2	19	655
	41 a 50	7	63,6	313	63,4	11	494
	51 a 100	1	10,0	51	7,8	10	654
	Mais de 101	--	--	--	--	1	123
<b>TOTAL</b>	<b>1.783</b>	<b>48,7</b>	<b>8.173</b>	<b>54,0</b>	<b>3.662</b>	<b>15.138</b>	
1815-1823	1	1.430	30,7	1.430	30,7	4.661	4.661
	2	1.281	36,4	2.562	36,4	3.520	7.038
	3	989	40,9	2.967	40,9	2.419	7.254
	4	699	42,8	2.796	42,8	1.633	6.528
	5 a 10	1.397	44,1	9.122	44,2	3.168	20.623
	11 a 20	241	35,9	3.357	34,5	671	9.740
	21 a 30	66	27,5	1.599	26,8	240	5.975
	31 a 40	42	40,0	1.482	40,2	105	3.690
	41 a 50	13	23,2	582	23,5	56	2.480
	51 a 100	23	29,9	1.424	28,8	77	4.941
	Mais de 101	1	20,0	118	24,5	5	482
<b>TOTAL</b>	<b>6.182</b>	<b>37,4</b>	<b>27.439</b>	<b>37,4</b>	<b>16.545</b>	<b>73.412</b>	
1824-1830	1	1.810	56,4	1.810	56,4	3.208	3.208
	2	1.156	55,4	2.312	55,4	2.085	4.170
	3	599	55,7	1.797	55,7	1.076	3.228
	4	438	51,6	1.752	51,6	849	3.396
	5 a 10	1.050	48,7	7.267	47,7	2.155	15.240
	11 a 20	576	42,6	8.498	42,4	1.351	20.037
	21 a 30	252	41,4	6.375	41,1	609	15.515
	31 a 40	144	40,8	5.123	40,2	353	12.743
	41 a 50	76	38,6	3.544	39,1	197	9.066
	51 a 100	101	34,2	6.512	32,3	295	20.130
	Mais de 101	10	29,4	1.393	28,4	34	4.899
<b>TOTAL</b>	<b>6.212</b>	<b>50,9</b>	<b>46.383</b>	<b>41,5</b>	<b>12.212</b>	<b>111.632</b>	
1831-1833	1	75	64,7	75	64,7	116	116
	2	44	68,8	88	68,8	64	128
	3	30	93,8	90	93,8	32	96
	4	9	39,1	36	39,1	23	92
	5 a 10	30	66,7	198	63,1	45	314

Períodos	Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%	Total de despachos nos códigos	Total de escravos novos e trouxe nos códigos
	<b>11 a 20</b>	18	81,8	278	81,5	22	341
	<b>21 a 30</b>	5	100,0	128	100,0	5	128
	<b>31 a 40</b>	--	--	--	--	1	40
	<b>41 a 50</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>51 a 100</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--	--	--
	<b>TOTAL</b>	<b>211</b>	<b>68,5</b>	<b>893</b>	<b>71,2</b>	<b>308</b>	<b>1.255</b>
<b>TOTAL</b>		<b>14.388</b>	<b>44,0</b>	<b>82.888</b>	<b>41,1</b>	<b>32.727</b>	<b>201.437</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Dos 4.144 comerciantes que atuaram no circuito Rio-Minas, 60,9% realizaram apenas uma remessa; 27,7% procederam dois e/ou três envios; 3,9% efetuaram quatro despachos, e tão somente 7,4% operaram em cinco ou mais viagens. Para a capitania/província mineira, apenas 42 traficantes efetuaram 11 ou mais despachos (0,9%), dos quais somente um (0,1%) foi identificado em mais de 101 remessas (Tabela 28).

Outrossim, constatamos a importância de traficantes eventuais também para esta região, principalmente quando conjugamos o número de envios com o número de escravos e comerciantes. Assim, temos que 80,4% dos agentes que procederam apenas uma ou duas viagens levaram 41,5% dos escravos, em aproximadamente 49% dos despachos, com média de 5,9 cativos por viagem. Os que realizaram de cinco a 40 remessas somaram 7,4% do total, responsáveis por 28,8% dos envios e 35,6% dos escravos, com média de 8,8 *novos*. O único comerciante a executar mais de 100 despachos (0,1%) consumiu sozinho cerca de 2% das saídas, expedindo nada menos do que 2,9% dos africanos que chegaram à capitania/província neste período (Tabela 28).

Este traficante, assim como os outros grandes comerciantes que atuaram no mercado interno de cativos, será abordado no próximo capítulo.

**Tabela 28: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciante para Minas Gerais (1809-1833)**

Número de remessas	Número de comerciantes	%	Total de remessas	%	Número de escravos	%	Média de escravos por remessa
<b>1</b>	2.522	60,9	2.522	30,2	14.982	25,1	5,9
<b>2</b>	808	19,5	1.616	19,3	9.750	16,4	6,0
<b>3</b>	340	8,2	1.020	12,2	6.751	11,3	6,6
<b>4</b>	162	3,9	648	7,8	5.173	8,7	8,0
<b>5 a 10</b>	270	6,5	1.752	21,0	16.062	26,9	9,2
<b>11 a 20</b>	34	0,8	466	5,6	3.442	5,8	7,4
<b>21 a 30</b>	6	0,1	139	1,7	1.150	1,9	8,3

Número de remessas	Número de comerciantes	%	Total de remessas	%	Número de escravos	%	Média de escravos por remessa
<b>31 a 40</b>	1	0,0	40	0,5	571	1,0	14,3
<b>41 a 50</b>	-	--	-	--	-	--	--
<b>51 a 100</b>	-	--	-	--	-	--	--
<b>Mais de 101</b>	1	0,0	151	1,8	1.727	2,9	11,4
<b>TOTAL</b>	<b>4.144</b>	<b>100,0</b>	<b>8.354</b>	<b>100,0</b>	<b>59.608</b>	<b>100,0</b>	<b>7,1</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

No que se refere ao número de escravos, 20,6% dos agentes comercializaram apenas um cativo, o que corresponde a 1,4% dos *novos* e 10,2% das viagens. Essenciais para garantir a oferta de quase 1/3 dos escravos adquiridos no mercado interprovincial, dos mercadores que abasteciam a capitania/província mineira, 71,6% enviaram de um a dez escravos, transportando 16,6% dos cativos em 49,4% das remessas. Aproximadamente 28% dos comerciantes enviaram 11 ou mais escravos, transportando 83,2% da mão de obra comercializada em 50,6% dos envios. Menos concentrado que o mercado fluminense (Tabela 22), os que remeteram mais de 101 escravos somaram 2,1% dos traficantes, e, a despeito de configurarem um grupo demasiadamente pequeno, realizaram 10,8% dos despachos, conduzindo quase 30% dos cativos *novos* destinados à capitania/província de Minas Gerais.

**Tabela 29: Total de escravos novos enviados por comerciante para Minas Gerais (1809-1833)**

Número de escravos	Número de comerciantes	%	Número de remessas	%	Total de escravos	%
<b>1</b>	854	20,6	854	10,2	854	1,4
<b>2</b>	659	15,9	792	9,5	1.318	2,2
<b>3</b>	381	9,2	543	6,5	1.143	1,9
<b>4</b>	285	6,9	468	5,6	1.140	1,9
<b>5 a 10</b>	789	19,0	1.470	17,6	5.512	9,2
<b>11 a 20</b>	477	11,5	1.201	14,4	7.043	11,8
<b>21 a 30</b>	238	5,7	678	8,1	5.947	10,0
<b>31 a 40</b>	132	3,2	467	5,6	4.675	7,8
<b>41 a 50</b>	76	1,8	256	3,1	3.449	5,8
<b>51 a 100</b>	165	4,0	721	8,6	11.511	19,3
<b>Mais de 101</b>	88	2,1	904	10,8	17.016	28,5
<b>TOTAL</b>	<b>4.144</b>	<b>100,0</b>	<b>8.354</b>	<b>100,0</b>	<b>59.608</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Por fim, vista a estrutura dos despachos que seguiram para Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, as três capitanias/províncias que mais importaram escravos entre os anos de 1809 e 1833, percebemos que a base da distribuição de cativos no eixo Sul-Sudeste era formada por uma multidão de pequenos comerciantes, mercadores eventuais ou “de ocasião” que viam numa



dada conjuntura favorável, como o fora até o ano de 1850, ainda que com oscilações, a possibilidade de auferir ganhos extras. Eram vendedores não especializados que ao longo de suas vidas remeteram um ou dois cativos por ano, cuja maioria nem se quer voltou a participar deste negócio. Em contrapartida, no topo deste mercado deparamo-nos com um seletivo grupo de indivíduos, comerciantes estáveis que controlavam os ritmos do negócio. Eram mercadores especializados, responsáveis por médios e grandes despachos, geralmente vinculados a diferentes mercados regionais, quase sempre de forma simultânea.

Para que se possa ter uma ideia, ao analisar os vendedores de escravos que atuaram no tráfico interno no intervalo de 1825 a 1830, João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira tomaram por base a venda de 19.461 cativos recém-chegados da África, que neste período foram vendidos por um conjunto de 545 mercadores. Tais comerciantes, separados de acordo com a quantidade de escravos que venderam, ficaram assim distribuídos: 348 responsáveis pela alienação de um a dez cativos; 121 pela transferência de 11 a 50 escravos, e 75 pela distribuição de 51 ou mais trabalhadores. Neste último grupo, apenas 13 sujeitos mercadejaram mais do que 300 escravizados, e tão somente três venderam mais que 600<sup>146</sup>.

Os primeiros, embora representassem quase 2/3 dos comerciantes, alienaram apenas 5,4% (1.054) dos escravos. Os que distribuíram entre 11 e 50 cativos somaram 22%, e no interim de cinco anos negociaram 2.808 (14,4%) trabalhadores. Vendedores de 51 ou mais escravos perfizeram 13,8% dos agentes, e juntos agenciaram a saída de 13.552 (70%) homens e mulheres que desembarcaram no Rio de Janeiro. A natureza precária deste grupo mostra-se evidente quando percebemos que apenas 61 mercadores efetuaram mais de uma operação de venda, o que significa dizer que mais de 80% deles atuaram como “vendedores” uma única vez<sup>147</sup>.

Este era, sem sobra de dúvidas, um negócio altamente concentrado, cujo padrão está aquém das três capitanias/províncias por nós analisadas. Com efeito, podemos dizer que o processo de venda e distribuição de cativos pelo interior do país não difere muito de outros segmentos do mercado fluminense na mesma época. Este “modelo”, que perpassa o comércio de cabotagem, o transporte de rebanhos e mesmo o tráfico atlântico de escravos, apresenta características semelhantes: o predomínio de comerciantes eventuais e o controle dos negócios nas mãos de grandes agentes mercantis<sup>148</sup>. Portanto, o estudo aqui empreendido, longe de ser uma generalização, pode sugerir hipóteses para outras regiões.

---

<sup>146</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 57- 59.

<sup>147</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 57- 59; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*, 1998.

<sup>148</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 57 -59.

\*\*\*\*\*

O tráfico interno de cativos, mais do que a mera troca de mercadorias por escravos, formou uma espécie de *modus vivendi* social traficante naturalizado. O negócio, ainda que hierarquizante, não era monopolizado, era plural. Vivia-se dele e para ele, de diferentes maneiras e com distintas possibilidades de participação. Não havia contradição no fato de o comércio de escravos ser concentrado e gozar de respaldo social entre diversos grupos sociais, na medida em que sua aceitação se deveu, antes, à sua própria abertura a distintos setores sociais, como já se constatou para o Brasil, inclusive com respaldo estatal<sup>149</sup>.

Mais importante, as distintas, mas cotidianas maneiras de participar do negócio, com o envio de pequenas, médias ou grandes remessas de escravos, revelam que o tráfico interno era, de fato, parte de uma *sociedade traficante*. Embora vinculado ao tráfico atlântico, o mercado interno de cativos possuía dinâmica própria, principalmente porque, ao lado dos grandes comerciantes de escravos, atuava uma multidão de pequenos e médios vendedores. A hierarquia no negócio de comprar e vender gente não era apenas entre os do topo e os da base; era escalonada. Com efeito, mesmo entre os grandes comerciantes do tráfico interno não encontramos um grupo homogêneo, em termos de envergadura, naturalidade, formas de operação etc.

---

<sup>149</sup> FRAGOSO, João e FERREIRA, Roberto Guedes. Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada, 2001b; MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres*, 2017; OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. Divisão Naval do Leste, 2010.

## Capítulo 2 - A dinâmica e o funcionamento do tráfico interno de escravos

O tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX, apesar de pluralizado, era sem sobra de dúvidas um negócio concentrado. Como se dava esse comércio? Como atuavam os grandes comerciantes de escravos que controlavam os ritmos dos negócios? Quais as rotas utilizadas no processo de redistribuição de cativos pelo interior do país? É sobre a organização e o funcionamento da *terceira perna* do tráfico que nos ocuparemos neste capítulo.

### 1 – Comerciantes eventuais e especializados: tempo de permanência e mercados regionais

Como vimos no capítulo anterior, a base da redistribuição de cativos no eixo Sul-Sudeste era formada por uma multidão de pequenos comerciantes, mercadores eventuais ou de ocasião que viam numa dada conjuntura favorável, como o fora até 1850, ainda que com oscilações, a possibilidade de auferir ganhos extras. Em contrapartida, no topo deste mercado nos deparamos com um seleto grupo de indivíduos, comerciantes estáveis e que controlavam os ritmos das operações. Eram mercadores especializados, responsáveis por médios e grandes despachos, geralmente vinculados a diferentes mercados regionais, quase sempre de forma sincrônica.

Com início no Rio de Janeiro, a cadeia do comércio interno de cativos atingia os rincões interioranos, como Cuiabá, mas também os centros econômicos do Sul-Sudeste que mais absorviam mão de obra cativa de origem africana, como a capitania/província de Minas Gerais produtora de alimentos, o açucareiro município de Campos dos Goytacazes no Norte fluminense, a capitania/província de São Paulo, os litorais do Rio Grande de São Pedro do Sul etc. Por isso mesmo, a *sociedade traficante* requeria a atuação de várias pessoas.

Entre os anos de 1809 e 1833, contabilizamos mais de 1.300 comerciantes diferentes atuando no circuito Rio-São Paulo (Tabela 15 – Capítulo 1); com destino a municípios adjacentes ao Rio de Janeiro partiram quase 3.000 mercadores (Tabela 22 – Capítulo 1); e para Minas Gerais se dirigiram pouco mais de 4.000 comerciantes (Tabela 29 – Capítulo 1). Se comparado a São Paulo, o mercado fluminense era mais concentrado, isso porque os traficantes atlânticos sediados na Corte joanina participavam das remessas para o Rio de Janeiro de forma mais frequente<sup>150</sup>. O fluxo mercantil e migratório entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais foi, com certeza, o eixo mais dinâmico do negócio de comprar e vender cativos nas três primeiras décadas do século XIX. Ainda assim, o mercado mineiro era menos concentrado que o

---

<sup>150</sup> Para mais informações, ver: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997.

fluminense (Tabelas 22 e 29 - Capítulo 1). Em síntese, pode-se dizer que o negócio era concentrado no Rio de Janeiro, mas acessível a investidores do interior.

Como era de se esperar, pelo que afirmamos em relação à estrutura dos despachos, o número de remessas por pessoa e o tempo de permanência dos comerciantes no negócio tendeu a ser pequeno. Realçamos que não se trata de contemplar todos os comerciantes de escravos presentes nos códices da Polícia da Corte, mas apenas os que expediram cativos *novos* para São Paulo (incluindo o Paraná, que só se tornou província em 1853), Rio de Janeiro e Minas Gerais, mesmo que o tenha feito para outras capitanias/províncias. Logo, se um mesmo comerciante enviou escravos recém-chegados para estes três destinos, o seu período de permanência na atividade será analisado conforme o fluxo mercantil indicado no registro de despacho, de forma separada para cada capitania. Trata-se do tempo de permanência em cada mercado regional.

Como exemplo, analisemos o caso de José Inácio de Vás Vieira. De 1809 a 1825, Vieira realizou sete viagens, por meio das quais despachou 81 escravos *novos*, mormente para capitania/província mineira, embora o fizesse também para o Rio de Janeiro e São Paulo. No circuito Rio-Minas, José atuou de 1811 a 1818, por aproximadamente 84 meses. No eixo Rio-São Paulo, porém, participou do comércio somente no ano de 1809, por cerca de três meses. Com destino ao município de Campos dos Goytacazes, no interior da província fluminense, partiu uma vez em 1825, com 14 escravos recém-chegados. O nome de José, portanto, constará nas três tabelas indicadas, cada qual com seu respectivo tempo de permanência<sup>151</sup>.

**Tabela 30: Permanência no comércio de cativos novos no eixo Rio-São Paulo (1809-1833)**

Permanência no negócio (em meses)	Comerciantes	
	Número	%
<b>1</b>	1.080	82,3%
<b>2</b>	11	0,8%
<b>3</b>	2	0,2%
<b>4</b>	4	0,3%
<b>5 a 10</b>	17	1,3%
<b>11 a 24</b>	50	3,8%
<b>25 a 48</b>	51	3,9%
<b>49 a 120</b>	76	5,8%
<b>121 a 240</b>	22	1,7%
<b>Total</b>	<b>1.313</b>	<b>100%</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

<sup>151</sup> AN-CP, Códices 421 e 425, volumes 1, 2 e 10, páginas 66, 345, 354, 366, 32V, 36 e 564.

**Tabela 31: Permanência no comércio de cativos novos no eixo Corte-capitania/província do Rio de Janeiro (1809-1833)**

Permanência no negócio (em meses)	Comerciantes	
	Número	%
<b>1</b>	2.132	72,0%
<b>2</b>	14	0,5%
<b>3</b>	19	0,6%
<b>4</b>	12	0,4%
<b>5 a 10</b>	58	2,0%
<b>11 a 24</b>	137	4,6%
<b>25 a 48</b>	172	5,8%
<b>49 a 120</b>	263	8,9%
<b>121 a 240</b>	156	5,3%
<b>Total</b>	<b>2.963</b>	<b>100%</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

**Tabela 32: Permanência no comércio de cativos novos no eixo Rio-Minas (1809-1833)**

Permanência no negócio (em meses)	Comerciantes	
	Número	%
<b>1</b>	2.775	67,0%
<b>2</b>	14	0,3%
<b>3</b>	22	0,5%
<b>4</b>	20	0,5%
<b>5 a 10</b>	74	1,8%
<b>11 a 24</b>	229	5,5%
<b>25 a 48</b>	320	7,7%
<b>49 a 120</b>	445	10,7%
<b>121 a 240</b>	245	5,9%
<b>Total</b>	<b>4.144</b>	<b>100%</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Sabendo que estas foram as três capitanias/províncias que mais importaram escravos *novos* na primeira metade do século XIX, pode-se dizer que, com efeito, poucos comerciantes permaneceram no negócio de comprar e vende gente por mais de 48 meses, 7,5%, 14,1% e 16,7%, respectivamente. O tempo médio de atuação em Minas Gerais, aliás, era relativamente curto, cerca de 23 meses. Mas, realizar somente uma remessa nem sempre significava vender poucos escravos, ainda que a média de africanos recém-chegados aumentasse conforme se ia da menor à maior frequência na atividade. Na capitania/província mineira, por exemplo, entre os mercadores que realizaram apenas uma remessa (67%), 71,6% enviaram de 1 a 10 escravos; 11,5% de 11 a 20; 10,7% de 21 a 50; e 6,1% mais de 50 cativos (Tabela 29 - Capítulo 1). Em

apenas um despacho, realizado a 21 de julho de 1813, Antônio Rodrigues Lima expediu 46 escravos *novos* para Minas Gerais<sup>152</sup>.

O inverso era menos recorrente. Se trata daqueles que participaram do negócio mais de cinco vezes. Entre os 312 comerciantes que efetuaram cinco ou mais remessas (Tabela 28 – Capítulo 1) estava o campeão dos que remeteram mais cativos para Minas Gerais, José Antônio Moreira, que em 111 viagens expediu 1.413 cativos *novos*, com média de 12,7 por despacho. As 111 viagens para Minas ocorreram entre os anos de 1824 e 1831 (84 meses), o que o coloca entre os que permaneceram por mais tempo na atividade de comprar e vender escravos para Minas Gerais (Tabela 32).

Do mesmo modo que a frequência no mercado nem sempre era sinônimo de quantidade de escravos expedidos, a permanência prolongada na atividade nem sempre correspondia ao maior volume de escravos comercializados. Havia casos de mercadores com períodos dilatados entre as operações, mas com poucos cativos despachados. José Antônio dos Santos remeteu escravos em 1815 e em 1828 (156 meses), mas apenas dois recém-chegados foram enviados. Talvez, casos como este nem fossem tráfico de escravos, mas a busca de cativos *novos* pelos próprios proprietários para compor as suas escravarias.

Porém, tinha gente especializada no negócio e que nele permaneceu por muitos anos, como o já aludido José Antônio Moreira, mas também outros grandes comerciantes do tráfico interno. Quem eram eles?

## **2 – Os grandes comerciantes do tráfico interno**

Vimos que especialistas no negócio de comprar e vender cativos tiveram participação ativa no tráfico interno, no que tange ao número de remessas e volume de escravos comercializados. Eram o que chamamos de *traficantes especializados*, homens que permaneceram na atividade por longos períodos, normalmente vinculados a mais de uma região/mercado. Fragmentos da atuação de alguns deles nos fornecem uma ideia de sua dimensão traficante e de seu papel central na reprodução da escravidão em diferentes municípios.

### **2.1 – Antônio Tertuliano dos Santos: homem de negócio no eixo Rio-São Paulo**

No circuito Rio-São Paulo, com 90% das remessas expedidas por mercadores não especializados, responsáveis por 65,8% dos envios e 56,2% dos escravos, destacaram-se

---

<sup>152</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 181V.

aqueles que, especialistas no negócio de comprar e vender gente, realizaram mais de 30 remessas (0,3%), em especial, Antônio Tertuliano dos Santos, o único comerciante do circuito Rio-São Paulo que efetuou mais de 50 envios (Tabela 14 – Capítulo 1).

Homem de negócios estabelecido no Rio de Janeiro, Tertuliano atuou no tráfico interno de escravos entre a Corte e capitania/província de São Paulo pelo menos de 1822 a 1832, período no qual realizou pequenos, médios e grandes despachos, o menor com um, e o maior com 64 escravos. Operava sobretudo no circuito mercantil Rio-São Paulo, mas também negociou cativos para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. Para as duas primeiras capitanias/províncias operou por meio de pequenos envios, expedindo um ou três trabalhadores. Com destino à província fluminense concretizou mais de 20 viagens, por meio das quais fez conduzir 160 cativos, 145 recém-chegados da África. Seguiu mormente em direção a Parati, local para onde expediu 63 escravos *novos* em 17 viagens. Não obstante, levou escravizados para os municípios de Campos, Resende e São João Marcos, para este último, uma única remessa com 71 escravos *novos*, em 1829<sup>153</sup>.

Ressaltamos, porém, que sair para Resende ou Parati podia ser um trajeto da viagem entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Os escravos que passavam por estes dois municípios fluminenses podiam ser posteriormente enviados para as capitanias/províncias paulista e mineira. Corrobora este fenômeno o fato de que, apesar do número de envios e do tempo de permanência nos circuitos internos do Rio de Janeiro, de 1822 a 1833, o grosso das vendas de Antônio Tertuliano ter como destino a capitania/província paulista, para onde realizou 91 viagens, que juntas somaram 738 cativos, 730 *novos*. Em termos percentuais, isso significa dizer que apenas um comerciante (0,1%) fora responsável por 4,3% dos envios e 3% dos escravos *novos* que entraram em São Paulo entre os anos de 1809 e 1833 (Tabela 14 – Capítulo 1). Embora muitos registros não mencionem o município, sabemos que ele se deslocou em direção às cidades litorâneas de Santos, São Sebastião, Ubatuba e Iguape. Fora isso, em apenas três ocasiões seguiu para “São Paulo por terra”, e em outras quatro viagens chegou a esta capitania/província passando por Parati<sup>154</sup>.

Ao longo de 11 anos, Tertuliano realizou 116 despachos, que juntos fizeram conduzir 905 escravos, 878 recém-chegados da África. Das remessas empreendidas, algumas se deram

---

<sup>153</sup> AN-CP, Minas Gerais: Códice 421, volume 21, página 260V; Rio Grande do Sul: Códice 424, volumes 3 e 7, páginas 63V e 147; Rio de Janeiro: Códices 390, 411, 421, 424 e 425, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 16, 19, 20, 21 e 23, páginas 118, 192, 286, 95, 276, 29, 192, 105V, 34, 121, 36, 50, 134, 30, 2, 35, 146, 305V, 25, 34V, e 83, 64V.

<sup>154</sup> AN-CP, São Paulo: Códices 390, 421 e 424, volumes 2, 3, 4, 5, 6, 8, 16, 18, 19, 21, 22 e 23, páginas 270, 395, 66V, 83V, 170, 176, 198V, 227V, 136, 152, 8, 15, 118, 142, 232, 253, 262, 264, 276, 299, 373, 276, 69, 71V, 156V, 160V, 166V, 264, 265V, 25, 20, 102V, 139, 145, 160, 3V, 44V, 34, 80, 82, 141, 186, 202, 212, 219, 267, 105V, 106, 109, 110V, 115, 127V, 140, 173, 180V, 188V, 22, 34, 36, 37, 59, 62, 126, 54, 1, 10, 13, 13V, 28V, 28V, 34V, 52, 13, 48, 61, 62, 66, 69, 73, 88, 6V, 26V, 33, 58, 9, 23, 26, 32 e 44.

no mesmo dia, como em 15 de junho de 1822, quando expediu dois escravos *novos* para Santos, São Paulo, e seis cativos para Parati, Rio de Janeiro<sup>155</sup>. Em abril de 1826 realizou quatro despachos, três em datas consecutivas: no dia 27 remeteu 31 escravos *novos* para São Paulo, no dia 28, oito recém-chegados para Parati, e no dia 29 mais dez escravizados para a província paulista, sem especificar o município<sup>156</sup> (Anexo II). A julgar pela proximidade das datas, presumimos que Tertuliano operasse com a ajuda de correspondentes, quiçá, um em São Paulo e outro no Rio de Janeiro. No tráfico interno de escravos, tal como em sua etapa atlântica, o estabelecimento de redes de comércio ampliava sobremaneira a possibilidade de ação dos agentes mercantis.

Nos registros de despachos e passaportes, por duas vezes Antônio Tertuliano se disse vendedor de escravos recém-chegados da África, e em nove remessas o seu nome constava também como o proprietário dos cativos expedidos. Ademais, segundo os documentos da Polícia da Corte, este comerciante realizou suas 116 viagens sem a ajuda de qualquer parente, acompanhante ou camarada (Anexo II), mas certamente o fizera com o auxílio de ajudantes não contemplados pela fonte. No biênio de 1829-1830, Tertuliano empreendeu os seus dois maiores despachos, com 64 e 71 cativos africanos, justamente no período em que o desembarque de escravos *novos* abarrotava o porto fluminense. Neste mesmo biênio realizou o maior número de remessas anuais, 21 em 1829 e 16 em 1830, que juntas movimentaram 232 e 191 cativos *novos*, respectivamente. Não por acaso, nos quadros diretivo e administrativo das companhias seguradoras de vida dos escravos, autorizadas a funcionar na capitania/província do Rio de Janeiro, entre os anos de 1808 e 1889, por duas vezes encontramos Antônio Tertuliano dos Santos. Primeiro em 1858, depois em 1860, ambas as vezes como o caixa da Companhia de Seguros Marítimos e Terrestres *Feliz Lembrançal* - Companhia Geral de Seguros *União*<sup>157</sup>. Mesmo após o fim do tráfico atlântico de escravos, em 1850, Tertuliano continuou envolvido no negócio de comprar e vender cativos. Era, sem sobra de dúvidas, um dos maiores, senão o maior traficante de escravos do circuito Rio-São Paulo.

Para mais, além de comercializar cativos, Antônio Tertuliano dos Santos era credor em Rio Claro, Paraibuna e Iguape. Sabemos também que ele vendia açúcar em Porto Feliz (vila de São Paulo), onde fornecia crédito em escravos a produtores locais na corte imperial. Em Porto Feliz e naqueles municípios, mantinha estreitas relações comerciais, ligadas ao mercadejo de

---

<sup>155</sup> AN-CP, Códice 390, volume 2, página 34V.

<sup>156</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 19 e 20, páginas 373, 276 e 95.

<sup>157</sup> PAYAR, André Javier Ferreira. *A escravidão entre os seguros: as seguradoras de escravos na província do Rio de Janeiro (1831-1888)*. (Dissertação de Mestrado em Direito), Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012, p. 229-230.



escravos e outros produtos<sup>158</sup>. A busca pela diversificação e expansão das atividades mercantis, ao que parece, era também característica dos grandes negociantes da *terceira perna* do tráfico. Mas, para alguns deles, podia haver mercados e circuitos preferenciais, como foi o caso de Tertuliano.

## 2.2 – Joaquim Antônio Ferreira: do tráfico internacional ao comércio interno de escravos

Na sociedade traficante, os “negociantes de grosso trato” do Rio de Janeiro, empresários que realizavam grandes empreendimentos em diferentes ramos do comércio<sup>159</sup>, também participavam do tráfico interno de cativos. Entre eles estavam pessoas ‘ilustres’, como João Alvares da Silva Porto e outros grandes nomes ligados ao tráfico internacional<sup>160</sup>. Silva Porto não aparece com muita frequência nos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, diferente de Joaquim Antônio Ferreira, traficante que operava entre a África e o porto do Rio de Janeiro, mas que era também um dos principais distribuidores de cativos para as cidades litorâneas e do interior fluminenses.

Entre os anos de 1809 e 1833, Joaquim Antônio Ferreira expediu nada menos que 2.468 escravos, 2.334 (94,6%) *novos*. Isto equivale a 1,5% de todos os escravos *novos* remetidos no período. Atuava mormente na capitania/província fluminense, mas com certa regularidade enviava escravos para Minas Gerais e São Paulo. Ademais, por pelo menos uma vez remeteu cativos para o Rio Grande do Sul, Paraná, Espírito Santo e Pernambuco. Para a província mineira levou cerca de 180 africanos, quase sempre “pelo Registro do Paraibuna”. Com destino a São Paulo, “por Santos”, “via Itaguaí” ou “por terra”, remeteu mais de 500 escravos *novos*,

---

<sup>158</sup> GRAHAM, Sandra Lauderlale. *Caetana diz não*: histórias de mulheres da sociedade escravista brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 33, 101-102; VALENTIM, Agnaldo. *Uma Civilização do Arroz*. Agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880). (Tese de Doutorado). Universidade Federal de São Paulo (USP), 2006, p. 35-36, 255; GUEDES, Roberto Ferreira. *Egressos do cativo*: trabalho, família, aliança e mobilidade social (Porto Feliz, São Paulo, c.1798-c.1850). Rio de Janeiro: Mauad, 2008.

<sup>159</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*, 1998.

<sup>160</sup> João Alvares da Silva Porto, proeminente mercador de africanos do Rio de Janeiro, era comerciantes “natural e morador” na Corte. No grande tráfico atlântico de escravos operou entre os anos de 1811 e 1830, mormente na rota Rio de Janeiro-Angola. No mercado regional de cativos atuou de 1815 a 1831, período no qual despachou mais de 300 escravos *novos*, mormente para o Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Para mais, no intervalo de 1828-1831, no que concerne ao comércio interno, vendeu mais de 640 africanos recém-chegados da África, o que o torna um dos maiores negociantes da *terceira perna* do tráfico. AN-CP, Códices 390, 411, 421, 424 e 425; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*, 1998, p. 276. Antônio José Moreira Pinto, outro traficante internacional que atuava no mercado interno, com frequência despachava escravos para província mineira. Entre os anos de 1826 e 1831, aproveitando-se da conjuntura favorável no mercado de africanos, procedeu a venda de 507 cativos *novos*, comprados a diferentes comerciantes em Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Espírito Santo e Paraná. AN-CP, Códice 424; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 256.

com despachos regulares a partir de 1820. Juntos, Paraná, Espírito Santo e Pernambuco receberam 63 cativos, e o município de Rio Grande do Sul, por sua vez, pouco mais de 180 escravizados, enviados pelo Bergantim São Pedro do Sul, Esperança, Sacramento e Estrela do Cabo<sup>161</sup> (Anexo III).

Especialista no negócio de comprar e vender gente, é possível que antes, no limiar do oitocentos, já transitasse pelo circuito Rio-Minas, sozinho e na companhia de outros parceiros, não necessariamente ligado ao tráfico de escravos, mas ao comércio de gêneros de abastecimento e exportação. Coincidência ou não, entre 1804 e 1808, um comerciante de alcunha Joaquim Antônio Ferreira foi seis vezes arrolado nos livros de direitos de entrada do Registro da Mantiqueira, transportando cargas de sal e cargas de seco, sempre em grandes quantidades<sup>162</sup>. Depois disso, porém, não mais o encontramos nos registros de entrada. Preparava-se, talvez, para o mercadejo de escravos, posto que um ano depois, em setembro de 1809, realizou o seu primeiro despacho de negros *novos* para São Paulo. Neste ramo, os negócios certamente prosperaram, pois de 1811 em diante, além de comerciar cativos, estava à frente do trato negreiro em escala atlântica, pelo menos até 1830<sup>163</sup>.

Em meio aos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, identificamos três viagens para a África, duas para Benguela e uma para Cabinda, todas executadas no interím de 1822-1831<sup>164</sup>. Não obstante, sabemos que neste mesmo período, especificamente nos anos de 1827 e 1828, consignado a João Gomes Vale, importante traficante do circuito Rio-Angola, a Firma Joaquim Antônio Ferreira e Companhia realizou outras duas viagens à Ilha de Moçambique, as quais “redundaram em 1.118 cativos desembarcados no porto do Rio de Janeiro”<sup>165</sup>.

Para a capitania/província fluminense efetuou pelo menos 83 viagens, entre os anos de 1809 e 1833, por meio das quais expediu 1.517 escravos, 1.414 (93,2%) recém-chegados da África. Conduziu cativos para vários municípios do Rio de Janeiro, mas os enviava mormente

---

<sup>161</sup> Minas Gerais: AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 14, 19, 21, 22, e 23, páginas 174, 19V, 192, 168V, 82, 287, 145V, 159V, 262, 22V, 76V, 89, 37 172, 17V, 80, 120, 88 e 137; São Paulo: AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 11, 13, 14, 16, 19, 21 e 22, páginas 19, 225V, 56V, 149V, 108V, 246, 331V, 421V, 299,71,118,160,218, 280, 132V, 11V, 17V, 61V, 122, 125, 143, 216, 16V, 68, 129, 138, 182V, 106, 178 e 3; Espírito Santo: AN-CP, Códice 424, volumes 3 e 5, páginas 146V e 72; Paraná: AN-CP, Códice 424, volumes 3 e 5, páginas 72 e 73; Pernambuco: AN-CP, Códice 411, volume 1, página 153V; Rio Grande do Sul: AN-CP, Códices 390, 411, 421 e 424, volumes 1, 2, 4, 5, 6 e 18, páginas 30V, 44V, 53, 172V, 143V, 63, 6, 19, 62V, 31V, 50, 87 e 115. Ressaltamos que a capitania/província do Paraná foi parte integrante da de São Paulo até o ano de 1853.

<sup>162</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 16, 1804-1809, p. 15, 36, 69, 98, 138 e 151.

<sup>163</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 19; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 254.

<sup>164</sup> Benguela: AN-CP, Códice 421, volume 18, página 33; Códice 424, volume 5, página 117; Cabinda: AN-CP, Códice 411, volume 7, página 73V.

<sup>165</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 122.

para Campos dos Goytacazes, região para a qual transportou 1.298 escravos *novos* em pequenos, médios e grandes despachos, o maior com 100 africanos. Em síntese, isso significa dizer que dos 25.205 cativos *novos* que chegaram a Campos, entre 1809 e 1833, 5,1% foram expedidos por um único comerciante<sup>166</sup>.

Durante este período, Joaquim Antônio Ferreira realizou 152 despachos, somente dois com o auxílio de camaradas. Tal como Antônio Tertuliano dos Santos, provavelmente o fizera com ajudantes não contemplados pela fonte. De todo modo, dos envios que procedeu, 25% se deram no biênio de 1829-1830, período no qual despachou 827 escravos, 820 (99,1%) recém-chegados da África. Ademais, no quinquênio de 1826-1830, período de maior envergadura do tráfico atlântico de escravos no Brasil<sup>167</sup>, este mesmo comerciante vendeu 1.508 cativos *novos* para Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio de Grande do Sul, não por acaso, as quatro capitanias/províncias que mais importaram escravos na primeira metade do século XIX<sup>168</sup>. Em 1830, por exemplo, associado a outros negociantes, Ferreira garantiu a venda de 240 africanos, todos comprados a Firma “Veríssimo José Coelho e Companhia”, expedidos para Campos dos Goytacazes<sup>169</sup> (Anexo III). Entre os acionistas de Ferreira, encontramos outros grandes nomes do tráfico interno, como Domingos de Carvalho e Sá, responsável pelo envio de 463 cativos *novos* para o município de Campos dos Goytacazes<sup>170</sup>, e pela venda de 363 recém-chegados da África para outras capitanias/províncias do país<sup>171</sup>.

No período posterior a 1833, nada podemos afirmar sobre a atuação de Joaquim Antônio Ferreira. Manteve, decerto, algum tipo de intercâmbio comercial com Benguela, pois a 12 de julho de 1837, no Jornal do Comércio, consta que a escuna portuguesa *Mariana* trouxe uma carga endereçada à Ferreira composta de 231 gamelas, 875 pontas de marfim e 20 molhos de esteiras. Com a proibição do tráfico atlântico de escravos, na década de 1830, a exemplo de outros grandes negociantes da elite mercantil do Rio de Janeiro, Joaquim Ferreira canalizou

---

<sup>166</sup> Rio de Janeiro: AN-CP, Códices 390, 411, 421, 424 e 425, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 20 e 23, páginas 34V, 105, 28, 91, 186, 132, 112, 163, 170, 301, 184V, 339V, 224V, 329, 170, 291V, 425, 99, 133, 174, 292, 24V, 25, 41, 63, 132, 5, 55, 56, 244, 274, 64V, 145V, 191V, 192V, 23, 89, 159, 169, 35, 101, 104, 175, 19, 149, 171, 3, 21, 46, 108, 115, 117, 129, 137, 159, 171, 175, 180, 190, 191, 218, 255, 343, 346, 568, 6, 44V, 56, 57V, 104V, 251, 314, 317V, 268V, 122, 126, 48, 29V, 23V, 105, 67, 11V, 21, 30V, 77 e 96V. O quadro com o volume de cativos enviados às localidades do Rio de Janeiro será apresentado mais adiante.

<sup>167</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 44.

<sup>168</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 1, 2, 3, 4 e 5, páginas 245, 242, 2, 7, 256, 289, 15, 246, 174, 124, 1, 141, 158, 95, 272, 108, 162, 177V, 188, 21, 127, 288, 26, 97, 97, 193V, 169, 233, 24, 185, 23, 167, 88, 18, 102, 189, 276, 17, 194V, 108, 6, 112V, 140, 184V, 15, 252, 129, 56, 15V, 187V, 194, 255, 145, 100, 146, 153, 81, 23, 196V, 87, 173, 24, 188, 191, 84, 101, 5, 32, 289 e 109.

<sup>169</sup> AN-CP, Códice 424, volume 4, página 109.

<sup>170</sup> Domingos de Carvalho e Sá expediu escravos *novos* também para as capitanias/províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. AN-CP, Códices 390, 421, 424 e 425, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15 e 20, páginas 315, 30V, 47V, 237, 100V, 142, 362V, 379, 95, 180, 144, 110, 147, 43, 236, 237, 86, 136, 153, 168, 135, 67, 43, 261, 333, 82, 222, 222V, 340, 133, 110V, 56V, 34, 297, 216, 286, 98 e 141.

<sup>171</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 2 e 4, páginas 226, 215, 225, 91, 214, 86, 214, 94, 213, 216, 221, 214 e 109.

seus investimentos em prédios urbanos, tornou-se proprietário de imóveis e passou a constituir fortuna por meio de atividades rentistas<sup>172</sup>. Em paralelo, muito provavelmente, continuou ligado ao tráfico de escravos até a aprovação da Lei Eusébio de Queiroz, em 1850, pelo menos.

Além disso, em 1814, como membro do segundo regimento de Infantaria de Milícias, Joaquim Antônio Ferreira auferiu a patente de capitão. Participou de diversas irmandades e foi um dos principais mantenedores da Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro, instituição na qual exerceu o cargo de provedor, entre os anos 1828 e 1829, e de tesoureiro e definidor em anos posteriores. Em 1828, na busca por prestígio e reconhecimento social, tornou-se Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro, e, cerca de um ano depois, comendador da Imperial Ordem de Cristo. Não obstante as benesses recebidas, somente na década de 1840 foi agraciado com o seu o primeiro título de nobreza: o de barão em 1844, e o de visconde de Guaratiba em 1854<sup>173</sup>.

Para João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, a presença e o peso destes senhores na distribuição de cativos pelo interior do país sugere a seguinte hipótese: os negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro, que controlavam o comércio internacional de almas, dominavam também outras etapas do tráfico de escravos. Em outras palavras, poderia indicar a influência direta que estes grandes negociantes exerceram em um dos principais eixos da economia do Sul-Sudeste do Brasil, e, conseqüentemente, a ‘dependência’ desta economia à comunidade mercantil do Rio de Janeiro<sup>174</sup>.

### **2.3 - José Francisco de Mesquita e José Antônio Moreira: traficantes especializados do circuito Rio-Minas**

Ao analisar os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, toda a cautela é pouca, e por isso, a necessidade de cruzar esta fonte com outros *corpora* documentais. A origem dos vendedores, por exemplo, somente poderá ser identificada por meio do confronto, entre outros documentos, com os Almanques da Cidade do Rio de Janeiro, a documentação da Junta do Comércio e as fontes locais de cada região. Ora, o fato de um vendedor de cativos possuir residência comercial na Corte, não significa que ele ali sempre tenha ‘morado’. É perfeitamente possível que sua origem remonte a um dos mercados regionais

---

<sup>172</sup> BATISTA, Henrique Sérgio Araújo. De imigrante a visconde: a trajetória de Joaquim Antônio Ferreira. In: *XII Encontro Regional de História ANPUH-RJ*, 2006, p. 3.

<sup>173</sup> BATISTA, Henrique Sérgio Araújo. De imigrante a visconde, 2006, p. 1-2.

<sup>174</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 60.

do Sudeste, tal como aconteceu com José Francisco de Mesquita, o futuro Marquês do Bonfim<sup>175</sup>.

Embora residisse na Corte, José Francisco de Mesquita era natural de Congonhas do Campo, Minas Gerais, local onde nasceu em 1790. Mudou-se para o Rio de Janeiro ainda criança, e já em 1817, quando encontramos o registro de sua primeira viagem para a Comarca do Paraibuna, com 26 anos de idade, ele se declarou “natural de Minas e morador nesta Corte”. Na capital, por influência do tio enveredou-se pelos ramos do comércio, e no início da década de 1820, tornou-se associado a Domingos Custódio Guimarães, comerciante natural de São João Del Rei e futuro Visconde do Rio Preto. Juntos, Domingos e Francisco fundaram a firma “Mesquita & Guimarães”, que além de abastecer a capitania/província fluminense com grandes remessas de gado que desciam das Gerais, constituiu-se como uma das principais remetentes de cativos *novos* para Minas<sup>176</sup>.

Banqueiro e amigo de D. Pedro I, não demorou muito para que Mesquita se tornasse membro da elite comercial da Corte, auferindo a posição de um dos maiores traficantes internos do período, responsável pelo envio de 572 escravos, 564 (98,6%) recém-chegados da África, todos para Minas Gerais. Entre os anos de 1826 e 1830, Mesquita realizou 26 despachos, que juntos conduziram 427 cativos *novos* (Anexo IV). Em termos percentuais, isso corresponde a 60,4% das remessas e 75,7% da mão de obra escrava por ele comercializada, sendo-nos possível supor que, a exemplo de outros grandes traficantes do Rio de Janeiro, Mesquita valeu-se do período áureo do tráfico atlântico para incrementar seus negócios<sup>177</sup>.

Mesmo após o ano de 1830, quando não poucas pesquisas apontam para uma queda momentânea no volume de escravos africanos importados para o Brasil<sup>178</sup>, sabemos que Mesquita se manteve operante. Em 1831, quando Minas Gerais auferiu o singelo volume de 888 escravos *novos* (Tabela 5 – Capítulo 1), Mesquita contribuiu com 5,6% deles, isto é, expediu 50 cativos em dez remessas, a maior com 21 africanos<sup>179</sup>. Em meio ao contexto de pressão britânica para o encerramento do tráfico atlântico de escravos, quando as camadas escravistas brasileiras passaram à compra desenfreada de africanos *novos*, a atuação destes comerciantes foi essencial.

---

<sup>175</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 60.

<sup>176</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 62.

<sup>177</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 19, 21, 22 e 23, páginas 324, 372, 150, 218V, 271, 267V, 19, 43, 126V, 47, 80, 130, 147, 157, 200, 261, 19V, 114, 152, 163, 191, 19, 85 e 95.

<sup>178</sup> ELTIS. *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York/Oxford: Oxford U. P., 1987, p. 244; KLEIN, Herbert S. Tráfico de escravos. In: *FIBGE. Estatísticas históricas do Brasil*. 2a ed., Rio de Janeiro, IBGE, 1990, p.60, dentre outras.

<sup>179</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 5 e 7, páginas 105, 122, 126, 129, 136, 144, 150, 187 e 55.

Mas, além de enviar cativos *novos* para Minas Gerais, Mesquita vendeu e foi fiador de muitos negociantes. Em verdade, foi um dos maiores vendedores de escravos do período, sendo suas vendas dirigidas principalmente para a província mineira. Como abonador atuou de 1826 a 1832, período no qual assinou/reconheceu o despacho feito por 17 comerciantes, que juntos transportaram 294 escravos *novos*, mormente para Minas. Entre os anos de 1828 e 1831, sozinho ou associado a outros indivíduos, Mesquita alienou 1.025 escravos, todos recém-chegados da África (Anexo V)<sup>180</sup>.

Somente no ano de 1830, Mesquita vendeu mais de 800 escravos, 715 (87%) para a província mineira. Neste mesmo ano, segundo os registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, 8.861 cativos *novos* foram vendidos para Minas Gerais, o que significa dizer que Mesquita contribuiu com cerca de 8% do total. Ressaltamos, porém, que o nome dos vendedores não aparece com frequência nos documentos da Polícia, e por isso pouco sabemos sobre os verdadeiros donos da distribuição regional de cativos. Ainda assim, considerando tão somente os registros em que os vendedores de escravos foram identificados, temos que 4.414 africanos foram vendidos para Minas Gerais em 1830, 16,2% alienados por um único comerciante. Mesquita era, seguramente, o que chamamos de *comerciante especializado*.

Ademais, sabemos que o futuro Marquês do Bonfim fazia parte de um seletto grupo de famílias que conseguiu se manter na elite dos negócios do Rio de Janeiro durante todo o século XIX. Lembramos que pertencer à elite empresarial significava estar envolvido com o tráfico de escravos, com a usura, ter aplicações em imóveis urbanos e possuir negócios transatlânticos. O primo de José Francisco de Mesquita, por exemplo, Francisco Pereira de Mesquita, sargento mor e cavaleiro da Ordem de Cristo, foi um dos mais importantes negociantes de grosso trato do início do oitocentos. A família, vinculada ao comércio, possuía ainda uma casa mercantil com ramificações em Lisboa, Porto e outras cidades<sup>181</sup>.

Mas, além de Mesquita, no tráfico interno de escravos para Minas Gerais outro nome se destaca, José Antônio Moreira. Conde de Ipanema e renomado comerciante e capitalista da capital do império, Moreira era filho de pai homônimo e de Ana Joaquina de Jesus Alves, nascido em São Paulo a 23 de outubro de 1797. Não sabemos ao certo quando se mudou para o Rio de Janeiro, mas lá faleceu em 1879, já com importantes títulos de nobreza: primeiro barão com grandeza, em 1849, visconde, em 1854, e conde pelo decreto de 1868. Foi Comendador da Imperial Ordem de Cristo e dignitário da Imperial Ordem da Rosa, além de importante

---

<sup>180</sup> Abonos realizados por José Francisco de Mesquita: AN-CP. Códice 424, volumes 1, 2, 5 e 8, páginas 68, 176, 96, 73, 169, 81, 170, 169, 101, 51, 102, 106, 157, 124, 147, 157, 57, 100 e 82; Vendas realizadas: AN-CP, Códice 424, volumes 2, 3, 4 e 5, páginas 9, 27, 114, 195, 150, 141, 128, 105, 76, 25, 40V, 43, 127, 38, 46, 151V, 195, 66V, 53, 193, 69, 152, 191V, 24, 9, 246, 151, 122, 255, 262, 105V, 168, 151, 180, 8 e 50V.

<sup>181</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*, 1998.

industrial brasileiro no ramo da metalurgia. Casado com Laurinda Rosa Ferreira dos Santos, Condessa de Ipanema, era pai de José Antônio Moreira Filho, o segundo barão de Ipanema, João Antônio Moreira, Joaquim José Moreira, Manoel Antônio Moreira, Laurinda Rosa Moreira, Maria Rosa Moreira e Francisco Antônio Moreira<sup>182</sup>. Todos, descendentes de recursos oriundos do tráfico interno de escravos.

Engajado no tráfico interno de cativos desde 1817, José Antônio Moreira realizou despachos frequentes a partir de 1824, principalmente para Minas Gerais, para onde transportou 1.428 escravos, 1.413 (98,9%) recém-chegados da África (Anexo VI). Em 1830, realizou duas remessas com mais de 100 africanos cada, a primeira em fevereiro e a segunda em finais do mês de março, quando expediu 159 e 133 escravos *novos*, respectivamente. Para a província mineira efetuou pequenos, médios e grandes envios, mas o grosso de seus negócios se dava à frente de comboios que conduziam de 11 a 50 cativos, responsáveis pelo traslado de 772 (54%) africanos<sup>183</sup>.

Como geralmente acontecia, para além do circuito Rio-Minas, José Antônio Moreira operava também em outras rotas mercantis. No Rio de Janeiro, especificamente para os municípios de Campos e Parati, realizou cinco despachos, que juntos expediram oito escravos *novos*<sup>184</sup>. Para São Paulo efetuou 16 envios, mormente para Santos, cidade litorânea para a qual conduziu 232 cativos *novos*, 144 (62%) em uma única remessa. Fora isso, constam despachos para o município de Paranaguá, no Paraná, e para Minas de Cuiabá, no Mato Grosso, que agregados receberam 33 africanos<sup>185</sup>.

No ínterim de 1828-1830, conjuntura que antecedeu a proibição do tráfico atlântico de escravos e acarretou vertiginoso desembarque de africanos no porto do Rio de Janeiro, Moreira efetuou 96 despachos para diferentes províncias do eixo Sul-Sudeste do país, o que significa dizer que 67,7% de suas remessas foram realizadas ao longo deste período, com 1.389 escravos *novos*, o equivalente a 81,7% de toda a mão de obra cativa por ele comercializada entre de os anos de 1817 e 1833. Em termos gerais, perante o total dos códices (Tabela 2 – Capítulo 1), temos que um único comerciante expediu cerca de 2% dos africanos que desembarcaram no

---

<sup>182</sup> Informações retiradas do site: <https://www.geni.com/people/Jos%C3%A9-Antonio-Moreira-conde-de-Ipanema/6000000025766964806>. Acesso em 27 de julho de 2020.

<sup>183</sup> AN-CP, Códices 411, 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 18, 19, 21, 22 e 23, páginas 123, 133, 138, 142, 149, 151, 226, 233, 271, 287, 295, 322, 344, 278, 165, 175, 180, 224V, 264, 268V, 233, 244, 256, 257V, 281, 287, 17V, 19V, 23, 26, 28, 37, 42V, 44V, 50V, 62, 68V, 75V, 112, 129, 130, 152, 160, 7, 26, 42V, 135, 139V, 56, 126, 142, 23, 92, 99, 103, 116, 121, 124, 125, 130, 166, 218, 226, 250, 35, 38V, 43V, 57, 58, 61V, 72V, 78V, 163, 164, 174V, 3, 8, 25, 31, 51, 59, 63, 68, 89, 104, 121, 133, 139, 142, 153, 159, 174, 3, 10, 11, 67, 71, 82, 94, 120, 134, 149, 150, 154, 166, 177, 180, 182, 187, 12, 37, 65, 48 e 20.

<sup>184</sup> AN-CP, Códices 421, 424 e 425, volumes 2, 3, 9, 13 e 20, páginas 86, 192, 122, 57 e 258V.

<sup>185</sup> AN-CP, Códices 390, 421 e 424, volumes 3, 4, 5, 8 e 21, páginas 134, 177, 8, 56, 18, e 73.

Rio de Janeiro no triênio de 1828-1830, típica atuação de um grande “empresário” do tráfico interno de escravos.

Ademais, em 26 de março de 1830, sabemos que Moreira comprou 133 escravos *novos* em uma “remessa em Cabinda”, e, cerca de dois meses depois, mais 12 africanos “na cidade de Angola”<sup>186</sup> - esses são dos raros casos em que se especifica a procedência do porto africano. A julgar pelos dados apresentados, pode-se dizer que no período de alta especulação do tráfico atlântico, Moreira se aventurou também neste ramo do comércio, ao que tudo indica, associado a renomados mercadores do circuito Rio-África Central (Luanda, Benguela, Cabinda, Molembo, Ambriz etc.). Não por acaso, pouco tempo após auferir os 133 africanos em Cabinda, identificamos a participação de José Antônio Moreira na venda de 140 escravos *novos* a Bernardo José Ferreira Rabelo, transação realizada por ele e outros três comerciantes: Bastos Álvares de Oliveira Pereira, José da Costa Rodrigues, e o já conhecido Joaquim Antônio Ferreira, traficante internacional e um dos maiores distribuidores de escravos para o interior fluminense<sup>187</sup>. No que se refere à venda de cativos no mercado interno, aliás, Moreira atuou de forma ativa entre os anos de 1828 e 1831, período no alienou 398 escravos, 385 recém-chegados da África (Anexo VII).

Atuava geralmente sozinho, pois somente em duas ocasiões mercadejou cativos *novos* associado a outros negociantes. Em 1828, por exemplo, vendeu 50 africanos ao mesmo Bernardo José Ferreira Rabelo, ao que parece, sem a participação de nenhum outro comerciante. Interessante observar que, dos 314 escravos *novos* expedidos por Rabelo, comerciante natural e residente em Minas Gerais, 190 (60,5%) cativos foram comprados a José Antônio Moreira, o que denota ao menos a existência de um vínculo mercantil entre eles<sup>188</sup>. Em 1830, um mês após realizar a venda de 140 cativos *novos*, Moreira alienou mais 45 escravos a Américo Aires de Amaral, e, nos meses seguintes, mais 18 recém-chegados a outros compradores<sup>189</sup>.

Em 1831, quando o número de escravos *novos* subitamente diminuiu e o despacho de escravos ladinos tornou-se preponderante (Tabela 2 – Capítulo 1) nos registros de despachos e passaportes da Polícia, Moreira continuou a comerciar cativos recém-chegados da África, 33 no total. Os comerciava mormente para Minas, mas vez ou outra vendia africanos também para São Paulo, a província onde nascera. Outrossim, realizou ao menos uma venda para o Paraná e outra para o Rio Grande do Sul, com cativo *novos* e ladinos “que trouxe”<sup>190</sup>.

---

<sup>186</sup> AN-CP, Códices 424, volume 4, páginas 104 e 153.

<sup>187</sup> AN-CP, Códice 424, volume 4, página 124.

<sup>188</sup> Sobre Bernardo José Ferreira Rabelo, ver: AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2, 4, 7, 9, 19 e 21, páginas 243, 361, 33V, 39, 30, 222, 124 e 33.

<sup>189</sup> AN-CP, Códice 424, volume 2, página 222; AN-CP, Códice 424, volumes 4 e 5, páginas 118, 32, 12, 69, 124, 5, 73, 47, 61, 103, 90 e 186.

<sup>190</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 5, 6 e 7, páginas 180, 1, 18, 134 e 150.



Para mais, além de vender e expedir escravos, Moreira atuava como abornador, isto é, era o responsável por assinar e/ou reconhecer o documento daqueles que executavam remessas, função que desempenhou pelo menos de 1826 a 1833. Neste período, reconheceu despachos endereçados a São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais, para esta última província, 25 viagens realizadas com o seu “aval”. Foi abonador de Bernardo José Ferreira Rabelo, Joaquim Álvares da Silva Barreto, Francisco Xavier Bastos, dentre outros comerciantes. Além disso, por 16 vezes reconheceu os documentos de suas próprias emissões, que juntas conduziram 153 escravos *novos* para as Gerais. Moreira, que era natural de São Paulo, possuía negócios na capital do império e também na capitania/província mineira. Não por acaso, dos 545 africanos abonados, 310 (56,9%) foram para lá direcionados<sup>191</sup>.

Sem tráfico e (grandes) traficantes de cativos não haveria Minas.

#### **2.4 – Diogo Gomes Barroso: o maior traficante do mercado interno**

Responsável pelo envio de 2.962 escravos, 97,6% recém-chegados da África, Diogo Gomes Barroso assume o posto de maior negociante da *terceira perna* do tráfico. De 1813 a 1830, realizou 78 despachos, endereçados a Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Uruguai e Rio de Janeiro. Para Minas Gerais efetuou apenas um envio “pela Paraibuna”, ocasião na qual partiu com um escravo *novo* e três cativos “que trouxe”. Para São Paulo, quase sempre por meio de grandes remessas, duas com mais de 100 africanos, realizou nove viagens. Na íntegra, para esta capitania/província expediu 555 escravos *novos*, todos para Santos. Para o Rio Grande do Sul despachou 112 cativos, 106 *novos*, cinco ladinos e uma cria. Em relação ao Uruguai, sabemos que em 1826 enviou dois escravos ladinos a Montevideú<sup>192</sup> (Anexo VIII).

Para a capitania/província fluminense realizou mais de 60 despachos, todos para Campos dos Goytacazes. Em 14 anos, a contar de 1816, este município recebeu 77,3% (2.289) dos escravos comercializados por Diogo Gomes Barroso, que sozinho enviou cerca de 9% (2.230) de todos os escravos *novos* que chegaram a Campos entre os anos de 1809 e 1833. Para esta região efetuou pequenos, médios e grandes despachos, mas 66,3% da mão de obra expedida fora conduzida por meio de comboios de 51 ou mais escravizados, dois com mais de 100 africanos cada. Para Campos, além de remeter 21 escravos ladinos, em 1820 partiu na

---

<sup>191</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 1, 2, 3, 4 e 9, páginas 44, 12, 94, 30, 38, 166, 163, 174, 2, 151, 157, 185, 142, 92, 99, 103, 116, 121, 124, 125, 130, 151, 166, 218, 226, 227, 20, 111, 43, 5V, 95, 101, 88 e 86.

<sup>192</sup> AN-CP, Códices 390, 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 18, páginas 45, 150, 45, 66, 98, 52, 262, 70, 52, 89, 4, 42V, 12, 20, 30, 48 e 71.

companhia de escravos 44 “que trouxe”, que a julgar pelo número, trava-se provavelmente de cativos recém-chegados da África<sup>193</sup>.

Entre os anos de 1826 e 1830, Diogo expediu 1.937 escravos *novos* em 50 despachos, o que significa dizer que 65,4% dos cativos e 64,1% das remessas aconteceram em meio ao processo de reconhecimento da independência do Brasil, e a consequente proibição do trato negreiro em escala atlântica. A atuação de Diogo Gomes Barroso, comerciante que atuava também no comércio além-mar, demonstra que a capacidade da elite escravista do Sudeste brasileiro de angariar recursos para a compra de cativos, mesmo antes do tratado que estipulava o fim do comércio negreiro, era condição *sine qua non* para o bom funcionamento do tráfico interno. Comerciantes como Diogo, ditavam os ritmos do negócio e faziam da *terceira perna* do tráfico a continuidade da travessia atlântica. Com efeito, a reprodução da sociedade traficante dependia da atuação de homens de tal envergadura.

Mas ao que tudo indica, ele não atuava neste comércio sozinho, pois, como “cabeça de uma grande empresa traficante” estava João Gomes Barroso, seu tio. Filho de Manoel Gomes Barroso e Domingas da Fonseca, João Gomes era natural da Freguesia de Santa Maria de Paradela, Arcebispado de Braga. Nascido a 27 de abril de 1749, veio para o Brasil ainda muito jovem, e logo estabeleceu residência na capitania/província fluminense, assim como Antônio Gomes Barroso, seu irmão, também tio de Diogo Gomes Barroso. Em finais do setecentos, aos 43 anos, João Gomes se casou com Maria Joaquina Alves de Azevedo, época em que já ostentava o importante título de capitão<sup>194</sup>.

Sobre o outro tio de Diogo Gomes Barroso, Antônio Gomes Barroso, sabemos que nasceu a meados de 1740, e no Brasil se casou com Ana Clara Rosa de Souza, filha do capitão Francisco Lopes de Souza, também morador no Rio de Janeiro. Em 1806 adquiriu um engenho em Itaguaí, Rio de Janeiro, propriedade canavieira que chegou a ser considerada “a mais bela e rica peça do Brasil no gênero”<sup>195</sup>. Coronel traficante, Barroso se tornou o primeiro alcaide-mor da vila de Itaguaí, recebeu o título de comendador da Ordem de Cristo, em 1810, e se envolveu também no comércio de exportação de açúcar. Aliás, no que tange à atividade mercantil propriamente dita, entre 1802 e 1822, os irmãos Gomes Barroso se destacaram entre os maiores

---

<sup>193</sup> AN-CP, Códices 411, 421, 424 e 425, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 19 e 20, páginas 56V, 206V, 294, 298V, 104, 151, 196, 244, 254, 91V, 240, 253, 222, 5, 362, 200, 276, 95, 135, 148, 166, 195, 281, 12, 45, 62, 93, 99, 189, 190, 34, 52, 89, 145, 190, 227, 239, 7V, 69V, 70, 186V, 10, 56, 57, 121, 17, 77, 143, 123, 206, 238, 334, 56V, 66, 87, 103, 224V, 234V, 251, 283, 296, 309V, 310, 320V, 328, 334, 255, 261, 16, 64, 64 e 110V.

<sup>194</sup> Do consórcio com Maria Joaquina Alves de Azevedo, natural da Freguesia de São João do Itaboraí, Rio de Janeiro, João Gomes Barroso teve quatro filhos: três homens e uma mulher. SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. A elite mercantil carioca no final do período colonial: A trajetória do homem de negócios João Gomes Barroso. In: *VIII Encontro Estadual de História* – Anpuh, Feira de Santana, Bahia (BA), 2016, p. 1.

<sup>195</sup> VIANA, Sônia Bayão Rodrigues. *A Fazenda de Santa Cruz e as transformações da política real e imperial em relação ao desenvolvimento brasileiro*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 1974, p. 21-32.

compradores de açúcar branco e mascavado do Rio de Janeiro, com 146 mil arrobas desembarcadas no porto fluminense. Ocuparam ainda a terceira e a quarta posição dentre os maiores negociantes de charque e de trigo, com 51 mil arrobas do primeiro produto e 36 mil do segundo<sup>196</sup>.

Ligados ao tráfico internacional de escravos desde meados do século XVIII, constaram na lista dos homens mais ricos da praça mercantil fluminense, com fortunas vinculadas direta e indiretamente ao trato negreiro depois de 1811<sup>197</sup>. Para além do sucesso econômico, que pode ser comprovado pelos vultosos bens, dívidas ativas e créditos resultantes de transações mercantis em várias regiões do país, a família Gomes Barroso buscou aumentar, em igual proporção, o seu capital simbólico. Quando faleceu, em 1829, João Gomes havia ascendido consideravelmente na hierarquia social “da cidade da Corte”. Na busca por *status*, prestígio e poder, tornou-se comendador da Ordem de Cristo, coronel de milícias da Corte, moedeiro e fidalgo cavaleiro da casa real, juiz almotacé do Senado da Câmara do Rio de Janeiro e confrade da Santa Casa de Misericórdia, instituição na qual atuou como tesoureiro durante a provedoria de seu irmão, de 1807 a 1812, e assumiu o cargo máximo entre 1812 e 1813. Ademais, ambos fizeram parte de várias irmandades e confrarias<sup>198</sup>.

Eram “negociantes de grosso trato”, e como tais, possuíam uma série de sociedades. No âmbito familiar, João e Antônio Gomes Barroso dispunham dos navios *Ânimo Grande*, *Aníbal*, *Ulisses*, *Trajano* e *Flora*. Sob seu domínio, mas de propriedade individual, João Gomes conservava o *Bergantim Espadarte* e o *Nova Santa Rosa*, o brigue *Maria Segunda* e a lancha *Senhora do Cabo*, embarcações que certamente ajudaram nos negócios da família<sup>199</sup>. Não por acaso, de 1811 a 1830, os irmãos Gomes Barroso promoveram 34 expedições ao porto de Cabinda, cinco das quais efetuadas por Diogo Gomes Barroso, o protagonista de nossa história<sup>200</sup>.

Diogo Gomes Barroso era filho de Rosa Maria Gomes Barroso, irmã dos Barrosos traficantes e de José Martins de Andrade, também emigrado de Portugal para o Brasil. Em 1807, Diogo recebeu o hábito da Ordem de Cristo, se tornou eleitor de primeiro foro em 1820, escrivão entre 1821 e 1822, e provedor da Santa Casa de Misericórdia em 1826. Junto aos tios se consagrou como distinto e renomado comerciante de escravos do Rio de Janeiro, membro da família que mais realizou viagens no comércio com Portugal, assumindo o quarto lugar entre

---

<sup>196</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, 1998, p. 322.

<sup>197</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 184.

<sup>198</sup> SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. *A elite mercantil carioca no final do período colonial*, 2016, p. 3.

<sup>199</sup> SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. *A elite mercantil carioca no final do período colonial*, 2016, p. 6-7.

<sup>200</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 243; SILVEIRA, Patrícia Gomes. *A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822*. (Dissertação de Mestrado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2013, p. 115.

aquelas que mais empreenderam expedições ligadas ao tráfico atlântico entre os anos de 1811 e 1830. Cientes dos riscos implícitos ao financiamento do trato negreiro, adquiriram uma ação da Seguradora Dias Barbosa e Companhia em 1811. Na seguradora Providente, assumiram posição de protagonistas, com 40:000\$000 réis de participação em 1814, valor muito superior ao que fora aplicado pelos demais investidores no mesmo período<sup>201</sup>.

Ainda assim, na década de 1820, junto a outros renomados traficantes do período, João e Diogo Gomes Barroso, tio e sobrinho, tiveram seus navios atacados e parte de suas cargas roubadas<sup>202</sup>, prejuízos que, no caso desta família, certamente foram sanados em anos ulteriores. Em 1824, por exemplo, ano de queda nas taxas de importação de africanos *novos*, apenas 4,5% dos 310 traficantes que operavam direto com a África ficaram encarregados pelo processo de distribuição de cativos pelo interior do país. Entre os cinco maiores, três (Joaquim Antônio Ferreira, Diogo Gomes Barroso e Tomé José Ferreira Tinoco) eram consignatários que haviam recebido escravos diretamente da África, responsáveis por quase um quarto de todos os cativos que saíram do Rio de Janeiro com destino à outras províncias. Em 1828, ano de grande efervescência no mercado de escravos, a porcentagem de comerciantes envolvidos no tráfico atlântico e que participaram da *terceira perna* do tráfico foi ainda menor (4%). No ano em questão, dos cinco maiores, apenas Diogo Gomes Barroso constava na lista de consignatários de escravos desembarcados de negreiros provenientes da África<sup>203</sup>.

Cabe lembrar que, segundo Marcelo Oliveira, operar no tráfico de escravos entre o Brasil e a África no ínterim de 1825 e 1828 era um negócio de alto risco, pois, para atingir o império brasileiro, corsários e piratas das Províncias Unidas atacavam navios negreiros brasileiros na saída da costa africana ou em alto mar. Quando a Guerra Cisplatina se prolongou para o Atlântico, o império brasileiro enviou uma divisão naval à região do rio Zaire para salvaguardar o tráfico de escravos para o Brasil. A Marinha do Brasil Imperial nasceu financiada por traficantes atlânticos e voltada para a defesa do tráfico, o que certamente levou a família Gomes Barroso a contribuir para o financiamento do Comando Naval do Leste<sup>204</sup>. A defesa do tráfico de cativos era um empreendimento estatal e familiar.

Operar no tráfico de escravos em conjunto com outros membros da família, portanto, não foi uma prerrogativa exclusiva de Diogo Gomes Barroso. De acordo com Manolo

---

<sup>201</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 243; No que concerne a compra e venda de navios, os Gomes Barroso tiveram participação mais discreta: apenas três transações entre 1799 e 1816. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, 1998, p. 322.

<sup>202</sup> SILVEIRA, Patrícia Gomes. *A Metrópole é Aqui*, 2013, p. 116.

<sup>203</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 138.

<sup>204</sup> OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra da Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. (Mestrado em História), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRRJ, 2017.

Florentino, das 279 empresas que tiveram seus nomes explícitos em documentos, responsáveis por 1.181 expedições realizadas entre os anos de 1811 e 1830, 14 foram constituídas por sócios aparentados. Tal cifra, embora não pareça expressiva, goza de profundo significado quando percebemos que das 16 maiores empresas, responsáveis por quase a metade das viagens realizadas à África, nada menos do que oito foram constituídas por parentes<sup>205</sup>. Na distribuição interna de cativos no Brasil, como veremos nos próximos capítulos, o negócio de comprar e vender gente também acontecia em família.

Em menor proporção, se comparado ao tráfico atlântico de cativos, os irmãos Gomes Barroso também participaram do mercado interno de escravos. Antônio realizou apenas dois despachos, um para São Paulo e o outro para o Rio Grande do Sul, com dois ladinos e seis escravos *novos*, respectivamente<sup>206</sup>. João, por sua vez, efetuou sete remessas, três para o Rio Grande do Sul, uma para São Paulo, uma para o Maranhão e duas para a capitania/província mineira. Ao todo levou 26 escravos *novos*<sup>207</sup>, demonstrando que no “quesito” tráfico interno, o sobrinho Diogo Gomes Barroso assumia a liderança. Pode ser que a família delegasse e até dividisse as operações dos negócios, atribuindo a alguns a atuação no tráfico atlântico e a outros a operação no mercado interno.

Com efeito, nos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte esbarramos em outros membros da família Barroso: Domingos Gomes Barroso, Francisco Gomes Barroso, João Gomes Barroso Sobrinho, José Gomes Barroso e José Joaquim Gomes Barroso. Com exceção de José Gomes Barroso, que em 1815 expediu 30 escravos *novos* para o município de Campos dos Goytacazes, no Rio de Janeiro, os demais parentes de Diogo Gomes Barroso somente realizaram pequenos despachos, com no máximo três cativos. Partindo do Rio de Janeiro, o destino da família Barroso era sempre o mesmo: seguiam em direção à Campos dos Goytacazes<sup>208</sup>. Eram comerciantes eventuais, que vislumbravam numa dada conjuntura favorável a possibilidade de auferir algum ganho extra neste mercado. Quem sabe não havia entre estes eventuais alguns alforriados que carregavam consigo os prestigiosos sobrenomes de seus ex-senhores? Ou talvez, e mais provavelmente, atuassem a pedido ou associados a Diogo, haja vista que todos os seus envios aconteceram a partir de 1814, quando iniciou as suas atividades no tráfico interno de escravos. Ademais, entre os anos de 1828 e 1830, sabemos que

---

<sup>205</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 204-205.

<sup>206</sup> AN-CP, Códices 390 e 421, volume 1, páginas 233 e 115.

<sup>207</sup> AN-CP, Códices 390 e 421, volumes 1, 2, 16, 18 e 19, páginas 251, 275, 88V, 135, 140, 6 e 54. Em 1823, no Registro do Caminho Novo identificamos João Gomes Barroso transportando barras e embrulhos de ferro, tachos de cobre, fardos, vinagres e outras tantas mercadorias de sua própria conta e da conta de José Alexandre, tudo com destino a Ouro Preto. ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 39.

<sup>208</sup> AN-CP, Códices 411, 421, 424 e 425, volumes 1, 3, 4, 5, 7, 10, 15, 16 e 20, páginas 184, 151, 158, 304, 206, 52, 107, 154, 70, 155, 40, 96, 127, 15 e 81.

Diogo Gomes Barroso e Joaquim José Gomes Barroso foram responsáveis pela venda de 214 cativos *novos* para Minas Gerais e Rio de Janeiro<sup>209</sup>. O tráfico de escravos unia as famílias e os seus clientes.

Como podemos perceber, se poucos traficantes atuavam no transporte transatlântico de escravos, menos expressivos eram aqueles que operavam na etapa atlântica e no processo de distribuição interna de forma simultânea. Inversamente proporcional a este número, no entanto, era o volume de cativos por eles comercializados, às vezes para mais de uma região-mercado. Na verdade, no que se refere a esta etapa do tráfico, “o elo final da longa cadeia iniciada nas florestas e savanas africanas, embora estivesse em mãos de centenas de pequenos traficantes regionais, configurava um mercado que, independentemente da conjuntura considerada, mostrava-se bastante concentrado”<sup>210</sup>, principalmente no Rio de Janeiro, onde os traficantes atlânticos sediados na Corte joanina participavam das remessas para o interior da capitania/província fluminense de forma mais assídua.

\*\*\*\*\*

Ao analisar a participação de traficantes internacionais na redistribuição interna de escravos no eixo Sul-Sudeste do país a partir da cidade do Rio de Janeiro, com base em uma lista de 227 nomes identificados por Manolo Florentino, para os anos de 1811 e 1830, Roberto Borges Martins verificou que 124 (54,6%) sujeitos atuavam em ambas as etapas deste comércio. No que se refere ao tráfico interno, contudo, a participação desses agentes foi bastante modesta, com remessas de escravos *novos* efetuadas mormente para a capitania/província fluminense<sup>211</sup>. Como se percebe, gerenciar as duas etapas do tráfico de escravos não era algo comum e nem praticado por muitos, principalmente quando se tratava de atuar em capitânicas/províncias que não fossem a fluminense.

No geral, dos negreiros internacionais que atuaram no mercado interno, poucos expediram grandes quantidades de escravos para Minas Gerais. Ao comprar o total de cativos enviados por comerciantes atlânticos com o total de escravos recebidos por cada destino, Roberto Borges Martins constatou que apenas 2,1% das remessas foram endereçadas a capitania/província mineira, ao passo que a proporção de “outros destinos” estava sempre em torno de 14% e 16%<sup>212</sup>. No que se refere ao tráfico interno de escravos para esta região, aliás, o autor destacou a pequena participação de comerciantes residentes na Corte. Diogo Gomes Barroso, por exemplo, o maior comerciante da *terceira perna* do tráfico, realizou somente um

---

<sup>209</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 2, 3 e 4, páginas 9, 144, 118, 123V, 34, 81, 226 e 120.

<sup>210</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 138-139.

<sup>211</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018, p. 27.

<sup>212</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018, p. 27.

envio para Minas (1,3%) (Anexo VIII). Ao que parece, no quesito tráfico interno, os mineiros dominaram os envios de escravos para a sua própria capitania/província. Logo, havia espaço para que traficantes regionais de cada município também desfrutassem de uma quota do mercado da *sociedade traficante*.

Lembramos que participar do tráfico internacional pressupunha antes possuir relações comerciais e financeiras nas duas margens do Atlântico, contatos de crédito com armadores, construtores de navios, capitães, tripulação, comerciantes de escravos na África, dentre outros muitos agentes. Em suma, demandava altos investimentos. No tráfico interno, por sua vez, não havia escala mínima e nem outras barreiras à entrada; podia-se proceder a uma operação individual ou mesmo realizá-la em paralelo com outros comerciantes; empreender envios de porte grande, médio, pequeno ou mínimo.

Ainda assim, o negócio de comprar e vender gente estava longe de ser “democrático”<sup>213</sup>. Embora fosse praticado por muitos, era um comércio desigual e concentrado nas mãos de poucos. Os grandes mercadores criaram e recriaram o mercado de escravos ao lado de uma multidão de pequenos comerciantes, que legitimaram de baixo para cima a *sociedade traficante*, alimentada pela escravização e pela venda de milhares e milhares de escravos.

\*\*\*\*\*

### **3 – E para onde se vão os que partem? Destinos e municípios do tráfico interno de escravos**

Ao cotejarmos a distribuição de escravos *novos* por mercado regional, tendo como parâmetro o comércio negreiro internacional e o total dos códices contemplados pela fonte, constatamos a proeminência de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (incluindo o Paraná que só se tornou província em 1853). Vimos também que estes números atestam a dependência destas três capitanias/províncias para com o tráfico atlântico negreiro e o comércio interno a partir da cidade do Rio de Janeiro, essencial para a manutenção e a reposição da mão de obra cativa na maior parte do eixo Sul-Sudeste do Brasil, o centro econômico mais dinâmico do país.

Como eram expedidos os escravos *novos*? Para onde e por onde se iam aqueles que, do Rio de Janeiro, partiam para as três capitanias/províncias que mais importaram cativos africanos na primeira metade do século XIX?

---

<sup>213</sup> MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 30.

### 3.1 – A dinâmica do circuito Rio-São Paulo (1809-1833)

No circuito mercantil Rio-São Paulo, os destinos eram variados e os fluxos eram mais regulares para Santos, o genérico “São Paulo”, Iguape, Paranaguá, São Sebastião e Ubatuba. Há, no entanto, registros que informam partidas de “Itu por Santos”, “São Sebastião por Sepetiba”, “Iguape por Ubatuba”, “Curitiba por Paranaguá” etc. Este último caso, por exemplo, denota que havia outro percurso do tráfico terrestre que ia de Paranaguá, atravessando a serra do mar até alcançar Curitiba, mas também até São José dos Pinhais, entre outras paragens paranaenses (Anexo IX).

O grosso dos escravos chegava à capitania/província paulista por estradas terrestres, e, sobretudo, via comércio de cabotagem. O código 390 frequentemente informa o tipo e o nome das embarcações que partiam do Rio de Janeiro para os chamados portos do Sul. Destas, 382 sumacas, 167 bergantins, 60 lanchas, 51 escunas, cinco brigues, oito brigues escunas, quatro canoas de voga, uma corveta, sete galeras, dois iates, três navios, um paquete e cinco patachos fizeram jornadas aos portos do Sul<sup>214</sup>. Não obstante as particularidades observadas na classificação das embarcações, a variedade delas demonstra o intenso fluxo do comércio de cabotagem traficante<sup>215</sup>. Por isso, a grande maioria dos cativos chegavam a São Paulo via litoral (Quadro 1).

O porto/município de Santos recebeu o grosso das viagens saídas do Rio de Janeiro e 43,4% de todos os escravos (Quadro 1). Considerando apenas 345 viagens com 3.002 cativos *novos* remetidos em embarcações entre as cidades portuárias, quando estas embarcações foram descritas, a média era de 8,7 escravos por despacho. Por sua vez, nas 417 partidas para São Paulo “por terra”, com 1.539 cativos *novos*, via Itaguaí, a média era de apenas 3,7 escravos. A média dos que iam para São Paulo por Santos, isto é, via litoral, era de 10,8 *novos*, ou seja, as viagens marítimas transportavam muito mais escravos, e Santos, como era de se esperar, recebeu a maior parte dos escravizados que se dirigiam do Rio de Janeiro para São Paulo<sup>216</sup>.

---

<sup>214</sup> AN-CP, Códice 390, volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6.

<sup>215</sup> Para mais informações, ver: MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. In: *Revista de Economia Política*, vol. 32, nº 1 (126), pp. 142-166, 2012.

<sup>216</sup> AN-CP, Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.



**Quadro 1: Municípios de destino dos cativos remetidos do Rio de Janeiro para São Paulo (1809-1833)**

Municípios	Tipos de Escravos											
	Viagens		Total de Cativos		Ladinos		Novos		Trouxe		N. Inf. /outros	
	N	%	N	%	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)
São Paulo, sem especificação de município	1.122	33,2	8.336	30,3	448	20,9	7.821	31,8	45	9,4	22	6,2
Areias	2	0,1	11	0,0	--	--	11	0,0	--	--	--	--
Cananeia	9	0,3	12	0,0	7	0,3	4	0,0	--	--	1	0,3
Curitiba	2	0,1	2	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--
Iguape	88	2,6	392	1,4	36	1,7	326	1,3	--	--	30	8,4
Itu	2	0,1	3	0,0	3	0,1	--	--	--	--	--	--
Paranaguá	212	6,3	742	2,7	199	9,3	501	2,0	2	0,4	40	11,2
São Francisco do Sul	24	0,7	74	0,3	26	1,2	39	0,2	--	--	9	2,5
Santos	994	29,4	11.943	43,4	914	42,7	10.819	44,0	10	2,1	200	56,2
São Paulo	10	0,3	50	0,2	9	0,4	35	0,1	6	1,2	--	--
São Paulo por Santos	107	3,2	1.203	4,4	64	3,0	1.135	4,6	2	0,4	2	0,6
São Paulo por São Sebastião	1	0,0	9	0,0	9	0,4	--	--	--	--	--	--
São Paulo por Angra dos Reis	1	0,0	2	0,0	2	0,1	--	--	--	--	--	--
São Paulo via Itaguaí, por terra	417	12,3	2.077	7,5	113	5,3	1.539	6,3	415	86,3	10	2,8
São Paulo via Parati, por terra	24	0,7	73	0,3	5	0,2	66	0,3	1	0,2	1	0,3
São Paulo por terra, apenas	108	3,2	811	2,9	69	3,2	733	3,0	--	--	9	2,5
São Sebastião	157	4,6	1.043	3,8	157	7,3	864	3,5	--	--	22	6,2
Sepetiba	1	0,0	6	0,0	4	0,2	--	--	--	--	2	0,6
Taguai	2	0,1	5	0,0	2	0,1	3	0,0	--	--	--	--
Taubaté	2	0,1	15	0,1	5	0,2	10	0,0	--	--	--	--
Ubatuba	95	2,8	694	2,5	67	3,1	619	2,5	--	--	8	2,2
Vila Bela da Princesa	3	0,1	41	0,1	2	0,1	39	0,2	--	--	--	--
<b>Total</b>	<b>3.383</b>	<b>100,0</b>	<b>27.544</b>	<b>100,0</b>	<b>2.142</b>	<b>100,0</b>	<b>24.565</b>	<b>100,0</b>	<b>481</b>	<b>100,0</b>	<b>356</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs: desconsidera municípios de leitura ilegível. % (a) Percentual entre os tipos de escravos.

É interessante observar, todavia, que 417 viagens de “São Paulo por Itaguaí”, “por terra”, conduziram ao todo 2.077 escravizados. Entre as 417 viagens, 115 foram aferidas em despachos de cativos. Nestes casos, foram vendidos 527 escravos, dos quais 506 *novos*. O maior despacho terrestre por Itaguaí levou 48 escravos *novos*, em 1813. Por outro lado, em 302 passaportes afere-se que pelo mesmo percurso terrestre passaram 1.550 cativos, dos quais 1.033 *novos*. Entre os condutores encontramos Pedro Gurgel Mascarenhas, homem que enviou 85 cativos, 82 recém-chegados da África e três ladinos. Em síntese, um tropeiro de bastante barba, com 45 anos de idade, natural e morador em Minas Gerais<sup>217</sup>. Mas por que um mineiro estaria levando cativos para São Paulo?

É preciso considerar que, naqueles 302 passaportes com percurso terrestre, informa-se a moradia do tropeiro em 277, e em 222 o condutor morava em São Paulo, aqui chamados de paulistas. Os paulistas que viajaram por Itaguaí “por terra” remeteram 1.068 escravos, mas apenas 674 eram *novos*, o que corresponde, respectivamente, a 51,4% do total de cativos e a 43,8% dos recém-chegados enviados para São Paulo. Por seu turno, identificamos meros 36 tropeiros residentes em Minas Gerais, aqui chamados de mineiros, e que juntos representaram 16,2% dos tropeiros paulistas que teriam ido para São Paulo via Itaguaí “por terra”. Estes mineiros, no entanto, conduziram 189 cativos *novos*, o que equivale a 28% dos recém-chegados remetidos pelos paulistas. Esta desproporção sugere dois aspectos. Em primeiro lugar, que parte do tráfico de escravos no circuito Rio-São Paulo era feita por traficantes paulistas, mas outra fatia do negócio, talvez a maior, não ficava em suas mãos. Em segundo, que parte dos mineiros que declarava viagem para São Paulo, por Itaguaí, talvez seguissem para outras paragens.

A possibilidade de “desvios” no caminho talvez fosse menor via comércio de cabotagem com destino a Santos ou a outras cidades litorâneas. Embora houvesse portos clandestinos, parece que a operação do negócio pela costa, sujeita a naufrágios e correntes marinhas, tornava o trajeto mais direcionado e preciso. A perda seria maior em caso de naufrágios porque as embarcações levavam, em média, mais cativos do que os tropeiros que conduziam escravos a pé.

Decerto, nem tudo que chegava a Santos saía do Rio de Janeiro. Assim, não poucas embarcações aportaram no litoral paulista durante a vigência do tráfico atlântico, e se o fluxo marítimo no início do século XVIII possuía movimentos esporádicos, sendo suplantado pela preponderância quase absoluta do porto fluminense, no virar do setecentos, o desenvolvimento econômico e demográfico da capitania paulista viabilizou a criação de um comércio negreiro

---

<sup>217</sup> AN-CP, Códice 421, volume 5, página 286V.

regular e direto com a África, especialmente com Moçambique<sup>218</sup>. Obviamente, o fluxo direto com a África pelo porto de Santos escapou aos passaportes e despachos da Polícia da Corte, mas os cativos vindos da África Oriental (Moçambique), cerca de 15% dos desembarcados no porto fluminense, se fizeram mais presentes no tráfico a partir da proibição do comércio negreiro ao Norte da Linha do Equador, em 1815. A região congo-angolana, principalmente os portos de Luanda, Benguela, Ambriz, Loango Molengo e Cabinda, foi a grande fornecedora de cativos para o Sul-Sudeste do Brasil entre os anos de 1790 e 1850, majoritariamente desembarcados no Rio de Janeiro<sup>219</sup>.

Por isso, por meio dos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, também percebemos que o porto de Santos se configurou como a principal porta de entrada e saída de mercadorias e escravos do circuito Rio-São Paulo. No período de maior produção açucareira, último quartel do século XVIII, no *boom* cafeeiro, na primeira metade do século XIX, e na sempre presente lavoura de alimentos paulista, a importância de Santos se tornou incontestável, e a maioria dos escravos que saíram do Rio de Janeiro com destino a São Paulo chegaram primeiro à cidade portuária. De Santos, os cativos partiam para diversas paragens paulistas, tal como se ia de Paranaguá a Curitiba.

Por intermédio de cartas e relatos do grande comerciante paulista Antônio da Silva Prado (1788-1875), Renato Marcondes e Flávio Motta nos fornecem bom exemplo do redirecionamento do porto de Santos no tráfico interno paulista no início da década de 1820. Em 1821, por exemplo, Prado escreveu correspondência a vários destinatários em Itu, Sorocaba, Piracicaba, Campinas e Taubaté, divulgando a disponibilidade de escravos *novos* no mercado. Os comerciantes de tais municípios deveriam repassar a informação a outros interessados para que fossem à Santos adquirir os cativos, onde Prado os aguardaria para conferir o número, as condições e a necessidade de tratamento aos recém-chegados. Além disso, dos negreiros chegavam ao porto fluminense, muitos aportaram primeiro em Santos, como fez a embarcação Nossa Senhora da Conceição Esperança em fevereiro de 1822. Em Santos, os escravos eram recolhidos na casa do “Tororó”, e, após serem examinados e mantidos em quarentena, eram colocados à mostra a potenciais compradores<sup>220</sup>.

Com efeito, antes do crescimento do tráfico de escravos no oitocentos já havia desembarques em Santos. Os primeiros registros datam de 1718-1719, quando duas

---

<sup>218</sup> MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. As viagens do Conceição Esperança: tráfico de escravos entre São Paulo e Moçambique (1820-22). In: *Resgate*. Revista Interdisciplinar de Cultura. Campinas, vol. 25, n.2, p.27-56, 2017, p. 30.

<sup>219</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997; *Slave Voyage*, <https://www.slavevoyages.org/>; FERREIRA, Ferreira, Roquinaldo Amaral. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*, (Dissertação de Mestrado), UFRJ, Rio de Janeiro, 1997.

<sup>220</sup> MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. *As viagens do Conceição Esperança*, 2017, p. 49.

embarcações ancoraram no município e descarregaram pouco mais de 200 cativos. Talvez, no limiar do século XVIII, parte dos escravos tivesse como destino as minas de Cuiabá, cujas jazidas foram descobertas em 1719, posto que para incrementar a produção de suas lavouras, a capitania paulista se valesse sobretudo de escravizados indígenas vindos de Mato Grosso e Cuiabá<sup>221</sup>. Ao longo dos anos, porém, com aumento do volume do trato negreiro, a presença de escravos africanos podia ser notada em todas as áreas e atividades paulistas<sup>222</sup>. Por volta de 1830, mais de 80 viagens foram registradas no banco de dados Slave Trade, com cerca de 40 mil escravos desembarcados em Santos, São Sebastião, Ubatuba e Cananéia. Os números se tornam ainda mais relevantes quando contabilizamos outros desembarques na província, sem destino específico, mas com cifras que alcançaram quase 100 mil cativos<sup>223</sup>.

Certamente, os quase 1,5 milhões de desembarques registrados nos portos do Sudeste do Brasil, no site *Slave Voyages*, entre 1790 e 1850<sup>224</sup>, incluindo os 100 mil escravos que chegaram aos portos paulistas, confirmam a supremacia do Rio de Janeiro como o principal porto de chegada da África e o principal ponto de partida do tráfico interno de escravos para São Paulo, remetidos principalmente para Santos. Outrossim, não há dúvidas sobre a capacidade da capitania/província paulista em criar demandas no comércio interno de cativos, mesmo após a lei de 1831, que proibia a importação de escravos para o Brasil. Neste período, estruturas edificadas para atender os negócios de cabotagem foram adaptadas para o trato ilícito em escala atlântica, com fazendas e barracões apropriados para o desembarque de africanos em vários pontos da costa brasileira. Inaugurava-se assim o “processo de reerguimento da escravidão no Brasil oitocentista”<sup>225</sup>. A miríade de rotas e destinos do circuito Rio-São Paulo atestam a grande capacidade de adaptação e movimento da sociedade traficante às diferentes conjunturas políticas e econômicas que a atingiram.

### **3.1.1 - O tráfico interno no contexto da ilegalidade: a atuação de José Bernardino de Sá**

Nas águas que tocavam o extremo norte da província de São Paulo, há relatos da atuação de José Bernardino de Sá, comerciante que operava no tráfico de escravos pelo menos desde

---

<sup>221</sup> GODOY, Silvana Alves. *Itu e Ararituaguaba na Rota das Monções (1718 a 1838)*. Campinas: UNICAMP, Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Dissertação de Mestrado, 2002.

<sup>222</sup> LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. Características da população em São Paulo no início do século XIX, 2000. In: *População e Família*. São Paulo, USP-FFLCH, n.3, p. 71-91, 2000, p. 79.

<sup>223</sup> MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. *As viagens do Conceição Esperança*, 2017, p. 30.

<sup>224</sup> *Slave Voyages*, <https://www.slavevoyages.org/>.

<sup>225</sup> PESSOA, Thiago Campos. Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro (Rio de Janeiro, c.1831-1850). In: *Tempo*, vol. 24, núm. 3, 2018, p. 226-249, p. 226 e 231.

1820, de forma mais assídua nos anos de 1830 e 1831<sup>226</sup>. Entre 1823 e 1824, nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, o futuro barão/visconde de Vila Nova do Minho foi cinco vezes assinalado nos documentos saindo do Rio de Janeiro para Angra dos Reis e São Paulo, nesta província, para os municípios de Iguape e Cananeia. Lembramos, contudo, que Angra dos Reis era uma das vias de acesso para São Paulo (Quadro 1), e que os cativos para lá expedidos talvez fossem direcionados para a província paulista. Os despachos mencionados, tal como as três remessas executadas em 1826, também para Iguape, foram realizados via comércio de cabotagem. Dentre as embarcações utilizadas estavam as sumacas Guia e Piedade, a escuna Flor da América, uma lancha de mesmo nome e um brigue escuna não identificado. Via litoral, realizou somente pequenos despachos, com no máximo dois escravos, a maioria não discernido pela fonte<sup>227</sup>.

No início da década de 1830, porém, as remessas de Bernardino se restringiram a municípios adjacentes ao Rio de Janeiro, notadamente Angra dos Reis. Com exceção do envio que procedeu a 18 de fevereiro de 1830, quando levou 10 cativos *novos* para a “Capitania”, todos comprados a Manoel Passos Correa, continuou operando em pequena escala<sup>228</sup>. Tendo em vista o período de análise e o envolvimento deste comerciante no trato ilícito, seguir para Angra dos Reis e expedir pequenas levas de escravos certamente chamaria menos atenção às autoridades. Para que o desembarque clandestino de africanos continuasse a acontecer em praias litorâneas, a discrição por parte dos envolvidos era fundamental<sup>229</sup>.

Segundo informações do projeto *Slave Voyages*, de 1825 em diante, este comerciante empreendeu mais de 49 viagens transatlânticas, o que significa dizer que Bernardino apareceu “como proprietário de tumbeiros que cruzavam o Atlântico” em quase meia centena de expedições, sobretudo em direção aos portos moçambicanos, no litoral da África Oriental. De 1825 a 1851, mais de 19 mil africanos chegaram à costa brasileira em 36 navios vinculados a Bernardino. Os desembarques ocorreram ao longo do complexo cafeeiro, com destaque para a província paulista. Destes, cerca de 24 aportaram entre Ubatuba e Santos, com 12.900 cativos. Ainda assim, quase a metade dos empreendimentos realizados por Bernardino foram

---

<sup>226</sup> No rol dos negociantes de carne humana estabelecidos no Rio de Janeiro, Manolo Florentino encontrou José Bernardino de Sá em meados de 1820. Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997. Em 1825, o brigue Espadarte, de sua propriedade, trouxe de Luanda mais de 460 africanos, dos quais 422 pisaram em solo fluminense a 27 de julho daquele mesmo ano. Nesse sentido, ver: PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café: notas de pesquisa. In: XAVIER, Regina Célia; OSÓRIO, Helen (Orgs). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. E-book. Oikos Editora, 2018, p. 187-188.

<sup>227</sup> AN-CP, Códices 390, 411 e 425, volumes 3, 4 e 6, páginas 18, 31, 80, 32, 37, 83, 60V, 61, 95 e 26.

<sup>228</sup> AN-CP, Códices 411, 424 e 425, volumes 3, 4, 5, 7 e 15, páginas 63, 81, 142, 128, 60V, 61 e 95.

<sup>229</sup> Sabemos que os irmãos Breves dispunham de portos clandestinos nas regiões em torno de Angra dos Reis. Ver CASTRO, Hebe Maria Mattos de; SCHNOOR, Eduardo (Org.). *Resgate*. Uma janela para o Oitocentos. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

finalizados em São Sebastião, muito provavelmente em Itabatinga, onde os navios “do futuro visconde eram esperados e poderiam contar com um porto seguro, sistema de atracagem, canoas para o desembarque e toda a estrutura que envolvia a recuperação física dos africanos”. Para o litoral de São Sebastião, entre 1839 e 1843, 22 viagens levaram nada menos do que 12.813 escravos, provenientes do norte de Luanda e da costa oriental de Moçambique<sup>230</sup>.

Em 1842, por exemplo, como propriedade de José Bernardino de Sá, a barca *Andorinha* desembarcou mais de 600 africanos *novos* em São Sebastião. Um ano depois, em 1843, a barca *Temerário*, que oficialmente pertencia a Antônio Carneiro Lisboa Jr, comprou uma carga de 913 escravos em Angola e desembarcou 816 em Catuama, transação que contou com a participação de Bernardino. Neste mesmo ano, o patacho *Nova Granada*, de sua propriedade, desembarcou 545 escravos em São Sebastião, todos adquiridos em Quelimane, na costa moçambicana. Não podemos descartar a possibilidade de que parte dos cativos comercializados fossem crianças, algo muito comum naquele período<sup>231</sup>. Em 1844, o patacho *Nova Gramada* foi abordado e apreendido na saída do porto de Santos, por possuir equipamentos relacionados ao tráfico atlântico de escravos. O mesmo aconteceu com o navio *Cacique*, um dos primeiros tumbeiros norte-americanos a vapor utilizados no Brasil. Como propriedade de Bernardino, o navio passou por reformas no porto de Recife e saiu de Pernambuco em direção a Santos, também em 1844. Concluída a viagem até a África, foi apreendido pelos ingleses ainda em Cabinda. Não obstante, foi o único navio a vapor que, reconhecidamente, trouxe escravos para a costa pernambucana<sup>232</sup>.

Ainda em 1844, decidido a diversificar os pontos de atracagem de seus tumbeiros, Bernardino estendeu os seus negócios ao litoral de Macaé, Campos dos Goytacazes e Cabo Frio, locais onde poderia acionar outras redes de traficantes<sup>233</sup>. Em Macaé, associado a outros comerciantes, Bernardino estabeleceu um grande armazém para equipar e fretar navios negreiros. Evitava assim a ida dos mesmos à cidade do Rio de Janeiro, e, por conseguinte, os riscos de serem apreendidos pelos cruzadores ingleses. A estrutura, que comportava fazendas no litoral e o transporte de mercadorias em grandes quantidades, servia tanto ao comércio de

---

<sup>230</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 188-189; Slave Voyages, ver: <http://www.slavevoyages.org>.

<sup>231</sup> Para mais informações, ver: MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830*. The University of Wisconsin Press, 1988; CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904*. Porto: Edições Afrontamento, 2002, dentre outros.

<sup>232</sup> ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle Biase. *De “Angelo dos retalhos” a visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)*. (Dissertação de História), Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2016, p. 60-64, 81-82; CARVALHO, Fausto. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. In: *Revista de História*, São Paulo, nº 167, 2012, p. 235; CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 168.

<sup>233</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p.191.

cabotagem quanto ao trato ilícito. A de se ponderar, no entanto, que naquele momento o comércio de cabotagem era muito provavelmente uma farsa para acobertar o ainda vigente contrabando de negros *novos*. Não por acaso, de Macaé saíram a sumaca *Mariana* e os patachos *Leão* e *Sumar*, todos com destino à costa d'África, em meados da década de 1840<sup>234</sup>.

Ao que parece, o último desembarque efetuado por Bernardino ocorreu no Rio de Janeiro, em 1851. Nesta ocasião, um navio não identificado partiu do Congo com 600 africanos, mas, sujeito aos perigos da travessia, amargou “altíssima taxa de mortalidade”, com 1/3 dos escravizados padecendo sob a imensidão do Atlântico<sup>235</sup>. De origem portuguesa, Bernardino fez fortuna e se tornou conhecido comerciante de escravos, tanto que em 1846, na lista elaborada pelos ingleses sobre os principais traficantes do Brasil, Bernardino constava em segundo lugar, somente na retaguarda de Manuel Pinto da Fonseca, considerado o maior traficante de negros *novos* do Brasil no século XIX<sup>236</sup>. O tráfico de escravos em larga escala acontecia principalmente pelas mãos de grandes mercadores.

Ainda no litoral paulista, a Ilha do Bom Abrigo, localizada nas proximidades das ilhas de Cananeia e Comprida, ficou historicamente conhecida durante a vigência do tráfico clandestino. Afastada dos grandes portos do tráfico, o local logo se tornou alvo de suspeitas da polícia. Notícias de que um “brigue todo negro” ali aportou em setembro de 1833, com o objetivo de reabastecer a província, atestam o envolvimento da localidade no trato ilícito. Para as autoridades, o navio contrabandeava escravos em Cananeia e na vizinha baía de Paranaguá, porto natural que servia como local de preparação de navios e desembarque de africanos. Confirma esta suspeita um navio incendiado e encontrado na Ilha do Bom Abrigo, em 1850. Tratava-se da barca *Trenton*, construída nos Estados Unidos e vendida a José Rufino Gomes, em Vitória, Espírito Santo. O navio, que após ter o nome alterado para “Edelmonda”, foi despachado para o Rio de Janeiro e registrado como “Lembrança”. Segundo as análises de Jaime Rodrigues, a embarcação foi à África e desembarcou cativos em Ilha Grande e Mangaratiba, no Rio de Janeiro, seguindo posteriormente para a Ilha do Bom Abrigo. Pouco tempo depois, no processo que foi aberto na Auditoria Geral da Marinha, no navio foram encontrados varões de ferro nas escotilhas, grandes quantidades água, feijão e farinha, e “uma

---

<sup>234</sup> SOUSA, Jorge Parta. A rede social do tráfico ilícito: grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda. In: *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, 2017, p. 9.

<sup>235</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p.191.

<sup>236</sup> ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle Biase. *De “Angelo dos retalhos” a visconde de Loures*, 2016, p. 85; PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 2006, p. 57; CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, 2002, p. 159-160; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 203-204.

porção de tangas já servidas (...) que costumam usar os negros novos”<sup>237</sup>, indícios que o ligavam a atividade traficante.

Em suma, pode-se dizer que na conjuntura do tráfico ilícito, despachos e passaportes da Polícia da Corte mostram-se pouco eficazes para analisar o volume de cativos *novos* que deixaram o Rio de Janeiro, especialmente se endereçados para as áreas litorâneas. Além disso, outro motivo do sub-registro reside na questão de os passaportes serem emitidos à revelia da Intendência, visto que, a partir de 1832, como explicamos no primeiro capítulo, sua emissão passou a cargo dos juízes de paz. Fora a isso, ressaltamos as estratégias dos próprios condutores, que após 1831, não raras vezes, podem ter despachado escravos *novos* como ladinos.

Contudo, muito antes de atuar no tráfico clandestino, José Bernardino de Sá já operava na distribuição interna de cativos no eixo Sul-Sudeste do Brasil. Quem sabe o comércio internacional ilícito era ‘legalizado’ pelo tráfico interno, que, após 1831, passou a nomear escravos *novos* como *ladinos*? Quem sabe a documentação de despachos e passaportes emitida pela Polícia da Corte se encerre em 1833, não apenas devido às transformações político-administrativas da década de 1830, mas também para que a própria Intendência de Polícia não registrasse a convivência estatal para com o tráfico ilícito de cativos?

### **3.2 – A dinâmica do tráfico interno de escravos no Rio de Janeiro (1809-1833)**

No Rio de Janeiro, a estrutura operacional do tráfico interno de escravos era mais concentrada que a do circuito Rio-São Paulo, sobretudo nas remessas que levavam mais de 30 cativos. Ainda assim, predominaram os despachos varejistas, tal como fora observado para a capitania/província paulista (Tabelas 15 e 22 – Capítulo 1).

Saindo do Rio de Janeiro, os municípios de Resende, Campos dos Goytacazes, São João Marcos e Angra dos Reis apareceram como os destinos mais frequentes (Quadro 2). Vale lembrar, no entanto, que os caminhos percorridos pelos viajantes eram muitos, e, justamente por isso, encontramos partidas de “Resende por Itaguaí”, “São João Marcos por Angra dos Reis”, “Angra dos Reis por Parati” etc. (Anexo X)

Das viagens que seguiram para municípios adjacentes ao Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, nada menos do que 10.276 foram endereçadas a Resende. Em termos percentuais, isso significa dizer que esta vila recebeu 56,3% das remessas que saíram da capital com escravos, *novos* ou não (Quadro 2). Centro irradiador do café pelo Vale do Paraíba

---

<sup>237</sup> RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, 2000.



fluminense<sup>238</sup>, o município era também ponto de intercessão entre as capitanias/províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, local de intercâmbio comercial e de passagem de muitos tropeiros e comerciantes de escravos. Não por acaso, no início do século XIX, era uma das áreas mais povoadas da serra, com homens e mulheres livres, egressos do cativo e uma legião de cativos<sup>239</sup>.

Com efeito, pode-se dizer que Resende recebeu quase a metade dos cativos que saíram da Corte (44,3%), sendo o maior município importador de escravos da capitania/província do Rio de Janeiro. Chama atenção, contudo, o “tipo de escravo” enviado para esse destino. Ora, dos 38.081 cativos mercadejados em áreas fluminense, apenas 12.917 (34%) eram *novos*, ao passo que 24.036 (63,1%) eram “escravos que trouxe”. Assim, considerando tão somente os envios de escravos *novos*, temos que Resende adquiriu 24,5% dos mesmos, sendo o grosso das remessas com cativos recém-chegados expedidas para o município de Campos dos Goitacazes (47,7%) (Quadro 2). Houve variações no tempo.

Ainda na década de 1770, o município de Campos dos Goytacazes se consolidou como a principal área agroexportadora da capitania, assumindo posição de destaque no que se refere à atividade açucareira. Ao analisar as estimativas da população livre e escrava de Campos dos Goytacazes, entre os anos de 1785 e 1850, Márcio de Sousa Soares constatou a presença maciça de escravos na região, sobretudo de africanos em idade produtiva. O desequilíbrio sexual a favor dos homens, tal como o crescimento absoluto da população cativa, com percentual superior a 50% durante todo o período de análise, sugere que a manutenção e a ampliação das escravarias se davam via tráfico, e, mais do que isso, o envolvimento de muitos senhores locais no mercado de almas<sup>240</sup>.

Segundo o autor, nas três primeiras décadas do século XIX, a expansão das atividades açucareiras na região fez aumentar a demanda por braços cativos. Como consequência, os produtores rurais de Campos dos Goytacazes se tornaram os maiores compradores de escravos *novos* da capitania/província do Rio de Janeiro, principalmente no período de 1824-1830, quando as incertezas sobre a continuidade do tráfico de escravos ampliaram sobremaneira a

---

<sup>238</sup> MARTINS, Ana Luiza. *História do café*. São Paulo: Contexto, 2008; SOARES, Júlio C Fidelis. *Transporte do café pelo Rio Paraíba do Sul no século XIX - de Resende a Barra do Pirahy*. Disponível em <http://paraibanova.blogspot.com/2014/05/transporte-de-cafe-pelo-rio-paraiba-do.html>. Acesso em 28 de março de 2020; WHATELY, Maria Celina. *O café em Resende no século XIX*. Rio de Janeiro. José Olympio, 1987, p 69-70; WHATELY, Maria Celina. *Resende: a Cultura Pioneira do Café no Vale do Paraíba*. Niterói-RJ: Editora Gráfica La Salle, 2003, dentre outros.

<sup>239</sup> GASPAR, Claudia Braga. A cultura do café no Rio de Janeiro: introdução e expansão pelo Vale do Paraíba Fluminense nos séculos XVIII e XIX. In: *Revista do Instituto Geográfico do Rio de Janeiro*, n.26, p.1-14, 2019, p. 10.

<sup>240</sup> SOARES, Márcio Sousa. Angolas e crioulos na planície açucareira dos Campos dos Goytacazes (1698-1830). In: DEMETRIO, Denise Vieira; SANTIROCCHI, Ítalo; GUEDES, Roberto (Orgs). *Doze Capítulos sobre escravizar gente e governar escravos*. Brasil e Angola – séculos XVIII e XIX. 1ed, Rio de Janeiro: Mauad X, 2017, p. 76-77.

entrada de cativos africanos na região<sup>241</sup>. Mesmo após a lei de 1831, produtores campistas continuaram recorrendo ao tráfico interno. Entre os anos de 1831 e 1833, dos 162 cativos *novos* que saíram do Rio de Janeiro com destino a municípios adjacentes, 101 (62,3%) foram enviados para Campos, 40 em uma única remessa, todos expedidos pela Firma “Lamier Irmão e Companhia”<sup>242</sup>.

---

<sup>241</sup> Segundo registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, entre os anos de 1809 e 1833, o município de Campos dos Goytacazes recebeu 25.205 escravos recém-chegados da África, dos quais 19.529 (77,5%) somente no período de 1824-1830.

<sup>242</sup> AN-CP, Códice 424, volume 5, página 105.

**Quadro 2: Municípios de destino dos cativos remetidos para o Rio de Janeiro (1809-1833)**

Municípios	Viagens		Total de Cativos		Tipos de Escravos							
					Ladinos		Novos		Trouxe		Não informa/outras	
					N	%	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)
<b>Rio de Janeiro, sem especificação de município</b>	16	0,1	111	0,1	15	0,2	90	0,2	2	0,0	4	0,8
<b>Angra dos Reis/ Ilha Grande</b>	784	4,3	4.602	5,3	571	7,1	3.970	7,5	7	0,0	54	11,5
<b>São João da Barra</b>	4	0,0	7	0,0	4	0,0	3	0,0	--	--	--	--
<b>Cabo Frio</b>	174	1,0	332	0,4	200	2,5	109	0,2	5	0,0	18	3,8
<b>Campos dos Goytacazes</b>	4.199	23,0	30.056	34,9	4.528	56,0	25.205	47,7	128	0,5	195	41,4
<b>Guaratiba</b>	3	0,0	19	0,0	--	--	16	0,0	--	--	3	0,6
<b>Iguaçu</b>	4	0,0	5	0,0	--	--	5	0,0	--	--	--	--
<b>Itaguaí</b>	155	0,8	1.384	1,6	38	0,5	1.341	2,5	3	0,0	2	0,4
<b>Cachoeira</b>	2	0,0	2	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--
<b>Macaé</b>	520	2,8	1.833	2,1	410	5,1	1.383	2,6	4	0,0	36	7,6
<b>Magé</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Mangaratiba</b>	214	1,2	999	1,2	150	1,9	835	1,6	--	--	14	3,0
<b>Minas de Cantagalo</b>	91	0,5	243	0,3	22	0,3	211	0,4	10	0,0	--	--
<b>Parati</b>	703	3,9	2.269	2,6	399	4,9	1.829	3,5	11	0,0	30	6,4
<b>Penedo</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Piraí</b>	9	0,0	31	0,0	14	0,2	17	0,0	--	--	--	--
<b>Resende</b>	10.276	56,3	38.081	44,3	1.065	13,2	12.917	24,5	24.036	97,4	63	13,4
<b>Rio das Ostras</b>	10	0,1	14	0,0	8	0,1	6	0,0	--	--	--	--
<b>Rio São Francisco</b>	1	0,0	9	0,0	--	--	9	0,0	--	--	--	--
<b>Rio de São João</b>	187	1,0	728	0,8	151	1,9	552	1,0	19	0,1	6	1,3
<b>Sacra Família (Vassouras)</b>	4	0,0	233	0,3	--	--	233	0,4	--	--	--	--
<b>São João Marcos</b>	879	4,8	4.846	5,6	501	6,2	3.844	7,3	455	1,8	46	9,8
<b>Sepetiba</b>	1	0,0	2	0,0	2	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Valença</b>	8	0,0	220	0,3	1	0,0	219	0,4	--	--	--	--
<b>Outros*</b>	7	0,0	23	0,0	6	0,1	15	0,0	2	0,0	--	--
<b>Total</b>	<b>18.253</b>	<b>100,0</b>	<b>86.051</b>	<b>100,0</b>	<b>8.088</b>	<b>100,0</b>	<b>52.810</b>	<b>100,0</b>	<b>24.682</b>	<b>100,0</b>	<b>471</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs: desconsidera municípios de leitura ilegível. % (a) Percentual entre os tipos de escravos.

Como bem se sabe, ao longo da primeira metade do século XIX, o mercado de seguros do Rio de Janeiro foi marcado pela preponderância de companhias que se dedicavam a garantir o sucesso de empreendimentos marítimos. Algumas, porém, para além dos riscos previstos na navegação de mares e rios, asseguravam as atividades comerciais realizadas em terra, às vezes, de forma simultânea. Ao analisar a presença de seguradoras nacionais e estrangeiras no Rio de Janeiro entre os anos de 1808 e 1889, André Ferreira Payar constatou crescimento acelerado no número de companhias que resguardavam os viajantes que seguiam “por terra”, principalmente na segunda metade do oitocentos<sup>243</sup>.

Com o fim do tráfico atlântico de escravos, as companhias de seguro do Rio de Janeiro voltaram-se cada vez mais para os negócios consumados em terra, sujeitos a interferências de causas naturais ou mesmo relacionadas ao transporte de mercadorias. Segundo André Ferreira, o surgimento da primeira companhia seguradora de riscos terrestres do Rio de Janeiro, a *Phenix Fluminense*, foi informado somente no ano de 1843, mas é provável que outras companhias já operassem neste mercado antes dela<sup>244</sup>. Em meio aos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, por exemplo, encontramos firmas envolvidas no traslado de gente cativa desde 1809, não sabemos se em sociedades anônimas ou constituídas por proprietários de escravos. A firma “Antônio José Airoso e Companhia” foi uma delas.

O primeiro despacho efetuado pela firma Airoso, em 13 de setembro de 1809, expediu para Porto Alegre, na sumaca Americana que pertencia ao mestre Severino José dos Santos, 11 cativos *novos*, pelos quais “prestou competente fiança”. No tráfico interno operou pelo menos até 1829, “por terra” e via comércio de cabotagem. Ao longo dos anos, em 17 viagens, remeteu escravos recém-chegados da África para Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, mormente em pequenos e médios despachos<sup>245</sup>. A firma Airoso era provavelmente um empreendimento familiar, pois no mesmo mercado, vendendo e expedindo escravos *novos*, encontramos Antônio José Airoso, Antônio José Airoso Filho e Manoel Antônio Airoso, todos envolvidos no tráfico interno. Ao longo dos anos, sozinhos ou associados a outros mercadores, os Airosas venderam 174 africanos *novos*, notadamente para Minas Gerais e Rio de Janeiro<sup>246</sup>.

Das companhias que operavam nos circuitos mercantis oitocentistas, a firma “Antônio Ferreira Alves e Companhia” foi a que efetuou maior número de viagens. De 1815 a 1832, realizou 18 remessas, 11 só para Minas Gerais, embora enviasse cativos para o Rio de Janeiro,

---

<sup>243</sup> PAYAR, André Javier Ferreira. *A escravidão entre os seguros*, 2012. Ver também: FLORENTINO, Manolo. *Em constas negras*, 1997.

<sup>244</sup> PAYAR, André Javier Ferreira. *A escravidão entre os seguros*, 2012, p. 118-120.

<sup>245</sup> AN-CO, Códices 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 6, 12, 19, 21 e 22, páginas 45, 312, 127, 125V, 335V, 366, 196, 17, 32, 35, 290, 233V, 22V, 118, 172, 140 e 181V.

<sup>246</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 2, 3 e 4, páginas 219, 84, 183, 194, 128, 182, 192, 222, 34, 45, 37, 52, 118, 11, 179, 167, 59, 168V, 63, 202, 117 e 144.

Paraná, e, por pelo menos uma vez, para a França, em pequenos e médios despachos, com no máximo 30 africanos *novos*<sup>247</sup>. Ferreira Alves, o provável responsável pela firma que portava o seu nome, era comerciante conhecido tráfico interno. Segundo os registros da Polícia da Corte, no interím de 1828-1830, Ferreira vendeu nada menos que 200 escravos *novos* para Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, sozinho e associado a outros mercadores<sup>248</sup>. Com sorte, trata-se do mesmo traficante que operou no circuito África- Rio de Janeiro entre os anos de 1811 e 1830, a muito identificado por Manolo Florentino<sup>249</sup>. No mercado interno de escravos, comerciantes atuavam sozinhos, associados a outros mercadores e por intermédio de empresas habilitadas no negócio de comprar e vender gente.

Ainda no que se refere ao município de Campos dos Goytacazes, chama atenção o número de escravos ladinos que chegaram à região no início da década de 1830. Entre os anos de 1831 e 1833, quando 2.048 cativos ladinos deixaram a Corte e seguiram para municípios adjacentes ao Rio de Janeiro (Tabela 8 – Capítulo 1), 952 (46,5%) foram encaminhados para Campos e 258 (12,6%) para Resende<sup>250</sup>. Tendo em vista o período de análise, pode ser que parte dos ladinos remetidos fossem, na verdade, cativos *novos*. De igual maneira, advertimos sobre o número de escravos “que trouxe” expedidos para Resende no íterim de 1815-1823. Considerando tão somente a capitania/província fluminense, temos que Resende absorveu 98,8% dos cativos arrolados como “que trouxe”. Frente ao total dos códices, esta vila recebeu 54% dos mesmos, o que significa dizer que mais da metade dos escravos desse “tipo” foram enviados para uma única localidade, neste período<sup>251</sup>.

Como demonstramos no capítulo anterior, até o ano de 1823, muitos escravos “que trouxe” eram, provavelmente, negros recém-chegados da África. Se assim fosse, a proporção de cativos *novos* expedidos para Resende aumentaria consideravelmente. Contudo, é preciso observar as armadilhas da documentação. No intervalo de 1815-1822<sup>252</sup>, a presença de tropeiros residentes em Minas, aqui chamados de “mineiros”, cresceu sobremaneira (Tabela 33), embora já fosse majoritária em anos precedentes.

---

<sup>247</sup> AN-CP, Códices 411, 421 e 424, volumes 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 18, 19 e 23, páginas 330, 351V, 154V, 222, 40V, 210V, 56, 116, 156V, 129, 19, 83, 12, 51, 101, 213V e 75.

<sup>248</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 1, 2, 3, 4 e 5, páginas 145, 95, 215, 217, 164, 216, 142, 32, 101, 187, 222, 188, 174, 132, 147, 192, 31, 205, 194, 137, 143, 159 e 151.

<sup>249</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 254.

<sup>250</sup> AN-CP, Códices 411, 421, 424 e 425.

<sup>251</sup> AN-CP, Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

<sup>252</sup> Segundo registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, em 1823, apenas seis escravos *novos* foram remetidos para Minas Gerais. Logo, o ano em questão é tido como pouco confiável para analisar o volume do tráfico interno para esta província.

**Tabela 33: Tropeiros com residência declarada (1809-1833)**

Períodos	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Outros		Não informa		Total de Tropeiros nos códices	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
1809-1814	2.605	46,0	2.009	35,4	842	14,9	208	3,7	5	0,1	5.669	100
1815-1823	11.574	57,2	6.402	31,7	1.862	9,2	376	1,9	6	0,0	20.220	100
1824-1830	99	8,0	937	75,6	48	3,9	155	12,5	--	--	1.239	100
1831-1833	1	1,5	16	24,2	3	4,5	46	69,7	--	--	66	100
<b>TOTAL</b>	<b>14.279</b>	<b>52,5</b>	<b>9.364</b>	<b>34,4</b>	<b>2.755</b>	<b>10,1</b>	<b>785</b>	<b>2,9</b>	<b>11</b>	<b>0,0</b>	<b>27.194</b>	<b>100</b>

Fonte: Códices 411, 419, 421, 424 e 425.

Interessante observar que, de 1813 em diante, o destino do tropeiro mineiro era, com frequência, a capitania/província do Rio de Janeiro. Entre 1815 e 1821, quando a capitania fluminense assumiu a posição de maior importadora de escravos (Tabela 5 – Capítulo 1), 42% dos mineiros que saíram da Corte seguiram para este destino, isto é, 42% deles conduziram comboios para esta região. Estes mesmos tropeiros transportaram 12.731 escravos para terras fluminenses, o que pareceu no mínimo suspeito<sup>253</sup>, sobretudo porque no mesmo período, os tropeiros da capitania do Rio de Janeiro responderam por apenas 8.247 cativos expedidos para as mesmas paragens.

**Tabela 34: Mineiros que partem com escravos com destino à capitania do Rio de Janeiro frente ao total de sujeitos residentes em Minas (1809-1822)**

Ano	Total de mineiros nos códices (a)	Total de escravos	Mineiros para o Rio de Janeiro	% (a)	Total de escravos para o Rio de Janeiro	% (a)
1809	540	2.002	10	1,9	28	1,4
1810	28	128	--	--	--	--
1811	329	1.426	12	3,6	42	2,9
1813	871	4.105	262	30,1	852	20,8
1814	294	1.284	130	44,2	453	35,3
1815	722	3.597	362	50,1	1.636	45,5
1816	984	5.120	392	39,8	1.800	35,2
1817	1.476	6.346	640	43,4	2.225	35,1
1818	1.816	6.717	783	43,1	2.672	39,8
1819	1.535	5.410	585	38,1	2.064	38,2
1820	1.185	4.004	421	35,5	1.487	37,1
1821	369	1.579	211	57,2	847	53,6
<b>1815-1821</b>	<b>8.087</b>	<b>32.773</b>	<b>3.394</b>	<b>42,0</b>	<b>12.731</b>	<b>38,8</b>
1822	1.205	5.720	219	18,2	943	16,5
1823	6	33	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>11.360</b>	<b>47.471</b>	<b>4.027</b>	<b>35,4</b>	<b>15.049</b>	<b>31,7</b>

Fonte: Códices 421 e 425.

<sup>253</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 36.

No mesmo período (1815-1821), dos tropeiros mineiros que partiram para áreas adjacentes a capitania fluminense, levando ou não escravos, 99,4% seguiram o município de Resende<sup>254</sup>. Diante dos números apresentados, desconfiamos da participação dos tropeiros mineiros. Algumas pistas, contudo, elucidam o motivo que, talvez, os fizeram deixar de ir, sobretudo a partir de 1822.

Por meio da análise de outros documentos – neste caso, a própria legislação da Intendência de Polícia - averiguamos que em 1820, o imposto pago pelo passaporte para Resende era de \$040, e para ‘as terras minerais’, \$160. Infelizmente, não há na fonte uma definição clara do que se entendia por ‘terras minerais’<sup>255</sup>. Porém, sendo ou não as das Gerais, em 14 de novembro de 1822, o imperador atendeu a uma reivindicação das pessoas que vinham das províncias mineira e paulista, que não queriam retirar mais de uma guia de trânsito nas estradas que as ligavam ao Rio de Janeiro, o que representava ônus com mais impostos. Atendendo os reclames, uma decisão do imperador, a de número 135, estabeleceu o seguinte:

Atendendo S.M. o Imperador aos graves incômodos que sofrem as pessoas que transitam da Província de Minas Gerais e São Paulo para esta do Rio de Janeiro, em serem obrigados a tirar nesta Corte novas guias quando se retiram, bem que se achem munidas que se lhes passam nos registros da Paraíba ou Rio Preto. Manda o mesmo A S. pela Secretaria de estado dos Negócios do Império, que o Intendente Geral da Polícia faça cessar o uso de se passarem as ditas novas Guias; e que nas que lhe forem apresentadas ponha gratuitamente a nota seguinte – Visto – Cunha – para que possam as referidas servir-se delas na sua volta sem novas despesas (...) (Grifos nossos)<sup>256</sup>.

A ‘Decisão 135’ ajuda a compreender a ridícula participação de São Paulo e a pequena expressividade de Minas Gerais no trânsito de tropas entre 1815 e 1821, e, da mesma maneira, explica o predomínio de tropeiros mineiros na província fluminense<sup>257</sup>. O preço do passaporte e a mentira fizeram toda a diferença.

Antônio José Ribeiro, comerciante natural e morador em Minas Gerais, foi responsável pelo envio de 143 escravos para Resende, mormente do tipo “que trouxe”. Para este município realizou pelo menos 27 viagens, todas no íterim de 1813-1821<sup>258</sup>. Antônio Pereira de Melo,

---

<sup>254</sup> Frisamos que os mineiros também controlavam parte significativa do fluxo dos que iam para São Paulo por terra, via Itaguaí. AN-CP, Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

<sup>255</sup> ANRJ, Coleção Polícia da Corte, Códice 344, p. 14 e 15. Neste sentido ver: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a; GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana Paula. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833), 2020; GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana Paula. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista, 2020.

<sup>256</sup> ANRJ, Coleção de Leis do Império, Decisão 135 – 14 de novembro de 1822.

<sup>257</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a.

<sup>258</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, páginas 83, 113, 293, 343V, 64, 173, 323V, 356V, 76, 193, 61, 80, 88V, 288, 31, 83, 140, 163, 256, 295, 10, 76V, 83V, 169V, 359, 182 e 28V.

também natural e residente em Minas, conduziu 160 escravos para Resende, apenas um cativo *novo*, os demais, escravos “que trouxe”. Coincidência ou não, efetuou sua primeira viagem em 1813, encerrando suas atividades em 1822<sup>259</sup>. Francisco José Ferreira de Sousa, outro tropeiro natural e morador em Minas Gerais, mercadejava cativos somente para Resende, também do tipo “que trouxe”. De 1815 a 1821, conduziu 102 escravos em 21 viagens, quase sempre na companhia de parceiros e camaradas<sup>260</sup>. Os três comerciantes mencionados, aliás, além de cativos “que trouxe”, viajam à frente de tropas compostas por seis ou mais ajudantes.

Ao que parece, a mentira dos mineiros não se limitava a indicação do destino, abrangia também o tipo de cativo enviado. Entre os anos de 1809 e 1833, pelas mãos de tropeiros mineiros, Resende recebeu cerca 15 mil escravos, o que corresponde a 39,4% de todos os cativos que chegaram à vila neste período. Dos escravos expedidos, 13.146 (87,6%) eram do tipo “que trouxe”. *Novos* figuraram pequena porcentagem dos enviados (10,6%), assim como os ladinos (1,7%)<sup>261</sup>. Ponto de interseção comercial do tráfico interno, parte dos cativos que acompanhavam os tropeiros eram decerto escravos “que trouxe”. Africanos ou crioulos componentes de tropas que em certas ocasiões mercadejavam junto e/ou associados aos seus senhores. Mas, se muitos eram do tipo “que trouxe”, outros tantos eram *novos*, quiçá a maioria.

Pelo exposto, caso a legislação anterior a 14 de novembro de 1822 tenha gerado ‘sub-registros’ nos livros da intendência de polícia, estas distorções são, na verdade, um excelente material para o estudo das negociações entre os tropeiros e os oficiais da Polícia da Corte nas rotas do comércio interno. A distorção, nestas condições, revela mecanismos cotidianos do mercado interno oitocentista<sup>262</sup>. Não devia ser um mercado baseado na lei da oferta e da procura, mas permeado de pessoalidade e de negociação política<sup>263</sup>.

Itaguaí, no Rio de Janeiro, era também um dos caminhos para São Paulo, por mar ou por terra (Quadro 1). Mas nem todos que declaravam seguir para São Paulo por Itaguaí se deslocavam de fato à província paulista. Isto não quer dizer que os mineiros mentissem mais ou menos que os fluminenses ou os paulistas (todo mundo mente), mas sugere que paragens da província fluminense, como Itaguaí e Resende, eram pontos de mentira e entroncamento de rotas negreiras internas para São Paulo e Minas Gerais. A mentira que saía da boca de muitos indica uma possibilidade, um ponto de apoio nas rotas do tráfico interno de escravos.

---

<sup>259</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16, páginas 74V, 27V, 218V, 105, 275V, 85, 248, 248V, 29, 142, 55V, 346, 130, 286V, 225V, 364V, 108, 287V e 207.

<sup>260</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15, páginas, 30V, 121, 55, 172V, 290V, 78V, 179V, 277, 88, 199, 295, 114, 224, 64V, 349, 142V, 351V, 54V, 224V, 416 e 50V.

<sup>261</sup> AN-CP, Códice 421. Dos cativos enviados, para 10 (1%) os registros não mencionaram o “tipo”.

<sup>262</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a.

<sup>263</sup> POLANYI, K. *A grande transformação*. 2ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.



### 3.2.1 - Das fazendas que se tornaram portos: o comércio interno de escravos no contexto da ilegalidade

No Rio de Janeiro, no início da década de 1830, antigas estruturas utilizadas nos negócios de cabotagem foram adaptadas para atender o comércio negreiro da província. As fazendas de Marambaia, no município de Mangaratiba, e a de Santa Rita do Bracuhy, em Angra dos Reis, ambas pertencentes aos comendadores José e Joaquim de Souza Breves, constituem-se exemplos de propriedades pelas quais os escravos recém-chegados da África entravam no Rio de Janeiro neste período, muito embora outros comerciantes já o fizessem antes deles<sup>264</sup>.

No litoral Rio-São Paulo, entre a Baía de Sepetiba e o município de Mangaratiba, Joaquim de Souza Breves articulou o “escoamento de sua produção e o abastecimento de suas fazendas”. Em 1836, dois anos após se instalar no Saco de Mangaratiba, enseada protegida pela natureza, a câmara municipal comunicava a chegada de duas canoas com 38 africanos na “praia do saco”. Pouco tempo depois, em 1837, o patacho União Feliz, vinculado ao comércio negreiro desde 1835, foi apreendido nesta mesma praia, que, segundo o governo provincial, havia se “transformado em um verdadeiro empório da carne humana”<sup>265</sup>.

Na década de 1840, Mangaratiba possuía quase “meia centena de casas comissárias que intermediavam a cabotagem dos negócios do café entre a serra e o mar”. O local havia se tornado um dos principais pontos de cabotagem da província do Rio Janeiro, dividindo espaço entre o escoamento da produção de café e o comércio ilegal de africanos. Neste período, para melhor controlar as engrenagens do negócio, agentes envolvidos no tráfico de escravos promoveram o desmembramento do porto do Saco, transformando-o em uma freguesia autônoma e desvinculada do centro da vila. Amparados pelo seu próprio juiz de paz, autoridade importante na repressão do tráfico a nível local, o grupo capitaneado por Joaquim de Souza Breves passou a “controlar os juizados, as delegacias e subdelegacias das freguesias de Mangaratiba”, todos vinculados a uma ampla rede de comércio que envolvia parentes próximos, como o seu irmão José de Souza Breves, grandes proprietários de escravos da região, autoridades municipais e agentes estabelecidos na costa da África<sup>266</sup>.

---

<sup>264</sup> PESSOA, Thiago Campos. Nas Rotas da Ilegalidade: A família Souza Breves e o tráfico de africanos no sul do Rio de Janeiro. In: *Caderno Caminhos da História* (Universidade Severino Sombra), v. 5, p. 1-15, 2009, p. 5. Ver também: MATTOS, Hebe; SCHNOOR, Eduardo. *Resgate: uma janela para o oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

<sup>265</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 178.

<sup>266</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 179- 182.

Segundo estatísticas do projeto *Slave Voyages*, entre 1837 e 1839, a Baía de Sepetiba recebeu seis desembarques de escravos, que juntos somaram 3.522 africanos. Em relação à Mangaratiba, que de 1837 a 1850 recebeu 6.395 cativos, constam a chegada de 15 tumbeiros, “um terço dos quais em Marambaia”. Não obstante os esforços de sistematização em torno dos dados, Thiago Campos Pessoa adverte que as cifras apresentadas não constituem números absolutos. Considerando apenas a fazenda de Marambaia, o autor constatou a chegada de mais três tumbeiros, que de 1850 a 1851 fizeram desembarcar 945 escravos recém-chegados da África, informações que não constam nos registros do projeto<sup>267</sup>.

Em 1852, a Fazenda de Santa Rita do Bracuchy, pertencente ao comendador José de Souza Breves, conhecida produtora de cachaça para o trato negreiro com a África, recebeu o desembarque de 540 africanos procedentes de Moçambique e Quelimane. Destinados às plantações de café do Vale do Paraíba fluminense e paulista, um dos caminhos utilizados para a distribuição dos trabalhadores pode ter sido a Serra ligava o litoral fluminense ao município de Bananal, afamado por possuir inúmeras fazendas de café<sup>268</sup>. Em Angra dos Reis, referências ao comendador Antônio da Cunha Barbosa Guimarães também foram encontradas. Segundo relatos do Alcoforado, este comerciante havia montado barracões e fazendas apropriadas para o desembarque de africanos, e, não por acaso, de 1836 a 1850, quando mais de 20.400 africanos chegaram à Ilha Grande em 44 viagens, cinco estavam diretamente vinculadas a Barbosa Guimarães. Somente no ano de 1839, o comendador fez desembarcar 2.308 cativos, cifra pode chegar a 5.237 se considerarmos os desembarques realizados em portos ainda desconhecidos ao longo da costa fluminense<sup>269</sup>. Com efeito, em 1857, uma de suas propriedades contava com 129 escravos que “viviam seu cativeiro ilegal em diversas senzalas”<sup>270</sup>.

O “porto de Manguinhos”, situado na praia de Manguinhos e de Buena, no município de São João da Barra, Rio de Janeiro, foi outro importante local de desembarque de africanos no período da ilegalidade. Aportes ilegais ocorreram também em Macaé, onde o brigue Sereia deixou cerca de 800 africanos em meados de 1850. Outrossim, têm-se informações de que as praias de José Gonçalves e Rasa, em Búzios, serviram como pontos do tráfico clandestino na

---

<sup>267</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 184.

<sup>268</sup> ABREU, Martha. “O caso do Bracuchy” In: MATTOS, Hebe e SCHNOOR, Eduardo. (Orgs.) *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Top Books, 1995, p.167-195 *apud* Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de escravos e da História dos africanos escravizados no Brasil, LABHOI/UFF, 2013, p. 10-11; PESSOA, Thiago Campos. *O Império dos Souza Breves: Política e escravidão nas trajetórias dos Comendadores Joaquim e José de Souza Breves*. Universidade Federal Fluminense (UFF), (Dissertação de Mestrado), 2010; PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 180.

<sup>269</sup> *Slave Voyages*, <https://www.slavevoyages.org/>

<sup>270</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 185-186.

antiga região do Cabo Frio. Entre 1844 e 1845, mais de sete mil africanos desembarcaram no local, que continuou recebendo escravos na segunda metade do oitocentos. Das praias mencionadas, os cativos seguiam para a Baía Formosa, onde estava situada a fazenda do traficante Gonçalves. De lá, continuavam até a região de Campos Novos, ponto final da revenda dos escravizados. A maioria dos africanos desembarcados nestas praias tinha como destino as fazendas do norte fluminense, ainda que muitos fossem vendidos ao longo do percurso<sup>271</sup>.

Para a região de Campos dos Goytacazes, embora não se tenha relatos alusivos à desembarques clandestinos, sabe-se que na Igreja Matriz de São Salvador, atual Catedral do Santíssimo, muitos africanos adultos foram batizados após 1831. Em 1832, 190 africanos receberam o sacramento. Em 1835, mais 45 almas foram consagradas, e, cerca de cinco anos depois, mais 160 adultos. A partir de 1845, registros paroquiais de africanos novos batizados começaram a diminuir, ou talvez, em virtude do flagrante da irregularidade, os proprietários dos escravos declarassem aos párocos que os havia comprado antes de 1831, ainda que fossem aquisições ulteriores a esta data<sup>272</sup>.

Por intermédio de *fazendeiros-trafficantes*, a ligação entre a montagem do complexo cafeeiro do Vale do Paraíba e a reabertura do tráfico atlântico foi levada ao limite. Assim, já no início da década de 1830, os caminhos utilizados para escoar os grãos, e por onde passavam as tropas que abasteciam as fazendas, tornaram-se descaminhos de milhares de africanos ilegalmente escravizados<sup>273</sup>. Era um sistema complexo, cujo funcionamento dependia da atuação e da interação de diversos agentes<sup>274</sup>. O comércio contava ainda com a “ajuda” das autoridades, que não raras vezes “fecharam os olhos” para as atividades ilícitas que movimentavam a economia do império.

Os números apresentados, longe de serem absolutos, configuram mera aproximação do volume de homens e mulheres que pela ação de *fazendeiros-trafficantes* foram reduzidos ilegalmente à escravidão. Neste sentido, o relatório do Alcoforado apresenta-se como uma ferramenta extremamente útil aos pesquisadores. Traficante redimido, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado conhecia os meandros do tráfico de escravos, principalmente no que tange

---

<sup>271</sup> ACCIOLI, Nilma Teixeira. *José Gonçalves da Silva à Nação Brasileira*. Disponível em [http://www.bn.br/portal/arquivos/pdf/nilma\\_accioli\\_pnap.pdf](http://www.bn.br/portal/arquivos/pdf/nilma_accioli_pnap.pdf). Acesso em 20 de julho, 2018 *apud* Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de escravos e da História dos africanos escravizados no Brasil, 2013, p. 7, 8 e 14; CANTARINO, Eliane. *Os negros da Rasa*. Relatório de identificação sobre a comunidade negra da Rasa. ADTCF-CF/1988. Rio de Janeiro: Convênio Fundação Cultural Palmares-MinC-ITERJ, 1998 *apud* Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de escravos e da História dos africanos escravizados no Brasil, 2013, p. 7, 8 e 14.

<sup>272</sup> Livros de Batizados de Escravos, n.11 – 14 (1830-1851). Arquivo da Igreja Matriz de São Salvador *apud* Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de escravos e da História dos africanos escravizados no Brasil, 2013, p. 9.

<sup>273</sup> PESSOA, Thiago Campos. E depois do Valongo? O comércio negreiro na montagem da cafeicultura fluminense (c.1831-c.1855). In: 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, 2015, p. 2.

<sup>274</sup> PESSOA, Thiago Campos. Nas Rotas da Ilegalidade, 2009, p. 9-10.

as redes e as estruturas de desembarque no litoral das províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. Ano a ano, de 1831 a 1853, Joaquim escreveu um detalhado relatório sobre os desembarques mais notórios de africanos *novos* que ocorreram no país, relevando-nos também os principais negociantes do trato ilícito<sup>275</sup>.

Havia, contudo, enorme convivência política e social com os desembarques ilegais. Como notamos, o negócio envolveu centenas e centenas de comerciantes eventuais, responsáveis por parcela significativa dos escravos remetidos na *terceira perna* do tráfico. O relatório do Alcoforado, portanto, não dá conta da multiplicidade dos agentes que atuaram no tráfico clandestino. Neste sentido, os registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, embora só contemplem os anos de 1809 a 1833, abrangem um leque maior dos que estavam envolvidos na atividade. É pouco provável que, após 1831, tal estrutura pulverizada de remessas e ladeada da concentração do negócio tenha se alterado plenamente. Isto significa que cada um participava do tráfico (i)legal na medida de suas possibilidades, fosse passando por Resende, ou não. O tráfico interno também produziu suas formas de burlar a lei, nomeando escravos novos de ladinos e/ou mesmo no destino das viagens. De tudo, é pouco provável que as autoridades não soubessem.

### **3.3 – A dinâmica do circuito Rio-Minas (1809-1833): do grande volume de remessas e poucas informações sobre os municípios**

Nas três primeiras décadas do século XIX, a capitania/província mineira manteve participação ativa na *terceira perna* do tráfico. Foi a principal compradora de cativos *novos* do Rio de Janeiro, chegando a absorver, em determinados períodos (1809-1814 e 1824-1830), mais de 40% dos escravos desembarcados na capitania/província fluminense (Tabela 5 – Capítulo 1). A irrisória entrada de cativos *novos* em 1823, quando tão somente seis africanos foram enviados para a região, certamente configura omissão da fonte, até porque, poucos anos antes, no interim de 1819-1821, cerca de 60% dos tropeiros que conduziam escravos pelo interior do país eram ‘mineiros’ (Tabela 34).

Qual seria o destino dos cativos que transitavam pelo circuito Rio-Minas? Infelizmente, nos despachos que seguiram para esta capitania/província, poucos especificaram o município. Nos registros da Polícia da Corte constam apenas, e em alguns casos, o nome dos registros e/ou postos de fiscalização por onde os recém-chegados passavam. Talvez os funcionários que

---

<sup>275</sup> PESSOA, Thiago Campos. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café, 2018, p. 173.

atuavam na Corte fossem mais familiarizados com os nomes dos municípios fluminenses (Anexo XI).

Seja como for, certo é que, com base nos registros de despachos e passaportes da Polícia, nada podemos afirmar sobre o destino da maior parte dos despachos que saíram para Minas Gerais (51,6%), tão pouco aludir sobre os municípios que mais receberam escravos *novos* neste período. Ainda assim, sabemos que 43,3% dos viajantes que deixaram o Rio de Janeiro em direção a Minas o fizeram pelo Registro do Paraibuna (Quadro 3), que entre 1809 e 1830 viu passar mais de 30 mil escravos, *novos* (31,7%), ladinos (1,6%), e claro, uma multidão de cativos “que trouxe” (66,6%) (Anexo XI e Quadro 3).

Em relação ao percurso “Minas Gerais por Itaguaí”, o segundo mais utilizado pelos tropeiros que transitavam pelo circuito Rio-Minas (4,1%) (Quadro 3), documentos da Polícia da Corte registraram a entrada de 2.810 escravos, dos quais 1.116 (39,7%) *novos* e 1.659 (59%) do tipo “que trouxe”. Entroncamento de rotas negreiras internas para São Paulo e Minas Gerais, o município de Itaguaí se tornou uma área bastante valorizada ao longo do século XIX. Sua localização geográfica em muito favorecia o desenvolvimento de atividades ligadas ao comércio, principalmente no que se refere às estruturas de apoio aos viajantes, como hospedarias, carros de aluguel, ferrarias etc.<sup>276</sup>.

Ora, se nas duas vias mais movimentadas do circuito Rio-Minas transitavam majoritariamente escravos do tipo “que trouxe”, para onde se iam os cativos *novos* que foram expedidos para esta região durante as três primeiras décadas do século XIX? Esta é, ainda hoje, uma questão a ser explorada. A pergunta, talvez, não seja a mais adequada, haja vista a possibilidade de expedir escravos *novos* como se fossem cativos acompanhantes. Ademais, sabemos que a capitania/província mineira foi a maior região escravista do país, a principal importadora de cativos *novos* do Rio de Janeiro<sup>277</sup>. Não por acaso, nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, sem mencionar o município, mas com destino à Minas Gerais, contabilizamos o envio de 52 mil escravos, 92,3% (48.052) *novos* (Quadro 3).

---

<sup>276</sup> LUZES, Jessica Suzano. Apadrinhamento da população livre na antiga vila de São Francisco Xavier de Itaguaí nas últimas décadas da escravidão. In: *Anais do II Colóquio do Laboratório de História Econômica e Social (LAHES) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)*, Juiz de Fora, Minas Gerais, 2008, p. 3-4.

<sup>277</sup> LUNA, Francisco Vidal; CANO, Wilson. Economia escravista em Minas Gerais. In: *Cadernos IFCH/UNICAMP*, 1983; PAIVA, Clotilde Andrade; KLEIN, Herbert. Escravos e Livres nas Minas Gerais do Século XIX: Campanha em 1831. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v22, n°1, 1992; LIBBY, Douglas Cole. O tráfico negreiro internacional e a demografia escrava nas Minas Gerais: um século e meio de oscilações. In: FURTADO, Júnia (Org.). *Sons, formas, comes e movimentos na modernidade atlântica*: Europa, Américas e África. São Paulo: Annablume, 2008; BÔSCARO, Ana Paula. *Uma serra de almas negras*: escravidão e pequena propriedade. Rio de Janeiro: Multifoco, 2017; dentre muitos outros.

**Quadro 3: Municípios de destino dos cativos remetidos para Minas Gerais (1809-1833)**

Municípios	Tipos de Escravos											
	Viagens		Total de Cativos		Ladinos		Novos		Trouxe		Não informa/outros	
	N	%	N	%	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)
<b>Minas Gerais, sem especificação de município.</b>	8.524	51,6	52.049	59,6	3.665	86,4	48.052	80,6	203	0,9	129	84,9
<b>Mariana</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Minas de Paracatu</b>	1	0,0	50	0,1	--	--	50	0,1	--	--	--	--
<b>Minas Gerais pela Paraíba</b>	94	0,6	279	0,3	1	0,0	75	0,1	203	0,9	--	--
<b>Minas Gerais pelo Registro de Rio Preto</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Minas Gerais pelo Registro de Ubá</b>	51	0,3	243	0,3	6	0,1	204	0,3	33	0,1	--	--
<b>Minas Gerais pelo Registro de Cantagalo</b>	2	0,0	4	0,0	--	--	4	0,0	--	--	--	--
<b>Minas Gerais pelo Registro do Paraibuna</b>	7.155	43,3	31.821	36,5	519	12,2	10.097	16,9	21.128	90,8	84	55,3
<b>Minas Gerais pelo Registro do Presídio</b>	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	1	0,0	--	--
<b>Minas Gerais pelo Registro da Campanha da Princesa</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Minas Gerais por Itaguaí, Rio de Janeiro</b>	676	4,1	2.810	3,2	34	0,8	1.116	1,9	1.659	7,1	1	0,7
<b>Minas Gerais por Mangaratiba, Rio de Janeiro</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Minas Gerais por Santos, São Paulo</b>	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--	1	0,7
<b>Minas Gerais por terra, apenas</b>	1	0,0	1	0,0	1	0,0	--	--	--	--	--	--
<b>Sabará</b>	2	0,0	3	0,0	3	0,1	--	--	--	--	--	--
<b>São João Del Rei</b>	3	0,0	6	0,0	6	0,1	--	--	--	--	--	--
<b>Serro Frio</b>	2	0,0	5	0,0	1	0,0	4	0,0	--	--	--	--
<b>Outros *</b>	2	0,0	5	0,0	1	0,0	4	0,0	--	--	--	--
<b>Total</b>	<b>16.519</b>	<b>100,0</b>	<b>87.282</b>	<b>100,0</b>	<b>4.242</b>	<b>100,0</b>	<b>59.608</b>	<b>100,0</b>	<b>23.280</b>	<b>100,0</b>	<b>152</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 411, 419, 421 e 424. Obs: desconsidera municípios de leitura ilegível. % (a) Percentual entre os tipos de escravos.

Compreender o tráfico interno de escravos para Minas Gerais pressupõe, antes, entender os caminhos utilizados para este comércio e a circulação de pessoas e mercadorias ao longo das estradas, em especial a do Caminho Novo, principal via de acesso entre o Rio de Janeiro e a capitania/província mineira. Para tanto, é necessário o cruzamento entre fontes documentais que conversem entre si, que nos permita acompanhar o percurso do comerciante que saía da Corte e seguia em direção a Minas, transportando escravos e toda sorte de produtos alienáveis. É o que veremos no próximo capítulo.

\*\*\*\*\*

O tráfico interno de escravos, concentrado e pulverizado, era um espaço heterogêneo e aberto a participação de diversos agentes. Na sociedade traficante, cada um agia conforme as suas possibilidades, mas como concentração de riqueza e desigualdade de oportunidades são quase sinônimos de Brasil, o grosso dos negócios estava concentrado nas mãos de grandes mercadores, homens influentes na política imperial, que criaram e recriaram as estruturas do processo de distribuição de cativos *novos* pelo interior do país, inclusive com o respaldo estatal. Não obstante o predomínio de comerciantes eventuais, chama atenção o quase monopólio dos grandes traficantes, que atuavam também no tráfico transatlântico.

Com início no Rio de Janeiro, a terceira perna/etapa do tráfico apresentava uma capilaridade que ligava a Corte aos rincões da colônia/império do Brasil. Da capital, “por terra” e/ou via comércio de cabotagem, a escravidão no Sudeste, e principalmente no Centro-Sul, se reproduzia com a participação de diversos setores sociais. Não só das elites, como comumente se enfatiza, mas decerto que com a sua indispensável participação, inclusive subindo as montanhas que davam acesso a maior província escravista do Brasil no século XIX: Minas Gerais.

### Capítulo 3 - Homens que transitam em caminhos que se cruzam

Tendo em vista que a capitania/província de Minas Gerais foi a maior importadora de escravos durante a primeira metade do século XIX, e que o Caminho Novo era a principal via de acesso até o Rio de Janeiro, buscaremos demonstrar, por meio do cruzamento entre os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte e os registros de entrada do Caminho Novo, como se dava o comércio de escravos no circuito Rio-Minas. Mais do que análises puramente quantitativas, embora também a façamos, pretendemos analisar o processo de distribuição de cativos *novos* pelo interior do país, bem como compreender a atuação dos agentes envolvidos.

#### 1 – O fluxo mercantil e migratório no circuito Rio-Minas

Com a descoberta do ouro em Minas Gerais, em finais do século XVII, e de Mato Grosso e Goiás, nas primeiras décadas do século seguinte, tanto o Estado do Brasil quanto o Reino passaram por uma retomada/expansão de suas economias. No Estado do Brasil, mais especificamente na região centro-sul, o ouro provocou um extraordinário crescimento demográfico, com a imigração de portugueses, o tráfico de escravos e o crescimento natural da população da América portuguesa. A economia aurífera estimulou o surgimento de uma sociedade urbana e a formação de novas áreas de produção de gêneros de abastecimento, com atividades produtivas cada vez mais diversificadas, se comparadas aos séculos XVI e XVII<sup>278</sup>.

Desde o início do século XVIII, diferentes rotas comerciais passaram a interligar as regiões que supriam a capitania mineira com escravos, manufaturados, gêneros alimentícios, gado etc. Com o aumento populacional das áreas mineradoras e a necessidade de abastecimento, produtores rurais se estabeleceram próximos aos centros urbanos e ao longo dos principais caminhos que levavam às zonas auríferas. Para lá se dirigiram negociantes ligados às casas comerciais do Rio de Janeiro, Bahia e de Portugal, responsáveis pelo provimento de comestíveis importados, equipamentos de mineração, instrumentos agrícolas e uma série de utilidades domésticas<sup>279</sup>.

Em Minas Gerais, no entanto, excetuando-se a utilização de rios navegáveis, como era o São Francisco, Rio das Velhas, Grande, Jequitinhonha, Mucuri, Pardo, Doce, Paraíba e Paraibuna, a circulação de pessoas e mercadorias era terrestre, com tropas e muares para a realização dos fluxos mercantis. As embarcações fluviais eram utilizadas em travessias de uma margem à outra,

---

<sup>278</sup> BOXER, Charles R. *O império marítimo português: 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p.185; FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócios*, 1999, p. 197-198, dentre outros.

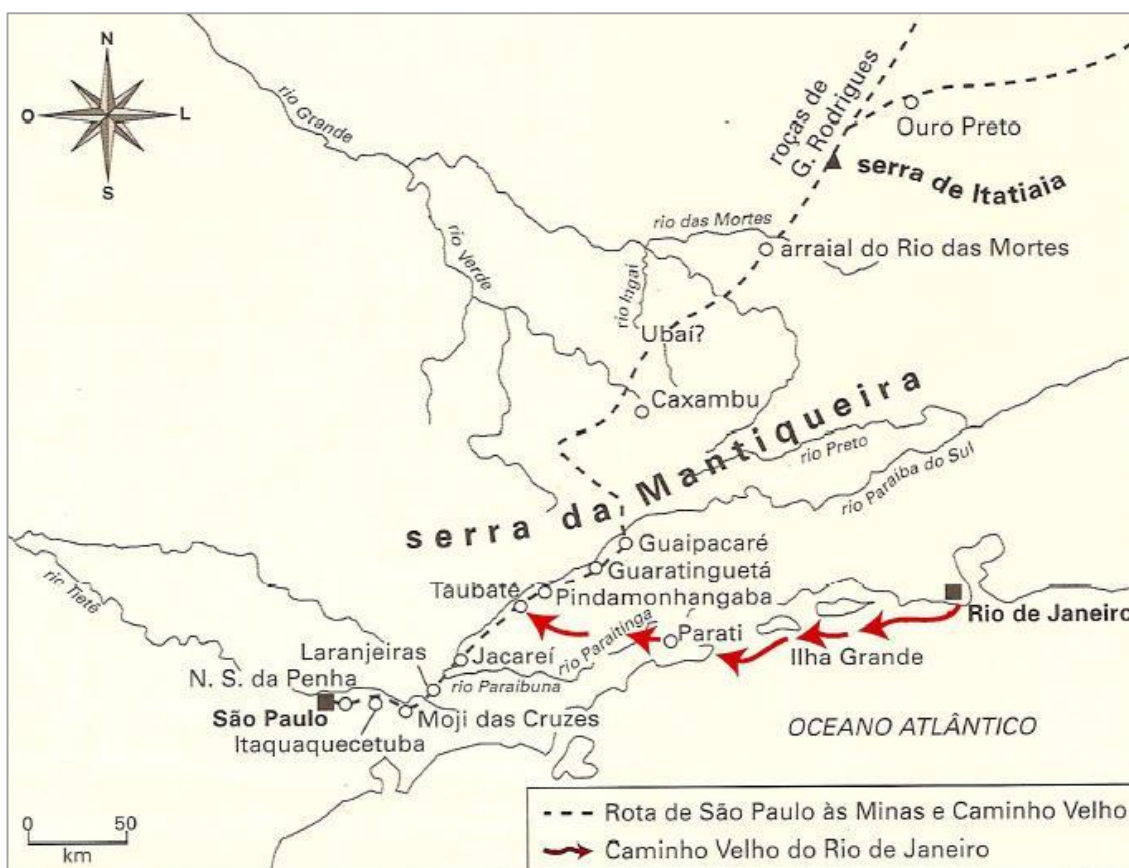
<sup>279</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, 1999; CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos Negociantes: Mercado das Minas Setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.



somente quando os danos causados em pontes e demais passagens impediam o tráfego nas estradas<sup>280</sup>.

O Caminho Velho foi o primeiro trajeto utilizado para o escoamento do ouro que saía das Gerais para o Rio de Janeiro, sendo oficialmente frequentado a partir de 1660<sup>281</sup>. Mas esta rota comercial, que ligava a capitania fluminense aos arraiais paulistas do Vale do Paraíba e dava acesso à região das minas, era extremamente longa e cansativa. Outrossim, a falta de segurança causava temor não somente nos viajantes, mas nas próprias autoridades da Coroa que utilizavam o trajeto para transportar o quinto do ouro exigido pelo rei<sup>282</sup>.

**Figura 1: Mapa do Caminho Velho**



Fonte: Mapa do Caminho Velho de Minas. In: SOUZA, Laura de Mello e; BICALHO, Maria Fernanda B. *Virando Séculos 1680-1720: O Império deste mundo*. 1ª reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p.24.

Não obstante as reclamações e as solicitações para a abertura de um novo percurso, até o ano de 1710 o Caminho Velho foi o único trajeto autorizado à circulação de pessoas, metais

<sup>280</sup> CRAVO, Télió Anísio; GODOY, Marcelo Magalhães. Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista: viajantes e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de Minas Gerais. In: *XIV Seminário Sobre a Economia Mineira. Diamantina*, 2010, p. 8 e 17; CHAVES, Cláudia Maria das Graças. A construção dos Brasil: Projetos de integração da América Portuguesa. In: *Vária História*, nº27, 2002, p. 79.

<sup>281</sup> STRAFORINI, Rafael. A invenção dos Caminhos Reais do Ouro: formação territorial e as estratégias de apropriação territorial dos eixos de circulação no século XVIII. In: *Espaço Aberto*, v. 2, 2012.

<sup>282</sup> ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. 3 ed. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. USP, 1982.

preciosos e mercadorias. Mas a execução de um novo projeto não tardou a acontecer, e em 1702, com as obras ainda em andamento, um novo caminho começou a ser utilizado. Reduzira, é certo, o tempo de viagem entre as capitanias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, mas continuava a ser um percurso de difícil acesso, principalmente se percorrido a cavalo, haja vista que não comportava o tráfego de animais em tropa<sup>283</sup>.

Ao que parece, o bandeirante Garcia Rodrigues Paes, responsável pela construção do percurso, preocupava-se mais com o estabelecimento de roças e ranchos à beira da estrada do que com a acessibilidade do trajeto. O itinerário, que tinha início no cais da Paria dos Mineiros, precisava vencer a Serra do Mar para alcançar Parati, o que gerava constantes reclamações. Com declive menos acentuado, um caminho extraoficial já vinha sendo utilizado pelos moradores do Rio de Janeiro e viajantes que seguiam para as minas<sup>284</sup>. Por conta deste atalho, a Estrada Real de Vila Rica passou a ter no Porto da Estrela (parte da atual Baixada Fluminense, no Estado do Rio de Janeiro) o ponto inicial de sua rota terrestre. Localizado no rio Inhomirim, ainda no primeiro quartel do século XIX, o Porto da Estrela era considerado um dos mais importantes da América portuguesa, local de passagem e alienação de mercadorias e escravos (Anexos XII e XIII). Ao passar pelo local, em janeiro de 1819, Saint-Hilaire relatou que

“Partira ao meio dia do Rio de Janeiro; cheguei às seis horas ao Porto da Estrella, onde já o rio tem muito pequena largura. Esta pequena povoação pertence à parochia de Inhomirim e não possui mais do que uma capella construída sobre e dedicada a Nossa Senhora. Desde que comecei a viajar o Brasil, lugar nenhum me apresentou tanto movimento como Porto da Estrella. Há dificuldade em nos encontrarmos uns aos outros no meio das bestas que partem ou chegam, dos fardos, dos almocreves, das mercadorias de todo o gênero que se accumulam nessa povoação. Lojas bem sortidas fornecem aos numerosos viajantes aquilo de que carecem. Aliás, não existe, em volta de Porto da Estrella, nenhuma habilitação digna de nota (1819); mas cultivava-se um pouco de café nos arredores. A primeira casa se apresenta é o rancho destinado a abrigar as caravanas; é uma construção bastante longa, dividida em espécies de células por paredes de barro, e na frente da qual o tecto prolongado forma uma vasta galeria cujos pilares são de tijolos (1819). Cada caravana se abriga numa das cellulas do rancho, ahi arruma a sua bagagem e faz a cozinha: nenhuma espécie de conforto, nem mesmo uma mesa, ou um banco, e, quando da minha passagem, via-se o céu através das divisões mal conservadas”<sup>285</sup>.

Com a construção do Caminho de Inhomirim, também conhecido como Caminho do Proença, o fluxo mercantil e migratório entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais se consolidou, mas ao longo do Caminho Novo outras ramificações foram abertas. Concluído em 1725, o Caminho

---

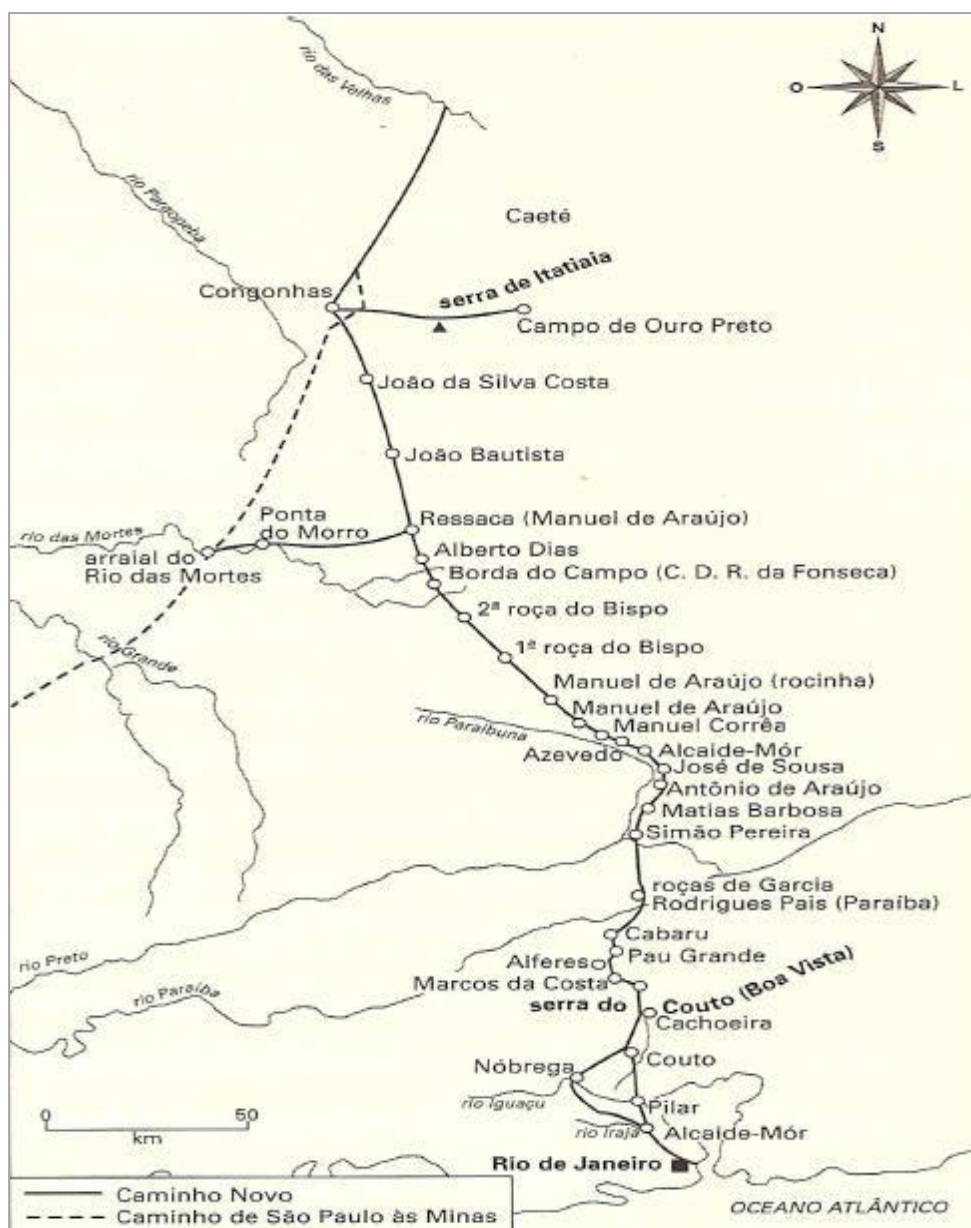
<sup>283</sup> POLLIG, João Victor D. C. *Apropriação de terras no Caminho Novo*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro (RJ), 2012, p. 94.

<sup>284</sup> POLLIG, João Victor D. C. *Apropriação de terras no Caminho Novo*, 2012, p. 102.

<sup>285</sup> SAINT-HILAIRE, August. *Viagem às nascentes do rio São Francisco*. São Paulo: EDUSP/ Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p. 21-22.

Novo promoveu a interação entre diversas localidades mineiras, como Vila Rica, Borda do Campo, Registro Velho, Matias Barbosa e Simão Pereira<sup>286</sup>.

**Figura 2: Mapa do Caminho Novo**



Fonte: Mapa do Caminho Velho de Minas. In: SOUZA, Laura de Mello e; BICALHO, Maria Fernanda B. *Virando Séculos 1680-1720*, 2006, p. 25. (Ver também Anexo XIV)

No limiar do oitocentos, traçados do Caminho Novo e de suas variantes passaram por modificações, de modo que poucos trechos se conservaram intactos. Em 1799, por exemplo, o

<sup>286</sup> LAGUARDIA, Rafael Martins. *Dos Dizimos a Demarcação de Terras: Geoprocessamento aplicado aos Módulos Rurais (Juiz de Fora, séculos XVIII-XIX)*. (Tese de Doutorado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), 2015. Sobre a abertura de ramificações no Caminho Novo, ver: COSTA, Antônio Gilberto. Registros do Caminho Novo para as minas de ouro nos mapas antigos. In: *VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Braga, Portugal, 2015; ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*, 1982; CARVALHO, Daniel. *Novos Estudos e Depoimentos*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959, dentre outros.

Porto da Estrela, situado entre a Serra da Boa Vista e o Registro do Paraibuna, se tornou o motivo de constantes pedidos para a melhoria dos caminhos que ligavam Minas Gerais e Rio de Janeiro, tal como a necessidade de encurtar a rota que dava acesso aos municípios de Cantagalo e Campos dos Goytacazes, na capitania fluminense. Assim, para além das medidas que já estavam sendo tomadas, desde o final do século XVIII e início do XIX, a fim de ampliar e melhorar os trajetos que interligavam as diversas capitanias brasileiras, novas estradas foram construídas<sup>287</sup>.

Com o aumento do fluxo mercantil e migratório para Minas Gerais, não faltaram sugestões de novos caminhos terrestres e fluviais para estimular o comércio na região. Até então, quando se vinha do Rio de Janeiro, a entrada no território mineiro era feita tão somente na altura do desague do rio Paraibuna no rio Paraíba do Sul. Desde o início do oitocentos, porém, com a abertura de uma nova estrada que passava por Valença e por Rio Preto, o trajeto se tornou mais curto, sobretudo para aqueles que se dirigiam à Comarca do Rio das Mortes<sup>288</sup>. Entre os anos de 1811 e 1817, a abertura das estradas do Comércio e da Polícia facilitou o escoamento de mercadorias entre a Comarca do Rio das Mortes e a capitania fluminense. Outrossim, em 1811, um ramal entre Minas Gerais e Campos dos Goitacazes foi edificado, aumentando sobremaneira a circulação de bens e pessoas que frequentavam o caminho. Com a chegada da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, na primeira década do século XIX, a busca pela integração da futura capital com outros espaços regionais tornou-se imprescindível, estimulando a abertura de novas vias de comunicação<sup>289</sup>.

## 2 - Registros e postos de fiscalização nos caminhos de Minas Gerais

Ainda no início do século XVIII, vendas, ranchos e pousadas começaram a pontilhar o trajeto do Caminho Novo e suas variantes na capitania do Rio de Janeiro. O surgimento de vendas de gêneros de primeira necessidade e pousadas para a pernoite dos viajantes, necessários para o deslocamento de bens e pessoas, impulsionaram também a expansão de algumas atividades mercantis, como a de ferreiro e a de rancheiro<sup>290</sup>.

A importância da agricultura e o estabelecimento de um mercado interno na América portuguesa, articulado aos demais mercados regionais da época, é assunto já bastante conhecido e

---

<sup>287</sup> CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *A construção do Brasil*, 2002, p. 78-80.

<sup>288</sup> CRAVO, Têlio Anísio; GODOY, Marcelo Magalhães. *Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista*, 2010.

<sup>289</sup> Para mais informações acerca dos projetos de construção e reformas das estradas oitocentistas, ver: LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 47-54; PRADO, Caio Junior. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 13 ed. São Paulo, Brasiliense, 1973, p. 237 e 246.

<sup>290</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 62; LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista*, 1988, p. 146; WELLS, James. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil – do Rio de Janeiro ao Maranhão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p.72; LANGSDORFF, Georg H. von. *Os diários de Langsdorff*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997, p. 63;

debatido pela historiografia<sup>291</sup>. Desde a década de 1950, estudos sobre a formação de redes de abastecimento de produtos com destino a Minas Gerais têm mobilizado pesquisadores, que ressaltam a constituição de um mercado abastecedor autossuficiente em produtos alimentares, bem como a capacidade mineira de exportar sua produção para as capitânicas mais próximas, funcionando inclusive como entreposto comercial para Goiás e Mato Grosso, a partir da segunda metade do setecentos<sup>292</sup>.

Ao longo dos caminhos, postos de controle e arrecadação de impostos foram instalados para controlar o afluxo de pessoas e mercadorias que seguiam para a capitania/província mineira<sup>293</sup>. A documentação que se refere ao lançamento diário dos produtos nos registros de entrada, no entanto, raramente apresenta o destino final dos viajantes. Avancemos assim, antes de explicar como esta fonte documental pode nos auxiliar na análise do tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX, no sentido de compreender como se dava a passagem dos comerciantes nos registros mineiros, local onde prestavam contas dos mais variados produtos, artigos importados, manufaturados, escravos e animais de carga<sup>294</sup>.

---

<sup>291</sup> Para mais informações, ver: DIAS, Maria Odila Silva. A interiorização da metrópole 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822 Dimensões*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1986; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manoel. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993; CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos negociantes*, 1999; RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centro e periferia no mundo luso brasileiro, 1500-1808. In: *Revista Brasileira de História*, vol. 18, n. 36. São Paulo, 1998; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; SILVA, Maria Beatriz Nizza. *Ser nobre na colônia*. São Paulo: UNESP, 2005; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; CAMPOS, Adriana Pereira. (Orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Ed. UFES, 2006; FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, 1999; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho (orgs). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos Trópicos*. América Lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007; CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. *Ricos e pobres em Minas Gerais: produção e hierarquização social no mundo colonial, 1750-1822*. 1. ed. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010, dentre muitos outros.

<sup>292</sup> Nesse sentido, ver: LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983; ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento na Capitania de Minas Gerais*. 2. ed. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1990; ELLIS, Myriam. *Contribuição ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras do Brasil no século XVIII*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional/Serviço de Documentação/MEC, 1961; GUIMARÃES, Carlos Magno; REIS, Liana Maria. Agricultura e escravidão em Minas Gerais (1700-1750). In: *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte, n. 2, jun.1986; CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos negociantes*, 1999. FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, 1999; CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese de Doutorado em História – UFRJ. Rio de Janeiro, 1997, dentre muitos outros.

<sup>293</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos: o contrato das entradas e o comércio nas Minas (1762-1789)*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora, UFJF, 2009, p. 13.

<sup>294</sup> Ressaltamos, já de antemão, que não temos aqui qualquer pretensão de avançar na discussão acerca das receitas da tributação e os seus recebimentos. Os registros de entrada, tal como sua instalação e funcionamento, serão abordados tão somente no intuito de explicar ao leitor por que os livros de registros dos postos fiscais podem nos auxiliar na análise do tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX. Para mais informações sobre a vasta cadeia tributária que se estabeleceu em Minas Gerais, ver: ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Contratadores e tributos nas Minas setecentistas: o estudo de um caso – João de Souza Lisboa (1745-1765)*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2002; CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007; IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa*. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições Uesb, 2012; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, dentre muitos outros.

## 2.1 - Registros de entrada de Minas Gerais: criação e funcionamento

A prática de conceder a particulares a prerrogativa de cobrar direitos, de comerciar com exclusividade algum produto, ou mesmo de monopolizar o abastecimento de alguma região/instituição, através de contratos arrematados, foi atributo comum às monarquias de Antigo Regime, extensivo também aos seus domínios ultramarinos. Os contratos, celebrados através de leilão, eram acordos temporários da Coroa com particulares, precedidos por arrematação, fixação do valor a ser contratado e prazos previamente estabelecidos, prorrogáveis ou não. Em outras palavras, “um particular se substituiu ao Estado para desempenhar um serviço público, cobrando receitas e efetuando despesas, mediante certa renda e condições”<sup>295</sup>.

Em Portugal, os contratos envolviam uma série de atividades, tais como o comércio vinculado ao tráfico de escravos, o comércio de especiarias, a exploração de diamantes, a arrecadação de tributos etc. Para os contratadores, que atuavam como “braços do aparelho estatal”, participar da arrematação de contratos era parte constituinte do processo de ascensão social e econômica, a possibilidade de alcançar o topo da hierarquia mercantil, com ganhos materiais e simbólicos. Para a Coroa, o arremate das rendas reais representava a efetivação do poder régio nos domínios imperiais, até mesmo nos confins mais longínquos<sup>296</sup>. Fixada a concessão, os contratadores desfrutavam de extrema liberdade de atuação para administrar os seus arremates, especulando com os valores arrecadados e realizando a cobrança de impostos nos momentos mais oportunos. Havia decerto, em contrapartida, a obrigatoriedade de se pagar o valor total acordado e de custear as despesas referentes à sua administração, caso contrário, responderia com a perda de todos os seus bens<sup>297</sup>.

Em Minas Gerais, a cobrança dos direitos de entrada entrou em vigor em 1718, na administração de D. Pedro de Almeida Portugal, Conde de Assumar. Para instituir a cobrança, postos de arrecadação e fiscalização foram instalados nos caminhos mais movimentados, onde o contratador, ou administrador do registro, junto a outros funcionários de confiança, efetuava o lançamento dos produtos e a cobrança dos impostos, ou, como era mais comum, a emissão de um crédito tributário para ser pago no local de destino das mercadorias e/ou na residência do viajante. Na capitania mineira, além de ser aplicado sobre mercadorias vindas de outras regiões, como da

---

<sup>295</sup> MADEIRA, Mauro de Albuquerque. *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil colonial*. Brasília: Coopermídia, Unafisco/Sindifisco, 1993, p. 99.

<sup>296</sup> Nesse sentido, ver: PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995; ELLIS, Myriam. *Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial*. In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, USP, 1982; DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole*, 1986.

<sup>297</sup> ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Contratadores e tributos nas Minas setecentistas*, 2002; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 39.

Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, o imposto incidia também sobre a circulação de produtos internos, abrangendo as rotas comerciais entre as vilas e os “sertões”<sup>298</sup>. Havia, é claro, caminhos alternativos e não fiscalizados.

Até o ano de 1790, a receita dos direitos de entrada era de responsabilidade dos contratadores, que se encarregavam de fazer as cobranças. De 1790 em diante, paulatinamente, a Junta da Fazenda de Minas passou a cobrar os direitos de entrada por administração direta, extinguiu os registros internos, ao entorno dos principais arraiais, e manteve somente os que estavam situados nas fronteiras da capitania. Durante a primeira metade do século XVIII, contudo, o valor dos impostos não era padronizado, e os contratadores cobravam diferentes montantes dos viajantes que passavam pelos registros. Somente em 1773, os valores aplicados pelos administradores dos caminhos foram definidos e publicados em todas as entradas: 3\$000 réis por cabeça de gado de muar; 1\$500 réis por cabeça de gado bovino; 3\$000 réis por cabeça de escravo, fossem novos ou ladinos; 2\$250 réis por carga de duas arrobas de fazendas secas; e \$770 réis por carga de duas arrobas ou por barril de líquidos de fazendas molhadas<sup>299</sup>.

Dos registros instituídos ao longo dos caminhos, enquanto alguns fiscalizavam a cobrança do quinto, outros ficavam responsáveis por controlar o fluxo de pessoas e artigos que chegavam à capitania mineira<sup>300</sup>. Guarnecidos por uma patrulha policial/militar, cuja tarefa era evitar ou mesmo reprimir o extravio de mercadorias, estes postos de controle eram, no geral, instalações bem modestas, compostas pela “casa do registro”, pela residência do administrador, um quartel para os soldados, um rancho para os tropeiros e um curral para os animais em trânsito<sup>301</sup>.

No início do século XIX, ao passar pelo registro do Paraíba, o viajante e comerciante inglês João Mawe afirmou que o registro nada mais era do que uma casa de madeira levantada sobre duas estacas, que a protegiam das enchentes do rio. Possuía alojamento para os guardas e uma varanda que dava acesso as balsas, uma construção simples e sem muitos requintes. Na região do Paraibuna, na margem esquerda do rio, Mawe alcançou o registro do Paraibuna, por ele descrito como “melhor guardado e maior que o anterior”, tal como o registro de Matias Barbosa, que segundo o viajante estava situado em um “bosque quase impenetrável”<sup>302</sup>.

---

<sup>298</sup> LAMAS, Fernando Gaudereto. Administração colonial na capitania do ouro: uma análise do contrato das entradas no final da primeira metade do setecentos. In: *História: Questões & Debates*, Curitiba, n° 47, 2007, p. 160; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 44-45.

<sup>299</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. Elementos da fiscalidade de Minas Gerais provincial. In: *Almanack Braziliense*. São Paulo, n°10, p. 115-129, 2009, p. 116; IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho*, 2012, 177.

<sup>300</sup> COSTA, Antônio Gilberto. Registros do Caminho Novo para as minas de ouro nos mapas antigos, 2015, p. 86. Ver também: IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho*, 2012.

<sup>301</sup> Protegidos por soldados, os registros dos caminhos foram, não raras vezes, chamados de contagem. Para mais informações, ver: BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário da terra e da gente de Minas*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987, p. 67; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 45.

<sup>302</sup> MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1978, p. 107-152.

Cerca de dois anos depois, em 1811, o barão Wilhelm Ludwig von Eschwege fez relatos semelhantes ao do viajante inglês. Ao passar pelo Registro do Paraíba, foi abordado por seis ou 10 praças que examinavam passaportes e revistavam os que saíam da capitania mineira, coibindo o contrabando de diamantes e demais produtos. Na margem esquerda do rio Paraíba, no município de Simão Pereira, observou a presença de outro Posto de Guarda, este, com 16 soldados, que severamente conferiam os passaportes dos viajantes. Dali, e ainda seguindo pelo mesmo caminho, chegou à região de Mathias Barbosa, onde estava situado outro registro, por ele descrito como “Alfândega”<sup>303</sup>.

Em 1816, o conhecido botânico e viajante francês Auguste de Saint Hilaire chegou à capitania mineira na companhia do Barão Georg Heinrich von Langsdorff. No registro do Paraíba, apresentou os documentos ao comandante do posto e obteve o visto no passaporte. Em seguida, às margens do rio Paraíba, no registro de mesmo nome, destacou que a fiscalização era mais rígida e se dava em meio a uma “casa muito baixa, aproximadamente quadrada, e cujo teto, muito pouco inclinado, e coberto de telhas, se prolonga sobre uma galeria”. No registro de Mathias Barbosa, formado por edifícios construídos ao redor de um pátio bastante grande, o serviço era feito por empregados civis e um destacamento militar, que juntos controlavam a cobrança dos impostos<sup>304</sup>.

Após o processo de independência do Brasil, em 1822, muitos registros foram extintos e outros tantos se tornaram postos de coletorias e recebedorias<sup>305</sup>. Em 1826, por exemplo, ao passar pela província de Minas Gerais, Alcide Dessalines D'Orbigny, naturalista francês, nada mencionou em relação aos postos de controle do Paraíba, Paraíba ou Mathias Barbosa<sup>306</sup>. Entre os anos de 1834 e 1835, o naturalista inglês Charles James Fox Bunbury relatou sobre a travessia que fez no rio Paraíba por meio de uma ponte volante, bem como a passagem pelo rio Paraíba por meio de uma ponte de madeira bem conservada e sólida. Nada mencionou sobre os registros, mas assinalou sua chegada à Mathias Barbosa, informando que o mesmo posto de controle que antes examinava os passaportes e controlava a entrada de mercadorias, achava-se agora completamente abandonado<sup>307</sup>.

Não obstante as mudanças que ocorreram após a constituição do império do Brasil, seis registros que já existiam no século XVIII e sete postos de controle que foram criados nas décadas de 1810 e 1820 permaneceram em atividade<sup>308</sup>. O registro da Mantiqueira, por exemplo, principal

---

<sup>303</sup> ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. *Jornal do Brasil 1811-1817*, 2002, p. 217-257.

<sup>304</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 2000, p. 42-50.

<sup>305</sup> COSTA, Antônio Gilberto. *Registros do Caminho Novo para as minas de ouro nos mapas antigos*, 2015, p. 93.

<sup>306</sup> D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca a través do Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1976, 109-165.

<sup>307</sup> BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um Naturalista Inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1981, p. 55-56.

<sup>308</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da Província: Rotas e Comércio Interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Estadual Paulista, 2006, p. 140.



via de acesso à capitania mineira na primeira metade do setecentos, funcionou pelo menos até 1827, quiçá em anos posteriores. Ora, sabendo que entre 1809 e 1833 o destino dos viajantes que saíam do Rio de Janeiro, com ou sem escravos, era notadamente a capitania/província mineira, é possível que estes mesmos tropeiros, por mais de uma vez, tenham passado pelos registros ao longo dos caminhos. Por isso, documentos que captam informações sobre o trânsito de tropas e mercadorias no comércio regional, com dados quantitativos e qualitativos, são importantes fontes de pesquisa para aqueles que se dedicam ao estudo do tráfico interno de escravos para Minas Gerais na primeira metade do século XIX.

### **3 - Livros de registro de rendimento das entradas: o tráfico interno de escravos nos caminhos de Minas Gerais**

Os *corpora documentais* da Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto (CCCOP), dispersos entre a Biblioteca Nacional, o Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e o Arquivo Público Mineiro, reúnem manuscritos produzidos em Minas Gerais entre os anos de 1701 e 1850, aproximadamente. Trata-se de volumosa documentação, cuja dispersão e não sistematização das séries que a compõem muito dificultam a análise de pesquisadores<sup>309</sup>. Na parte mais volumosa da Coleção, concentrada no Arquivo Nacional, há documentos de natureza diversa, acoplados em livros fiscais ou em papéis avulsos<sup>310</sup>.

Em meio a esta documentação, deparamo-nos com basicamente dois tipos de livros contábeis dos registros: os livros de direitos de entrada, ou real subsídio, e os livros de gêneros de exportação<sup>311</sup>. Aqui, interessa-nos especificamente os primeiros, para os quais encontramos informações disponíveis até o ano de 1832, quando os direitos de entrada foram extintos.

Nos livros de rendimento de entradas, o administrador fazia o levantamento de todas as mercadorias que passavam pelo registro, lançando os devidos impostos. A despeito de ser uma fonte padronizada, os livros são geralmente volumosos e apresentam uma caligrafia de difícil apreensão. A não padronização de informações é outro problema que perpassa a documentação, haja vista que poucos registros mencionam o destino final das mercadorias importadas. Há também a dificuldade com os homônimos, revés já bastante conhecido por aqueles que têm no nome o fio

---

<sup>309</sup> CARRARA, Ângelo Alves. *A Real Fazenda de Minas Gerais: guia de pesquisa da Coleção da Casa dos Contos de Ouro Preto*, volume 1. Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2003, p. 11.

<sup>310</sup> FIGUEIREDO, Luciano Raposo. Casa Dos Contos - Potencialidades de Pesquisas. In: *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira*, Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

<sup>311</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, c. 1800-1830. In: *Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, Caxambu, 2008, p. 2.

condutor de suas pesquisas<sup>312</sup>. Em não poucos casos, o nome dos viajantes encontra-se ilegível e/ou abreviado, possivelmente, por serem tropeiros já conhecidos dos administradores ou mesmo por falta de cuidado daqueles que faziam os assentamentos<sup>313</sup>.

**Figura 3: Livro de direitos de entrada do Registro do Caminho Novo (1814-1815)**

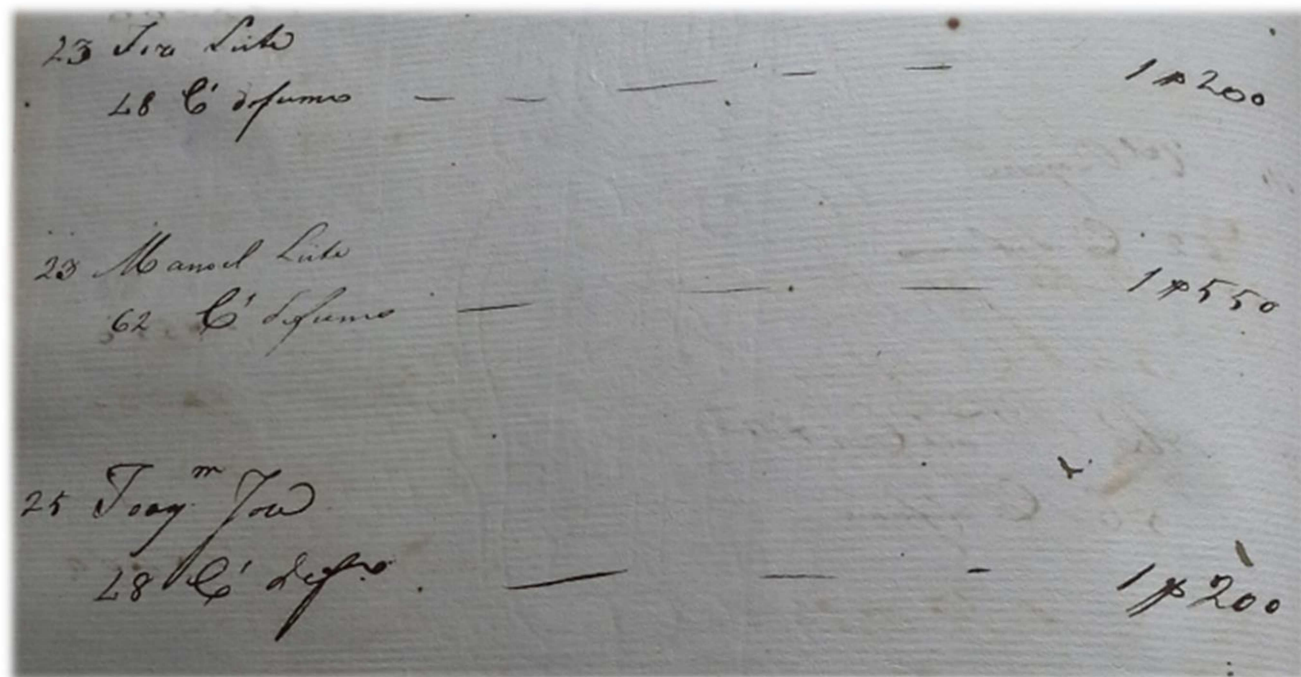
Julho de 1814			
1.	João Bento da Silva para São João	48 Escavas Novas	1444000
		48 Esc. M. 1/2	" "
	Manoel da Silva para São João	109 Cargas de maldado	819750
		109 C. de mald.	" "
2.	Francisco Soares Gomes para Sabará	2 fardos e Vombucillo	99844
		8 can. 24 m. 1/2	46 24 1/2
	Antônio José Pereira para São João	46 Cargas de maldado	344500
		46 C. de mald.	" "

Fonte: ANRJ, CCCOP; Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 1.

<sup>312</sup> Para mais informações, ver: GINZBURG, Carlo. O nome e o como, 1991; FRAGOSO, João Luis Ribeiro. Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica. In: *Topoi* (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 5, p. 41-70, 2002; SCOTT, Ana Silvia Volpi; SCOTT, Dario. Cruzamento Nominativo de Fontes: desafios, problemas e algumas reflexões para a utilização dos registros paroquiais. In: *XV Encontro Nacional de Estudos de População*. Caxambu, Minas Gerais, 2006.

<sup>313</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 21.

**Figura 4: Livro de direitos de entrada do Registro da Mantiqueira (1815-1829)**



Fonte: ANRJ, CCCOP; Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 688, 1815-1829, p. 22.

Se o viajante passasse pelo registro com mercadorias pertencentes a outrem, o que era comum acontecer, o nome do responsável pelos gêneros comercializados deveria ser relatado. Na prática, no entanto, é possível que os condutores se aproveitassem da boa reputação de algum outro comerciante para passar mercadorias em seu nome. Como na portaria de Polícia da Corte do Rio de Janeiro, os condutores se valeram dos laços de amizade, confiança e/ou mesmo de parentesco que possuíam com os administradores dos registros<sup>314</sup>. Na América portuguesa e no Brasil imperial, gozar de boas relações pessoais era fundamental.

<sup>314</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 65-66.

Figura 5: Livro de direitos de entrada do Registro do Paraibuna (1831)

Item	Value	Total
1 can. fax	1020	1020
Pagou labres		
De Honorario Jose Ferr.		
1 causa lera	4	
8 Fardos	32	36
1 can. m. Hap.	2	38
3 Caix. ferr.	8	46
1 Embr. Cas.	1	47
1 can. m. Hap.	1	48
1 Embr. Hap. Labre	3	51
1 D. m. g.	1	52
<hr/>		
De Custodia Jose Couto		
3 can. m. ferr.	8	
1 D. Moanda	1	9
1 Embr. saler	1	10
1 D. Cambusa	1	11
<hr/>		
De can. m. Hap. m. Hap.		

Fonte: ANRJ, CCCOP; Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 26.

Em que pesem os problemas aludidos, contratempo maior consiste na falta de periodicidade da fonte. Com a abertura de novas estradas, oscilações na economia e as próprias medidas administrativas adotadas pela Coroa, alguns registros funcionaram por um curto período de tempo. Outros, ainda que em constante atividade, foram transferidos para novas paragens, sobretudo em função da maior ou menor movimentação das estradas<sup>315</sup>. Com efeito, se para alguns registros possuímos análises de períodos completos, para outros dispomos de dados bastante fragmentos.

<sup>315</sup> Sempre que fosse conveniente ao acréscimo da arrecadação, estivesse na administração da Fazenda Real ou nas mãos de particulares, registros podiam ser extintos, transladados e/ ou mesmo instaurados, desde que as autoridades fossem informadas. CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007, p. 115; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 85.

Ainda assim, consoante as análises de Felipe Rodrigues de Oliveira, a divisão dos registros entre as comarcas de Minas Gerais permaneceu de forma mais ou menos estável entre 23 e 26 repartições, com seis postos de fiscalização no Rio das Mortes, quatro na zona curraleira central, cinco no Paracatu, cinco no Tejuco/Serro e cinco ou seis em Minas Novas<sup>316</sup>.

No presente trabalho, para melhor compreender a dinâmica do tráfico interno de escravos para Minas Gerais nas primeiras décadas do oitocentos, dedicamo-nos ao estudo de cinco postos de fiscalização: (1) o registro da Mantiqueira, (2) o registro do Picu, (3) o registro do Caminho Novo, (4) o registro de Matias Barbosa e (5) o registro do Paraibuna, via pela qual passaram mais de 30 mil escravos vindos do Rio de Janeiro, notadamente *novos* e “que trouxe” (Quadro 3 – Capítulo 2).

Transcrevemos e tabulamos todas as informações presentes nos livros, o que redundou na elaboração de um extenso banco de dados, com mais de 11 mil registros. Os dados foram reproduzidos *tal e qual* apareceram na fonte original, de modo que não poucos nomes permaneceram incompletos e/ou abreviados (Figura 4). Para mais, com o objetivo de analisar o tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX, nos fiamos mais em determinados elementos e menos em outros. Ou seja, priorizamos os nomes, a data das passagens e até as mercadorias, visto que não poucos comerciantes passaram pelos registros conduzindo grandes comboios de escravos.

O cruzamento entre os registros de despachos e passaportes da Polícia Corte e os livros de rendimentos de direitos de entrada favorecem a percepção dos espaços, dos fluxos mercantis e das relações comerciais do tráfico interno de escravos. Proceder ao cruzamento entre as fontes documentais supracitadas, no entanto, não constitui tarefa fácil, primeiro por conta do volume da documentação consultada<sup>317</sup>; segundo, em função das lacunas temporais dos documentos, em especial dos livros de real subsídio (direitos de entrada). Desse modo, não temos aqui qualquer pretensão de apresentar números exatos ou de esgotar as possibilidades de análise sobre as fontes mencionadas. Buscamos, através de exemplos e de uma abordagem mais qualitativa, averiguar como se dava o negócio de comprar negros *novos* no Rio de Janeiro e vendê-los pelo interior do país, notadamente no circuito Rio-Minas. Para tanto, trabalhamos com amostragens, com comerciantes e situações que nos chamaram atenção durante a pesquisa.

Os códices confeccionados pela Polícia da Corte demonstram cenários sociais do tráfico interno de escravos. Os registros de despachos, por exemplo, nos permitem analisar as estruturas

---

<sup>316</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 85.

<sup>317</sup> Juntos, os códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425, que atinam ao comércio interno de cativos e ao fluxo de livres no Sul-Sudeste do país durante as três primeiras décadas do século XIX, contemplam mais de 60 mil registros. Os livros de real subsídio, por sua vez, referentes aos registros da Mantiqueira, Picu, Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna, somam mais de 11 mil registros.

e as alterações dos negócios, os personagens que fizeram parte deste comércio e as relações sociais estabelecidas entre eles. Os passaportes, além de informações sociais sobre os viajantes, aludem a mercadores em “trânsito”, a negócio ou a ‘passeio”, pessoas livres ou escravas que partiam acompanhadas ou sozinhas. Em síntese, o próprio ponto de partida do fluxo do tráfico interno de cativos. Os registros de entrada, por sua vez, relevam o percurso, o movimento da *sociedade traficante*. Partida e trânsito em conjunto.

O cruzamento entre estas duas *corpora documentais* nos permite analisar o movimento do tráfico interno de escravos de forma mais detalhada. Descortinam-se as rotas, a estrutura dos comboios que seguiam em direção à capitania/província mineira, os agentes que alimentaram a reprodução da escravidão e até mesmo as estratégias utilizadas por eles.

Francisco Antônio de Sousa despachou nove escravos ladinos para a província mineira no dia 30 de julho de 1831. No dia 06 de agosto, com destino à comarca do Rio das Mortes, passou pelo registro do Paraibuna com 11 cativos *novos*<sup>318</sup>. Antônio Carlos de Magalhães expediu 18 escravos ladinos para Minas no dia 30 de junho de 1831, todos comprados a João Gomes Neto e pertencentes a “vários correspondentes na cidade da Bahia”. Duas semanas depois, deu entrada no registro do Paraibuna com 45 africanos *novos*, todos endereçados a Serro Frio<sup>319</sup>. Nos exemplos mencionados, dois aspectos chamaram a nossa atenção. Primeiro, a disparidade entre o número de escravos despachados do Rio de Janeiro e o número de cativos arrolados no registro. Segundo, a saída de escravos ladinos e a passagem de cativos *novos* pelo registro.

Se os dois comerciantes não mentiram sobre o número de cativos despachados do Rio de Janeiro, os mesmos foram adquiridos ao longo do percurso. O negócio de comprar e vender gente, como já ressaltamos, acontecia também à beira das estradas. No que tange à saída de escravos ladinos da Corte e a passagem de escravos *novos* no registro, algumas suposições podem ser levantadas, desde a ‘mentira’ contada pelos comerciantes, até a aquisição de cativos *novos* nos municípios e nas estradas. Em quaisquer dos casos, é provável que os comerciantes gozassem da anuência dos funcionários da Polícia e dos registros fiscais. Nos circuitos mercantis do oitocentos, relações de amizade e de confiança davam suporte as transações comerciais.

Ademais, o que hoje chamamos de “equivocos” e “distorções” são antes uma fonte de informação, um indício para o estudo do mercado interno de escravos e das estratégias utilizadas pelos comerciantes que passavam pelas fronteiras da Corte. Como já sublinharam João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, os códices da Polícia viabilizam não só a construção de gráficos e

---

<sup>318</sup> AN-CP, Códices 424, volume 7, página 37; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 125.

<sup>319</sup> AN-CP, Códices 424, volume 7, página 14; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 111.

análises quantitativas, mas também o estudo das relações vividas entre os negociantes, os viajantes e os funcionários do governo<sup>320</sup>. E o mesmo vale para os registros fiscais de entrada, decerto.

Em resumo, o cruzamento entre os despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte e os registros de rendimentos de direitos de entrada, inclusive de suas ‘mentiras’ e distorções, nos permite analisar a movimentação do eixo mercantil e migratório mais dinâmico no negócio de comprar e vender cativos nas três primeiras décadas do século XIX, o circuito Rio-Minas.

### 3.1 – Os registros da Mantiqueira e do Picu: escravidão e família

Ao sul/sudeste e ao norte da capitania mineira controlavam-se as mercadorias que vinham dos três principais mercados abastecedores de Minas: Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia. Durante a primeira metade do século XVIII, as tropas que saíam do Rio de Janeiro com destino a Minas Gerais eram geralmente conduzidas pelo vale do rio Paraíba, onde descansavam e/ou pernoitavam antes de subir a serra e adentrar a capitania montanhosa. Neste caminho estava situado o registro da Mantiqueira, principal via de acesso às Gerais até a segunda metade do setecentos, quando houve a abertura do Caminho Novo<sup>321</sup>.

O registro da Mantiqueira, na antiga rota do Caminho Velho, foi um dos principais em volume e fluxo mercantil. Em princípios do século XIX, concentrava o grosso das importações que se davam entre o sul de Minas e o Rio de Janeiro, testemunhando a passagem de escravos, animais de carga, sal, fazendas secas e molhadas. Foi um dos mais rendosos postos de fiscalização de arrecadação das entradas da capitania mineira, largamente utilizado por aqueles que deixavam o Rio de Janeiro e seguiam para as Gerais, com ou sem cativos<sup>322</sup>.

Na década de 1820, no entanto, com a abertura da estrada do Picu, projeto empreendido por proprietários que viviam nos municípios de Campanha, Baependi e Pouso Alegre, o fluxo mercantil e migratório no registro da Mantiqueira diminuiu consideravelmente. Como alternativa ao tradicional e longo caminho da Mantiqueira, que desembocava em Lorena no alto vale do Paraíba paulista, a nova estrada tomava um atalho em Capivari, passava pelo alto do Picu e atingia o rio Paraíba no município de Areias, ainda em São Paulo. Daí, seguia para Resende, evitando grande contorno. A estrada do Picu ficou pronta em 1822, reduzindo pela metade o tempo gasto no percurso. Em 1829, por obras de particulares de Pouso Alto, mormente ligados à exportação de

---

<sup>320</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 7-9.

<sup>321</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da Província*, 2006, p. 43 e 217; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 86.

<sup>322</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 2-8; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 86.

fumo, um registro fiscal de mesmo nome foi instituído no trajeto, mas as cobranças de direitos de entrada já aconteciam em anos precedentes a sua instalação. Por encurtar o caminho para o Rio de Janeiro, a estrada do Picu substituiu a antiga rota através da Mantiqueira, tornando-se a principal via comercial para o sul de Minas<sup>323</sup>.

No Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, para o registro da Mantiqueira, encontramos livros de direitos de entrada que abarcam o período de 1804 a 1832, salvo lacunas para os anos de 1813, 1814 e 1830. Para o registro do Picu, livros disponíveis para os anos de 1822 a 1831, intervalo que se justifica pela data de conclusão da estrada do Picu e a extinção dos direitos de entrada.

No período indicado, pouco mais de 2.460 escravos passaram pelo registro da Mantiqueira, 414 arrolados como *novos* (16,7%), para os demais não há informação. Os cativos, negros *novos* ou não, eram conduzidos mormente em pequenos comboios, com no máximo 10 escravos. Tais envios representaram 87,4% (417) das passagens, que juntas movimentaram 1.233 escravos (49,9%). Neste conjunto, remessas com um ou dois cativos fizeram-se preponderantes, e a despeito de transportarem apenas 13,4% (332) dos trabalhadores, responderam a 53,6% das entradas. Comboios de 11 a 50 cativos perfizeram 12,1% (58) das passagens e 44,5% (1.099) dos escravos, e tão somente dois (0,4%) comerciantes passaram pelo registro da Mantiqueira com 50 ou mais cativos (Tabela 35).

**Tabela 35: Concentração do tráfico interno: entradas de escravos no registro da Mantiqueira (1804-1832)**

Número de escravos conduzidos	Número de entradas	%	Número de escravos	%
1	180	37,7	180	7,3
2	76	15,9	152	6,2
3	37	7,8	111	4,5
4	30	6,3	120	4,9
5 a 10	94	19,7	670	27,1
11 a 20	59	12,4	780	31,6
21 a 30	6	1,3	138	5,6
31 a 40	5	1,0	166	6,7
41 a 50	4	0,8	175	7,1
51 a 100	2	0,4	137	5,5
Mais de 101	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>477</b>	<b>100,0</b>	<b>2.469</b>	<b>100,0</b>

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira (1804-1832).

<sup>323</sup> Cf. LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 69-70; LENHARO, Alcir. Rota menor: o movimento da economia mercantil de subsistência no centro-sul do Brasil, 1808-1831. In: *Anais do Museu Paulista, Tomo XXVIII*. São Paulo: USP, 1978; RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da Província*, 2006, p. 212-217; RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 3-4; BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário da terra e da gente de Minas*, 1987; CARVALHO, Daniel. *Novos Estudos e Depoimentos*, 1959, p. 64.



Na documentação consultada, raramente conseguimos ter acesso ao destino final dos viajantes, posto que apenas 14 registros apresentaram esta informação. Dos locais mencionados, Pouso Alto e Campanha foram os mais frequentes, conhecidas regiões produtoras de tabaco que pertenceram à antiga Comarca do Rio das Mortes até 1833<sup>324</sup>.

Com o objetivo de analisar o comércio regional e o tráfico interno de escravos no centro-sul do Brasil no início do século XIX, Cristiano Restitutti realizou o cruzamento entre os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte e sete livros de registros sul-mineiros, os registros de Campanha de Toledo, Sapucaí-Mirim, Jaguari, Itajubá, Mantiqueira, Picu e Rio Preto. Segundo o autor, os dados presentes nos códices 419, 421 e 424 revelaram-se extremamente aptos ao cruzamento direto com as fontes dos registros, sendo-lhe possível identificar as tropas saídas de Minas, confirmar a chegada das mesmas até a Corte e acompanhar o regresso dos comboios à capitania/província mineira<sup>325</sup>.

Para realizar este estudo, o autor se valeu dos livros de direitos de entrada e dos livros de gêneros de exportação, também conhecidos como consignação voluntária, disponíveis para o período de 1802 a 1833. A metodologia adotada teve como fio condutor o nome dos comerciantes listados em ambas as fontes, excluindo os homônimos. Com efeito, a análise das informações fornecidas pelos passaportes da Polícia fez-se extremamente necessária<sup>326</sup>.

Ressaltamos, contudo, que o autor não trabalhou com a totalidade dos nomes presentes nas fontes, mas sim com uma amostragem. A amostra incluiu todos os nomes sites entre as letras “A” e “F”, a começar por Abel e terminar com Fulgêncio, critério que representou pouco mais de 35% das pessoas que possuíam estas iniciais. Nos documentos da Polícia da Corte, selecionou as saídas com destino a “Minas Gerais” e “Resende”, localidade situada no caminho direto para o Sul de Minas. No circuito Rio-Minas, excluiu todos os registros cujas informações complementares não indicaram viagens para a região estudada, isto é, despachos e passaportes que tiveram como destino o registro do Paraibuna e outras paragens da Zona da Mata mineira<sup>327</sup>.

Dos nomes identificados, 61,1% estavam presentes em ambas as fontes. Destes, 39,1% apareceram como importadores e 36,4% como exportadores. Os registros de maior circulação, Mantiqueira, Picu e Rio-Preto, comportaram também as maiores proporções de viagens diretas à Corte. Nos registros do Picu e Rio-Preto a proporção de viajantes que possuíam um “pé no Rio de Janeiro” era quase absoluta, mas no registro da Mantiqueira a importância desses indivíduos foi

---

<sup>324</sup> Nesse sentido, ver: ANDRADE, Marcos Ferreira. A Vila da Campanha da Princesa: fontes para a História do Sul de Minas. In: *Vária História*, Belo Horizonte, nº 23, 2000; RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, c. 1800-1830, 2008, dentre outros.

<sup>325</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 2-3.

<sup>326</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 3-4.

<sup>327</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 7.

bastante reduzida no quesito “importações”. Segundo o autor, dois motivos justificam esta disparidade: primeiro porque o registro da Mantiqueira contém informações referentes a finais do século XVIII, além do século XIX; segundo porque a meados da década de 1820, como já aludimos, a estrada do Picu captou a maior parte do trânsito que antes se dava pela Serra da Mantiqueira<sup>328</sup>.

De maneira geral, pode-se dizer que os comerciantes que transitavam a partir da Corte ou em direção a ela, eram os que possuíam maior número de passagens pelos registros. Não por acaso, por sucessivas vezes proprietários sul-mineiros encaminharam representações à Corte com a finalidade de reclamar sobre o inadequado atendimento das estradas que levavam à capital. Como bem demonstrou Alcir Lenharo, no Sul de Minas havia muitos proprietários envolvidos no comércio de abastecimento com o Rio de Janeiro, homens que prestavam serviços específicos à administração pública e eram agraciados com encargos compensadores<sup>329</sup>.

Na amostra elaborada por Restitutti, os maiores índices de cruzamento para os despachos de escravos ocorreram no destino a “Minas Gerais por Itaguaí”, com 78% dos escravos *novos* e 75% dos ladinos. Lembramos, contudo, que 59,6% dos cativos que chegaram a Minas Gerais o fizeram sem especificar o município e/ou o posto de controle utilizado (Quadro 3 – Capítulo 2). Também entre estes, Restitutti identificou tropeiros que transitavam pelos registros sul-mineiros, responsáveis por considerável parcela dos cativos expedidos para “São Paulo por terra” e “São Paulo via Itaguaí”. É importante frisar que o registro de Itaguaí servia ao movimento da estrada real Rio-São Paulo e atendia particularmente à região mais ocidental do Sul de Minas<sup>330</sup>.

Para o registro do Picu, um dos mais movimentados do século XIX, os livros de real subsídio, ou direitos de entrada, fornecem informações mais completas acerca dos escravos importados. Entre os anos de 1822 e 1831, pouco mais de 2.900 cativos passaram por este posto de controle, 2.866 (98,2%) recém-chegados da África. Como na Mantiqueira, os pequenos comboios (1 a 10 cativos) foram preponderantes, e juntos representaram 85,8% das viagens (434) e 42,8% (1.250) dos escravos. Condutores de 11 a 50 municípios empreenderam 13,2% (67) dos envios, mas fizeram ingressar 46,8% (1.365) dos cativos que cruzaram o registro do Picu no período em análise. Tão somente cinco (1%) entradas se deram com 51 ou mais escravos, e juntas perfizeram 10,4% dos trabalhadores arrolados (Tabela 36).

---

<sup>328</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. *A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais*, 2008, p. 9-10.

<sup>329</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 69-70.

<sup>330</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 69. RESTITUTTI, Cristiano Corte. *A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais*, 2008, p. 11

**Tabela 366: Concentração do tráfico interno: entradas de escravos no registro do Picu (1822-1831)**

Número de escravos conduzidos	Número de entradas	%	Número de escravos	%
<b>1</b>	169	33,4	169	5,8
<b>2</b>	99	19,6	198	6,8
<b>3</b>	49	9,7	147	5,0
<b>4</b>	28	5,5	112	3,8
<b>5 a 10</b>	89	17,6	624	21,4
<b>11 a 20</b>	40	7,9	567	19,4
<b>21 a 30</b>	18	3,6	435	14,9
<b>31 a 40</b>	5	1,0	177	6,1
<b>41 a 50</b>	4	0,8	186	6,4
<b>51 a 100</b>	5	1,0	303	10,4
<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>506</b>	<b>100,0</b>	<b>2.918</b>	<b>100,0</b>

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do registro do Picu (1822-1831). Dos cativos 2.915 escravos que passaram pelo registro do Picu, 2.899 eram *novos*, oito eram ladinos e para os demais não há informação.

Ao analisar os tropeiros sul-mineiros envolvidos no comércio de gêneros de subsistência para o Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, Alcir Lenharo identificou diferentes “tipos de condutores”, desde grandes proprietário de terras e escravos, à cativos condutores de tropa<sup>331</sup>. A presença de escravos tropeiros foi sublinhada também por Cristiano Restitutti<sup>332</sup>.

O escravo Sabino, ora descrito como “de nação Angola” ora como crioulo, pertencia ao capitão Antônio Silvério da Silva, comerciante que vivia em Minas Gerais. No dia 10 de maio de 1830, Sabino chegou ao Rio de Janeiro pelo registro de Itaguaí com cinco escravos parceiros, todos companheiros de tropa<sup>333</sup>. Poucos dias depois, o escravo do capitão Antônio Silvério deu entrada no registro do Picu com diversas mercadorias, tudo no valor de 14\$062 réis<sup>334</sup>.

O capitão Silvério, por sua vez, negociante que atuava no comércio de fumo e fazendas secas desde 1818, e no negócio de comprar e vender escravos desde 1813, permaneceu ativo em ambas as atividades até, pelo menos, 1829. No ano em questão realizou sua última e maior remessa de escravos para Minas Gerais, com 50 africanos *novos*. Para esta capitania/província efetuou cerca

<sup>331</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 92-96.

<sup>332</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 15.

<sup>333</sup> Na vinda ao Rio de Janeiro, a tropa passava por certos registros e/ou presídios, onde se retirava uma “guia”. A legislação assim o indica como a Decisão n. 136, de 14 de novembro de 1822, que mandava “estabelecer no Porto da Estrela uma Comissão de Polícia, encarregada da expedição dos Passaportes aos Tropeiros e Mineiros”. Desta maneira, os registros de entrada de tropeiros atestam o local pelo qual a tropa passou ou tirou a “guia”, e a data de passagem ou expedição da “guia”, ou de outro documento. Nesse sentido, ver: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. *Tráfico de escravos, mercadores e fianças*, 2001a, p. 17.

<sup>334</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Cod. 413, 1830, p. 9; AN-CP, Códice 419, volume 2, página 51V.

de 13 despachos, que juntos conduziram 100 cativos recém-chegados da África<sup>335</sup>. De 1830 em diante, ao que parece, não mais se envolveu no traslado de negros *novos*, mas no comércio de miudezas continuava operante por meio de seus escravos tropeiros<sup>336</sup>. O trânsito entre a Corte do Rio de Janeiro, os registros fiscais e o destino final dos viajantes ajudava a criar laços sociais entre distintos grupos, inclusive entre senhores e escravos.

Na América portuguesa e no Império do Brasil, escravos mercadejavam associados e/ou a mando de seus senhores. Era assim porque uma sociedade escravista se definia para muito além do mero uso da mão de obra cativa. Implicava, entre os próprios escravos, o compartilhar de valores, hierarquias sociais e políticas com orientações cognitivas na escravidão<sup>337</sup>. Nos registros do Pico e da Mantiqueira, no quesito importações, 3,5% (255) das entradas foram realizadas por cativos tropeiros, responsáveis também pela condução de outros escravos. O número, que à primeira vista parece irrisório, muito revela sobre a *sociedade traficante*. O mesmo tráfico/tropeirismo que reproduzia a escravidão, dava liberdade para quem participava do negócio.

Torna-se um cativo tropeiro não era para todos, mas no quesito confiança, o crioulo João Francisco muito se destacava perante os demais. Escravo do capitão-mor Manoel Pereira Pinto, João gozava de plena confiança do seu senhor. Entre os anos de 1817 e 1822, realizou quatro viagens para Resende, sempre na companhia de parceiros e camaradas. Resende também era destino do capitão Manoel Pereira Pinto, que pela portaria da Polícia passou em duas ocasiões, ambas arrolado como tropeiro “natural e morador” em Minas Gerais<sup>338</sup>. No dia 15 maio de 1819, Manoel Pereira saiu do Rio de Janeiro com cinco cativos “que trouxe” e quatro camaradas. Cerca de 15 dias depois, passou pelo registro da Mantiqueira com 12 escravos, no valor de 36\$000 réis.<sup>339</sup> Poderiam ser os mesmos cativos “que trouxe” e seus camaradas, caso os mesmos também fossem escravos. Mas por que Manoel pagaria direitos de entrada para os próprios cativos ajudantes de tropa? Tratava-se, provavelmente, de negros *novos* adquiridos ao longo do percurso.

---

<sup>335</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Pico, Cód. 408, 409 e 411, 1824, 1825 e 1827; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cód. 688, 797, 798, 1920 e 2570, 1815-1829, 1817-1819, 1824 e 1826; AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14 e 21, páginas 80V, 243, 209, 84, 54V, 332V, 254, 167, 434V, 237V, 252, 38 e 111. Além disso, identificamos Antônio Silvério da Silva em uma viagem para Resende, em 1826. AN-CP, Códice 424, volume 1, página 110.

<sup>336</sup> Além do escravo tropeiro Sabino, em documentação referente aos registros do Pico e da Mantiqueira, constam os nomes de João e Joaquim, ambos escravos do capitão Antônio Silvério da Silva. ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do registro da Mantiqueira, Cód. 671, 1832, p. 3; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Pico, Cód. 413 e 415, 1830 e 1831, p. 7 e 5. Ademais, nos despachos e passaportes da Polícia da Corte, identificamos o nome de Jacob, escravo tropeiro que também pertencia ao capitão Silvério. AN-CP, códice 419, volumes 2 e 3, páginas 43V, 84 e 96V.

<sup>337</sup> FINLEY, Moses. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991; SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*, 1998.

<sup>338</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 6, 9, 12, 14 e 16, páginas 159, 373V, 254, 159, 371V e 186V.

<sup>339</sup> AN-CP 421, volume 12, página 186V; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cód. 2570, 1817-1819, p. 85.

Como já mencionamos, paragens da província fluminense, como Itaguaí e Resende, eram pontos de entroncamento de rotas negreiras internas para São Paulo e Minas Gerais.

No que se refere ao escravo João crioulo, o cruzamento entre as fontes revelou que ele comercializava fazendas secas, cargas de molhados e outras miudezas. Nada podemos afirmar sobre o destino de suas andanças, mas em maio de 1824, quando pela primeira vez foi arrolado neste posto de controle, declarou que seguia para Baependi. Deste ano em diante, até 1831, João Francisco foi sinalizado 17 vezes nos livros de direitos de entrada, quase todas fazendo referência ao seu senhor, era “escravo do capitão-mor Manoel Pereira Pinto”<sup>340</sup>.

Se os escravos chefes de tropa eram pouquíssimos em relação ao total de chefes, proporção ainda menor foi verificada entre aqueles que conduziam cativos *novos*. Tomé, escravo do capitão Valentim José Rodrigues, com frequência deixava o Rio de Janeiro e seguia em direção à Resende, quase sempre na companhia de parceiros. Além disso, por duas vezes partiu para Minas Gerais pelo registro de Itaguaí, uma das quais, com dois cativos *novos*. De estatura ordinária, rosto comprido e lábios grossos, Tomé vivia em Minas Gerais com o seu senhor. Ao longo de cinco anos, de 1813 a 1818, realizou pelo menos nove viagens<sup>341</sup>, mas ao que tudo indica suas andanças começaram anos antes, ainda em 1806, pelo interior da capitania mineira.

Entre 1806 e 1811, o escravo Tomé, registrado como Tomé Rodrigues, o mesmo sobrenome de seu senhor, foi arrolado sete vezes nos livros de direitos de entrada do registro da Mantiqueira, transportando cargas de sal, fazendas de seco, líquidos diversos e escravos. No dia 8 de setembro de 1811, por exemplo, deu entrada no registro da Mantiqueira com 68 cargas de molhados, uma carga de seco e 11 cativos, pelos quais pagou 33\$000 réis<sup>342</sup>. Em verdade, além de Tomé, o capitão Valentim confiava serviços a outros escravos tropeiros, como José e João angola, de sua propriedade<sup>343</sup>. Outrossim, no registro da Mantiqueira, em 1807, identificamos o escravo Manoel, também pertencente ao capitão Valentim José Rodrigues<sup>344</sup>.

Mas dos cativos tropeiros de Valentim, Tomé era o único que possuía o sobrenome “Rodrigues”. Possuir o sobrenome do seu senhor, mesmo que na condição de escravo, certamente

---

<sup>340</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Cód. 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415 e 449, 1824, 1825, 1826, 1827, 1828, 1829 e 1830, p. 5, 9, 15, 17, 20, 21, 24, 25, 34, 35, 41, 46 e 56; Nos despachos e passaportes da Polícia constatamos ainda o nome de José, outro escravo que pertencia a Manoel Pereira Pinto. AN-CP, Códice 421, volume 8, página 20.

<sup>341</sup> AN-CP 421, volumes 3, 4, 5, 6, 9 e 10, páginas 65V, 220V, 105, 138V, 200V, 270, 54, 340 e 156.

<sup>342</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cód. 16 e 728, 1804-1809 e 1811, p. 75.

<sup>343</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 5, 6, 8, 10, 11, 12 e 13, páginas 289, 302, 195, 63, 65, 304, 276V, 314, 243V, 357 e 112.

<sup>344</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 16, 1804-1809, p. 97 e 98.

o distinguia dos demais companheiros de escravidão. Podia “marcar o ingresso no mundo da liberdade”<sup>345</sup>. Nas palavras de Russel-Wood

“Ser capaz de escolher o próprio sobrenome impõe à pessoa que faz a escolha um substancial fardo psicológico e emocional. Uma opção destas abre as cortinas das janelas do eu interior da pessoa. A pesquisa das práticas de escolha do sobrenome no Brasil [...] tem o potencial de revelar valores, prioridades e desejos, como um africano ou afrodescendente, escravo, alforriado ou nascido livre, via a si mesmo e como era a identidade que desejava que os outros reconhecessem. As práticas de escolha do sobrenome têm o potencial de levar o historiador àquela parte do indivíduo que não é revelada pelos códices e pode conter a chave da compreensão de como um escravo ou liberto de cor gostaria de ser identificado”<sup>346</sup>.

José da Costa, escravo de Francisco de Paula Bueno da Costa, atuava como parceiro de tropa e auxiliava o seu senhor no negócio de comprar e vender cativos no interior do país. No dia 19 de maio de 1831, Bueno da Costa expediu 14 escravos ladinos para Minas Gerais. Cerca de 11 dias depois, no registro do Picu, o escravo José da Costa deu entrada com 11 cativos *novos*, pelos quais pagou o valor de 33\$000 réis<sup>347</sup>. O senhor, que provavelmente mentira sobre o ‘tipo de escravo’ expedido na Corte, delegou a trapaça ao cativo em que mais confiava, reconvertendo ladinos em *novos* no registro fiscal. A relação entre senhor e escravo era baseada na confiança.

O capitão Miguel Pereira da Silva, comerciante natural e morador em Minas Gerais, atuou no tráfico interno de escravos de 1818 a 1828, período no qual realizou cinco viagens, todas com destino a Resende. Para lá expediu cerca de 80 africanos, em pequenos e médios comboios, o maior com 48 recém-chegados<sup>348</sup>. Foi alferes e depois capitão, rosto já conhecido nos registros do Picu e da Mantiqueira, por onde transitava desde 1808. Além do comércio de escravos, o cruzamento entre as fontes revelou que Miguel mercadejava cargas de sal, fumo, cargas de seco, animais e outros produtos, quase sempre de sua própria conta. Em 1826, por exemplo, deu entrada no registro do Picu com 90 cativos *novos*, o maior comboio de escravos que passou por este posto de controle no ano em questão<sup>349</sup>.

Antônio, de nação angola, era o escravo de confiança do capitão Miguel Pereira, também conhecido nos registros do Picu e da Mantiqueira. Entre os anos de 1821 e 1831, realizou pelo

---

<sup>345</sup> HAMEISTER, Martha Daisson. *Para dar calor à nova povoação: estudo sobre estratégias sociais e familiares a partir dos registros batismais da Vila do Rio Grande (1738-1763)*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006, p.100.

<sup>346</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. *Escravos e libertos no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.344.

<sup>347</sup> AN-CP, Códice 424, volume 5, página 173; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Cod. 415, 1831, p. 9.

<sup>348</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 10, 12, 16 e 21, páginas 166V, 237V, 190V, 161, 152 e 173;

<sup>349</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cód. 16, 688, 728, 1920, 2570 e 2572; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Cód. 409 e 410, 1825 e 1826, p.

menos 18 viagens, transportando cargas de seco, cargas de fumo, fazendas secas e líquidos diversos. Além disso, conduziu cativos *novos* em duas ocasiões diferentes, em junho e em agosto de 1822<sup>350</sup>. O mercado interno de cativos era também uma forma de unir e criar redes de sociabilidade entre senhores e escravos.

Voltaremos aos cativos tropeiros no próximo capítulo. Por ora, adiantamos que poucos escravos condutores realizaram mais de uma viagem e/ou se dirigiram para mais de um destino. Os que fizeram, de fato se destacaram perante os demais, e, em alguns casos, chegaram a ser alforriados pelos seus senhores.

No Sul de Minas, tropejar em família era estratégia bastante recorrente. Os laços de parentesco constituíam-se como um dos recursos utilizados para que os tropeiros pudessem estruturar as suas redes de negócio. Para Alcir Lenharo, o parentesco servia como ponto de apoio para se firmar na praça comercial, pelo que existem não poucos casos de famílias inteiras dedicadas ao comércio<sup>351</sup>. Destarte, em algumas situações, enquanto os parentes participavam ativamente do transporte terrestre, os patriarcas se encarregavam da importação de escravos. Os Carneiro Santiago, abastada e influente família de Minas Gerais, constituem um bom exemplo neste sentido. Ao associarem as atividades de exportação de fumo e o tráfico de escravos, controlaram todas as etapas do comércio. Entre os anos de 1823 e 1833, ao mesmo tempo em que exportaram 7% do fumo sul-mineiro para o Rio de Janeiro, importaram mais de 6% dos escravos que passaram pelos registros do Picu e da Mantiqueira neste período<sup>352</sup>.

Nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, identificamos o nome de pelo menos quatro integrantes da família, chegando ao Rio de Janeiro com cativos ladinos entre os anos de 1830 e 1832, e expedindo escravos *novos* para Minas Gerais e Resende no intervalo de 1811 a 1830, ínterim no qual comercializaram mais de 260 escravos recém-chegados<sup>353</sup>. Nos circuitos internos de Minas Gerais, no entanto, a família Carneiro Santiago teve participação ainda mais ativa. Entre de 1805 e 1831, realizaram cerca de 80 viagens, passando pelos registros do Picu e da Mantiqueira com diversas mercadorias.

O alferes Manoel Carneiro Santiago, patriarca da família, estava diretamente envolvido no tráfico interno de escravos para Resende e Minas Gerais. No dia 05 de janeiro de 1826, expediu 52 escravos *novos* para a província mineira. Cerca de 20 dias depois, deu entrada no registro do

---

<sup>350</sup> No Registro da Mantiqueira, Antônio deu entrada com dois cativos *novos*; No Registro do Picu passou com seis recém-chegados. ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Códcs. 688 e 2275, 1815-1829 e 1822, p. (completar); ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Códcs. 409, 412, 415, 427 e 429, 1822, 1823, 1825 e 1831, p. 2.

<sup>351</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 37.

<sup>352</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. *A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais*, 2008, p. 15.

<sup>353</sup> AN-CP, Códices 419, 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 7, 9, 12, 14, 16, 19 e 21, páginas 19, 75, 95, 123V, 171V, 199V, 77V, 92, 97 e 155V.

Picu com 30 cargas de seco, três barris de vinho e 51 cativos recém-chegados da África, pelos quais pagou o valor de 153\$000 réis<sup>354</sup>. Sem saídas correspondentes na Corte, Manoel mercadejou mais de 200 escravos pelos registros do Picu e da Mantiqueira, 63,7% (137) dos quais oriundos do tráfico<sup>355</sup>.

Os filhos de Manoel, José e Antônio, também atuavam como tropeiros. Pai e filhos capitaneavam pessoalmente as tropas que possuíam, geralmente compostas por camaradas livres e escravos. Fora a isso, na segunda metade do século XIX, entre os anos de 1868 e 1872, sabe-se que o neto de Manoel, João Carneiro Santiago Sobrinho, foi o maior exportador de fumo na rota Itajubá-Parati<sup>356</sup>. A família fez fortuna baseada no comércio, principalmente ligado à exportação de fumo e a importação de escravos.

Ainda no que se refere ao tráfico interno de escravos no circuito Rio-Minas, a grande quantidade de cativos componentes de tropa, designados como “escravos que trouxe” nos registros de despachos e passaportes da Polícia, tem surpreendido os pesquisadores que se dedicam ao estudo da escravidão em Minas Gerais. A camuflagem de escravos *novos* dentro das tropas, como já demonstramos em capítulos anteriores, configura hipótese nada desprezível<sup>357</sup>. Não obstante o grande volume de mercadorias, e a conseqüente necessidade de mão de obra escrava, é inviável pensar que, perante o total dos códices, de 1809 a 1814, 53,6% dos cativos expedidos fossem do ‘tipo que trouxe’. De 1815 a 1822, escravos “que trouxe” figuram porcentagem ainda mais elevada, 62,4% dos cativos expedidos (Tabela 2 – Capítulo 1). Diante dos números apresentados, parece-nos plausível supor que, embora não fosse a regra, enviar africanos *novos* como se fossem cativos “que trouxe” era sim uma possibilidade<sup>358</sup>.

Por fim, o cruzamento entre os registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte e os livros de real subsídio dos registros sul-mineiros, ampliam sobremaneira as possibilidades de análise sobre o comércio regional e o tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX. Ainda assim, pouco sabemos sobre a maior parte dos tropeiros que deixaram o Rio de Janeiro e seguiram em direção a Minas Gerais, com ou sem cativos (Quadro 3 – Capítulo 2). Para melhor compreender o tráfico interno de escravos e a atuação dos comerciantes que seguiram por outras

---

<sup>354</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 316; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Cod. 410, 1826, p. 1.

<sup>355</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Picu, Códcs. 409, 410, 411 e 414, 1825, 1826, 1827 e 1829, p. 1, 6, 8 e 16; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Códcs. 16, 728, 1920, 2570, 2287, 1804-1809, 1817-1819, 1811, 1823 e 1824, p. 6, 8, 19, 67 e 336.

<sup>356</sup> RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p. 18.

<sup>357</sup> Nesse sentido ver capítulos 1, 2 e também PINHEIRO, Fábio W.A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*, 2007, p. 85-107. Constatações contrárias foram apresentadas em RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008, p.13-14.

<sup>358</sup> Neste sentido, discordamos dos argumentos apresentados por Cristiano Restitutti. Cf. RESTITUTTI, Cristiano Corte. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 2008.



veredas do circuito Rio-Minas, em especial os que transitaram entre a Corte e as localidades que compunham a Zona da Mata mineira, avançaremos na análise da documentação.

#### 4 - A Zona da Mata mineira

Durante muito tempo, a despeito da proximidade que mantinha com o litoral, a Zona da Mata mineira permaneceu como uma região pouco habitada. Após os primeiros descobertos auríferos, com o intuito de evitar desvios e contrabandos que ocorriam nas estradas, a Coroa portuguesa proibiu a abertura de picadas e a instalação de roças e sítios volantes em toda a extensão que dava acesso à região das minas, designando-as como “áreas proibidas”. Estas áreas, situadas a leste da capitania mineira, entre as faixas orientais das comarcas de Vila Rica e Rio das Mortes, formaram um espaço genericamente conhecido como *sertões do leste*, onde se insere a atual região da Zona da Mata e do Vale do Rio Doce<sup>359</sup>.

Não obstante as restrições impostas pela Coroa, ainda no início do século XVIII os *sertões do leste* começaram a ser povoados, mas somente com a construção do Caminho Novo a região se tornou “ponto de passagem” para o intenso fluxo comercial que se dava entre as áreas mineradoras e o litoral fluminense. De fato, o percurso se constituiu como o primeiro vetor de ocupação da Zona da Mata mineira, mas desde os tempos mais remotos, com fronteiras abertas e em constante processo de expansão, o local se configurou como um espaço propício à entrada de indivíduos livres, forros e escravos<sup>360</sup>.

Entre 1710 e 1735, 23 doações de sesmarias foram registradas na antiga freguesia do Caminho Novo, e, além de Garcia Rodrigues Paes, conhecido sertanista paulista, outros tantos indivíduos foram contemplados e ampliaram posteriormente os limites de suas propriedades<sup>361</sup>. Apesar de a Zona da Mata mineira ser um dos locais onde estas propriedades foram instaladas, seu efetivo povoamento somente aconteceu em finais do século XVIII, quando a queda da produção aurífera provocou significativas mudanças na capitania. A contração da atividade mineradora afetou os rendimentos e as oportunidades de expansão na tradicional região das minas, promovendo uma rearticulação econômica e populacional. Quando o peso das quatro comarcas existentes em Minas Gerais foi alterado, freguesias extremamente produtivas e em constante crescimento cederam lugar a outras até então pouco habitadas e menos atrativas economicamente.

---

<sup>359</sup> CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. *Conquista e povoamento de uma fronteira: a formação regional da Zona da Mata no Leste da Capitania de Minas Gerais (1694-1835)*. (Dissertação de Mestrado em Geografia). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2008, p. 75.

<sup>360</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de famílias*, 2005.

<sup>361</sup> CARRARA, Ângelo Alves. *Contribuição para a História Agrária de Minas Gerais (séculos XVIII-XIX)*. Mariana: UFOP, 1999, p. 36-38.

Já no início do século XIX, a comarca do Rio das Mortes concentrava a “maior parte da população livre, da mão de obra escrava e da geração de recursos”, com aumento populacional médio de 3,5% ao ano ou de 158,5% no período de 1767 a 1821<sup>362</sup>.

Para Laird Bergad, tal crescimento justificava-se pelo deslocamento de homens e mulheres provenientes de outras partes da capitania, atraídos pela disponibilidade de terras para a ocupação, agricultura e criação de animais<sup>363</sup>. Ademais, a vasta e diversificada produção de alimentos, principal característica da comarca do Rio das Mortes, permitiu que ao longo do século XVIII esta área fosse o principal centro abastecedor de Minas Gerais, responsável pelo provimento de um amplo conjunto de mercados internos e externos à comarca. Ao passar pela região em 1782, o desembargador José João Teixeira Coelho escreveu:

A comarca do Rio das Mortes é mais vistosa e a mais abundante de toda a capitania em produção de grãos, hortaliças e frutos ordinários do país, de forma que, além da própria sustentação, prove toda a capitania de queijos, gados, carnes de porco etc.<sup>364</sup>.

Congênere a outras áreas da capitania, a comarca do Rio das Mortes vivenciou inúmeras alterações administrativas ao longo dos anos. Na primeira metade do século XIX, mais especificamente entre os anos de 1809 e 1833, esta comarca era formada pelos termos de São João Del Rei, São José Del Rei, Barbacena, Campanha da Princesa, Baependi, Jacuí, Tamanduá e Queluz. Em 1833, os termos de Barbacena e Baependi foram desmembrados da comarca, e junto com o município de Pomba constituíram a comarca do Paraibuna. Campanha, Jacuí e Pouso Alegre se tornaram parte integrante da comarca do Sapucaí, e o termo de Queluz foi ligado à comarca de Ouro Preto<sup>365</sup>.

---

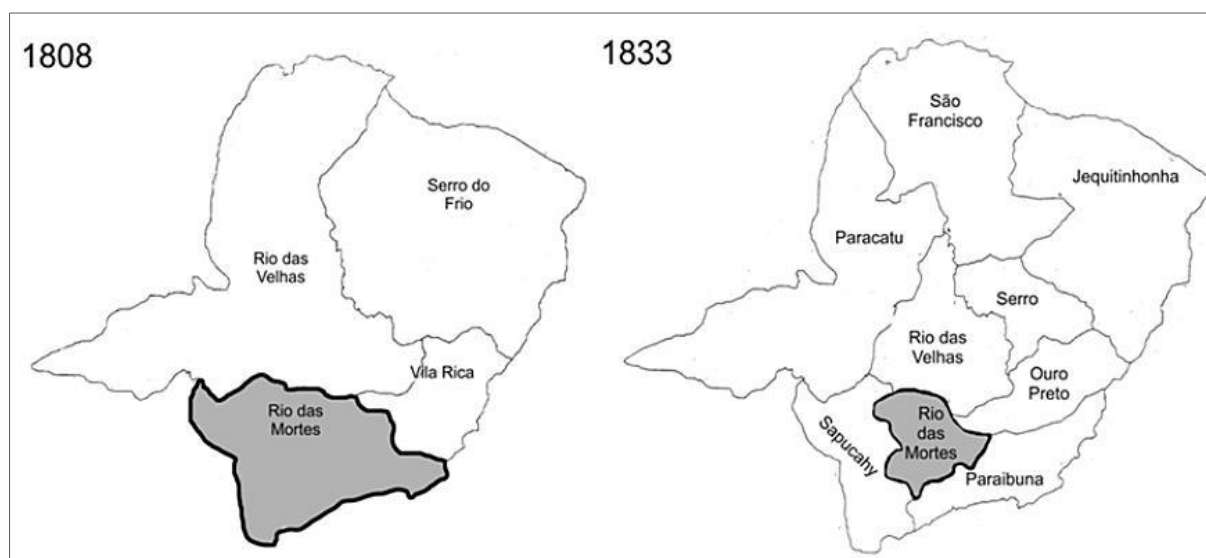
<sup>362</sup> ALMEIDA, Carla Carvalho. De Vila Rica ao Rio das Mortes, 2006; CUNHA, Alexandre. Paisagem e população: algumas vistas de dinâmicas espaciais e movimentos das populações nas Minas no começo do dezenove. In: *Anais eletrônicos do XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais – ABEP*, Ouro Preto, 2002.

<sup>363</sup> BERGAD, Laird. W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru: EDUSC, 2004, p. 186.

<sup>364</sup> COELHO, José João Teixeira. *Instrução para o governo da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994, p. 79.

<sup>365</sup> GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais*, 2002, p. 33.

**Figura 6: Limites das comarcas de Minas Gerais**



Fonte: BERGAD, Laird W. *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru (SP), EDUSC, 2004, p.37 e p.39.

Até 1830, o Termo de Barbacena fazia parte da comarca do Rio das Mortes e englobava sob sua jurisdição uma série de localidades. Doravante, algumas paragens passaram a integrar a região da Zona da Mata, como os atuais municípios de Juiz de Fora e Chapéu D’uvas, situados no vale do rio Paraibuna, parte sul da Zona da Mata mineira. Estes dois distritos tiveram suas formações socioeconômicas ligadas à expansão do Caminho Novo, e, diferente de muitos lugarejos que à beira da estrada acabaram por estagnar ou desaparecer, transformaram-se em grandes povoados, incorporando considerável parcela dos escravos que saíam do Rio de Janeiro e seguiam pelo registro do Paraibuna.

#### **4.1 - Os distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas: produção de alimentos e exportação**

O café, vindo do Rio de Janeiro através do Caminho Novo, foi introduzido em Minas Gerais pela Zona da Mata mineira, desenvolvendo-se inicialmente nos Vales dos rios Pomba e Paraibuna. Com terras férteis, clima favorável e farta disponibilidade de mão de obra, a cultura encontrou na parte sul da Mata mineira as condições necessárias para florescer, em especial nas áreas dos atuais municípios de Juiz de Fora, Mar de Espanha e Leopoldina<sup>366</sup>. Não obstante, segundo Mônica Ribeiro de Oliveira, entre 1809 e 1830, apenas uma propriedade vinculada à produção cafeeira foi

<sup>366</sup> PIRES, Anderson José. *Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora (1870-1930)*. (Dissertação de Mestrado), Niterói, Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 1993, p. 21-22.

identificada, sendo as demais voltadas para o cultivo de alimentos e com clara vocação pecuarista<sup>367</sup>.

Por intermédio de inventários *post-mortem* do antigo município do Paraibuna, que englobava o Santo Antônio do Paraibuna, a freguesia de Simão Pereira, o Engenho do Mato e outras localidades menores, além de parte da documentação dos municípios de Rio Preto e de Mar de Espanha, Mônica Ribeiro constatou que no início do século XIX o café era uma cultura incipiente, e mesmo que a existência de unidades produtivas com mais de cinco escravos demonstrem que a produção extrapolava os limites do auto abastecimento, sendo a presença de tropas outro indicativo de que havia a comercialização de excedentes em mercados mais distantes, referências documentais sobre propriedades vinculadas à cafeicultura foram encontradas somente para o período da terceira década do oitocentos em diante<sup>368</sup>.

Quem lavrava a terra? Quem eram os principais produtores de alimentos?

Como era de se esperar, um grande contingente de escravos e de seus descendentes compunha a mão de obra fundamental das atividades agropecuárias da região. Segundo a lista nominativa de 1831, o distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora abrigava população de 1.422 pessoas, 589 (41,4%) livres e 833 (58,6%) escravos<sup>369</sup>. Entre os livres constatamos a presença majoritária de pessoas computadas como negras, pardas e mestiças na condição de livres ou forras, que juntas compunham cerca de 60% dos habitantes. As demais eram brancas. No que se refere à estrutura de posse de escravos, predominavam os fogos sem cativos (43,2%), seguidos por aqueles que detinham escravarias compostas de um a cinco escravos (33,1%). Do lado oposto a este grupo, 11% das propriedades possuíam mais de 21 cativos e reuniam quase 70% da mão de obra escrava total. Em síntese, apesar de 43% dos domicílios serem desprovidos de escravos, a mão de obra servil era disseminada entre diferentes tipos de propriedades, ao mesmo tempo em que era concentrada. Junto a isso, a maior parte da população era escrava e entre os livres havia preponderância de negros, pardos e mestiços. Entre os brancos, é óbvio, devia haver egressos do cativeiro considerados brancos. Logo, em termos demográficos, o papel dos comerciantes de escravos e o do próprio tráfico interno eram estruturais para a formação e reprodução da sociedade juiz-forana.

---

<sup>367</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de famílias*, 2005, p. 59.

<sup>368</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Capital mercantil e parentesco nas origens de um sistema agrário exportador: Minas Gerais 1780/1870. In: *III Congresso brasileiro de história econômica e 3º Conferência internacional de história de empresas*. Curitiba, ABPHE/UFPR, 1999, p. 2.

<sup>369</sup> A lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, que até 1828 fora conhecido como povoado de Santo Antônio do Paraibuna, não mencionou a condição de 288 indivíduos, se livres ou cativos. A ausência dessa informação nos levou a aventar duas hipóteses possíveis: a primeira seria a falta de cuidado dos recenseadores, que tendiam a diferenciar somente homens e mulheres brancos dos escravos. A segunda seria a constante presença de um passado cativo, que certamente não lhes imputava a condição de “escravos”, mas também não lhes atribuía o status de “livres”. Seja como for, consideramo-los na contagem dos livres. Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831. Disponível em: <http://poplin.cedeplar.ufmg.br/>. Acesso em 15 de maio de 2018.

**Tabela 37: Estrutura de posse de escravos (Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831)**

Escravos	Número de propriedades	%	Total de escravos	%
<b>Nenhum escravo</b>	51	43,2%	--	--
<b>1 a 5 escravos</b>	39	33,1%	100	12%
<b>6 a 10 escravos</b>	8	6,8%	60	7,1%
<b>11 a 15 escravos</b>	6	5,1%	77	9,2%
<b>16 a 20 escravos</b>	1	0,8%	16	2,0%
<b>21 a 30 escravos</b>	5	4,2%	133	16,0%
<b>31 a 40 escravos</b>	4	3,4%	141	17,0%
<b>41 a 50 escravos</b>	1	0,8%	42	5,0%
<b>Acima de 50 escravos</b>	3	2,5%	264	31,7%
<b>TOTAL</b>	<b>118</b>	<b>100%</b>	<b>833</b>	<b>100</b>

Fonte: Lista nominativa de habitantes do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831. Disponível em: <http://poplin.cedeplar.ufmg.br/>. Acesso em 15 de maio de 2018.

Se comparado aos demais núcleos populacionais existentes no período, o distrito possuía elevado número de escravos<sup>370</sup>, empregados majoritariamente em atividades agropastoris, visto que neste período a cultura cafeeira era subsidiária ao plantio de outros produtos. Entre 1833 e 1835, o município do Paraibuna, onde estava inserido o distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, contava com 12.222 habitantes, dos quais 52,5% cativos<sup>371</sup>. Ora, se mais da metade da população local era escrava, mesmo após a lei de 1831 antigas rotas do tráfico interno continuaram sendo utilizadas.

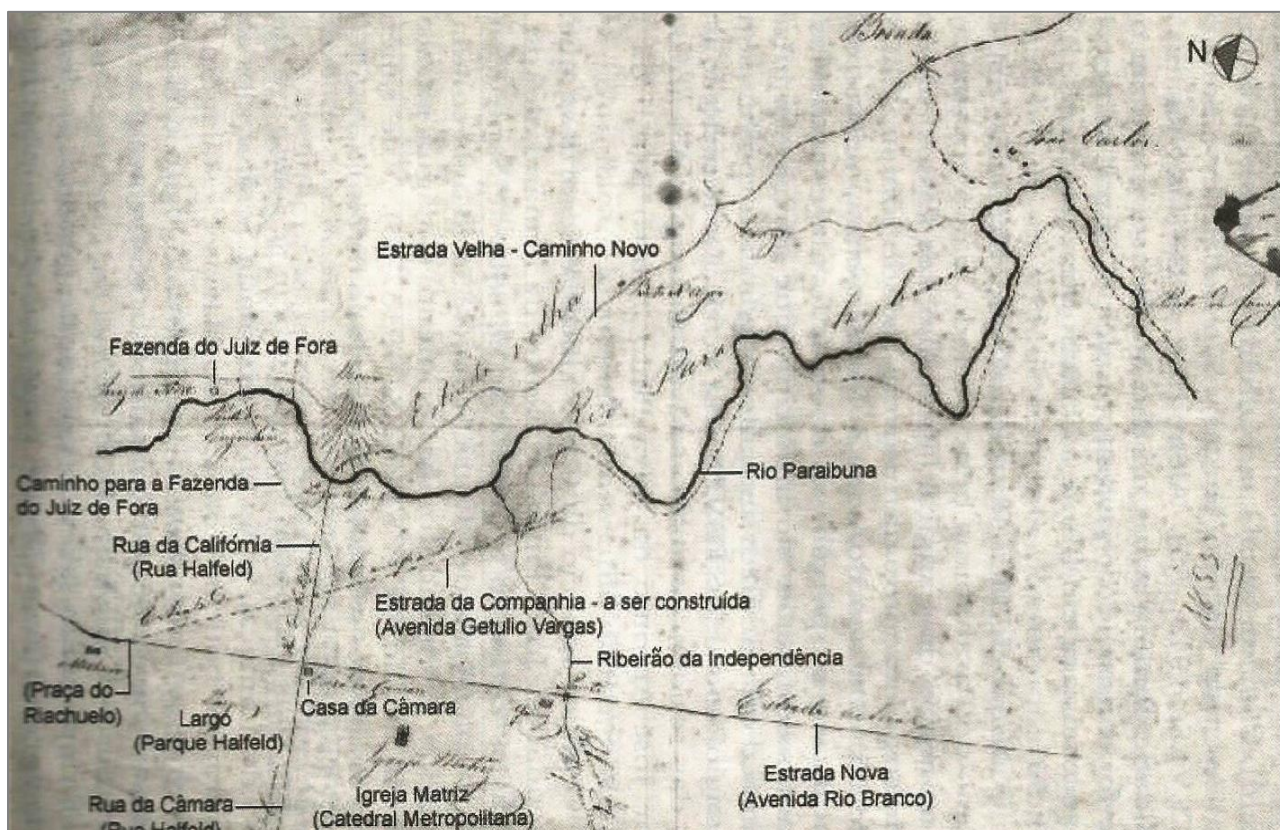
Em 1836, com o objetivo de facilitar o trânsito entre Minas Gerais e a capital do império, a Estrada Nova do Paraibuna começou a ser construída pelo engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld. A partir de 1838, quando as obras da estrada foram concluídas, esta via de acesso se configurou como o novo vetor de ocupação da margem direita do rio Paraibuna, e com a partilha da propriedade do tenente Antônio Dias Tostes, o maior senhor de escravos do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, o processo de ocupação do espaço central do município foi consolidado. O seu filho homônimo, o capitão Antônio Dias Tostes, construiu uma das primeiras edificações desse espaço, que já em 1839 contava com inúmeros habitantes instalados em sua margem direita<sup>372</sup>.

<sup>370</sup> Para maiores informações acerca dos núcleos populacionais existentes no período, ver: Coleção - Mapas de População. Arquivo Público Mineiro (APM).

<sup>371</sup> MARTINS, Maria do Carmo Salazar. História econômica e demográfica. In: *V Seminário sobre a economia mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar: Face/UFMG, 1990, p. 21-25.

<sup>372</sup> LESSA, Jair. *Juiz de Fora e seus pioneiros: do Caminho Novo a proclamação*. Juiz de Fora: Editora UFJF e Funalfa: 1985, p. 36.

**Figura 7: Planta de algumas vias da Vila de Santo Antonio do Parahybuna desenhado pelo engenheiro Henrique Halfeld em 1853**



Fonte: Acervo Humberto Ferreira. Imagem de Gercymar Wellington Lima e Silva, n° 138. Site: [https://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2019\\_12\\_15\\_archive.html](https://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2019_12_15_archive.html). Acesso: 18 de janeiro de 2020.

Ampliando a sua extensão em área habitada, o município começou a ser ocupado de forma mais intensa, inclusive no que se refere à população cativa. Para o período que vai de 1830 a 1854, calcado em inventários *post-mortem*, Bruno Vitoretto contabilizou um total de 2.131 escravos e quatro senhores que possuíam entre 100 e 150 cativos. Ao englobar sumariamente algumas localidades do Vale do rio Paraibuna, como Simão Pereira, Engenho do Mato, São Francisco de Paula e o próprio distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, o autor constatou a existência de paióis, moinhos, monjolos e engenhos, atestando a diversidade agrária da região e a concentração das escravarias<sup>373</sup>.

No período considerado, apenas 33% das unidades agrícolas da região estavam comprometidas de alguma forma com a produção cafeeira, a grande maioria criada no quinquênio de 1850-1854. Embora os documentos atestem a existência de uma cultura ainda incipiente, sendo o milho, o arroz e o feijão as produções de maior incidência, proprietários inseridos na atividade

<sup>373</sup> VITORETTO, Bruno Novelino. *Do Parahybuna a Zona da Mata: terra e trabalho no processo de incorporação produtiva do café mineiro (1830-1870)*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora, 2012, p. 76-78.

cafeeira concentraram mais de 56% da mão de obra cativa local, e diferente do que fora observado na lista nominativa de 1831, apenas 5,1% destes senhores não tiveram acesso a escravos<sup>374</sup>.

Resultados similares foram apresentados por Mônica Ribeiro de Oliveira que, para o período de 1809 a 1850, constatou que 51,2% das propriedades vinculadas ao café possuíam mais de 21 cativos, isto é, já “despontavam no padrão de médias ou grandes empresas escravistas”. Mas, a despeito da aptidão que conservava para se desenvolver em todos os tipos de propriedades agrícolas, inclusive nas pequenas, o café somente logrou condições de ampliar o volume de sua produção entre os proprietários capazes de realizar grandes investimentos em terras e escravos. Tais indivíduos detinham três vezes mais cativos do que aqueles que se dedicavam somente à produção de alimentos<sup>375</sup>, revelando que ainda na primeira metade do século XIX, os cafeicultores se destacavam como os maiores senhores de escravos da Zona da Mata mineira.

Com base neste estudo, Oliveira percebeu que a restrita dimensão da economia mercantil de alimentos e animais praticada nas unidades produtivas antes da introdução do café, não conseguiu gerar os recursos necessários para alavancar a cultura cafeeira. Tal acumulação foi promovida fora dos limites da recente fronteira agrícola da Zona da Mata, ou seja, através da produção e da comercialização de propriedades pertencentes à comarca do Rio das Mortes. Em outras palavras, a autora defendeu a ideia de que a formação de um núcleo agrário-exportador aconteceu com base na fixação de famílias com fortunas já consolidadas em outras sub-regiões mineiras, posto que 85% das mesmas tivessem origem nos Termos de Barbacena e São João Del Rei. Tais famílias, vinculadas às redes mercantis da província em direção ao Rio de Janeiro, dedicaram-se à montagem de grandes empresas cafeeiras, tornando-se os pioneiros do café ainda na primeira metade do século XIX<sup>376</sup>.

Ao que tudo indica, a implantação da cafeicultura na Zona da Mata mineira ocorreu de forma bastante específica e muito diferiu dos modelos desenvolvidos no Vale do Paraíba fluminense e paulista<sup>377</sup>. Na parte sul, onde estavam situados os distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas, a expansão tardia da cultura<sup>378</sup> ajudou a fortalecer aqueles que já

---

<sup>374</sup> VITORETTO, Bruno Novelino. *Do Parahybuna a Zona da Mata*, 2012, p. 97-98.

<sup>375</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Capital mercantil e parentesco nas origens de um sistema agrário exportador*, 1999, p. 5.

<sup>376</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de Família*, 2005, p. 83,84 e 85.

<sup>377</sup> De acordo com Mônica Ribeiro de Oliveira, o modelo mineiro de expansão cafeeira distinguiu-se do que foi desenvolvido no Rio de Janeiro pela inexistência de agentes de grosso trato e de seus capitais nas origens dos primeiros investimentos. Diferiu-se também do modelo paulista por prescindir de uma atividade exportadora anterior e capaz de promover acentuada acumulação de riquezas. Cf: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Capital mercantil e parentesco nas origens de um sistema agrário exportador*, 1999, p. 1.

<sup>378</sup> Foi a partir da segunda metade do século XIX que a produção cafeeira de Juiz de Fora realmente se desenvolveu. Entre os anos de 1855 e 1856, o município já despontava como principal produtor cafeeiro da província, e diferente do que fora observado para a primeira metade do oitocentos, isto é, o predomínio de pequenas unidades produtivas, o espaço caracterizava-se agora pela predominância de grandes propriedades. Nesse sentido, ver: PIRES, Anderson

eram fortes, cuja tendência das propriedades foi a especialização no café e a manutenção da produção de alimentos, ambas as atividades dependentes da mão de obra cativa e do tráfico interno de escravos.

Não obstante a importância que o café alcançou na vila e depois cidade do Juiz de Fora<sup>379</sup>, por meio de inventários *post-mortem* e listas nominativas de habitantes, Sônia Souza chamou atenção para a diversidade produtiva da região, e, sem negar a característica agroexportadora da economia juiz-forana, defendeu que algumas localidades contíguas ao município se dedicaram prioritariamente à produção de alimentos, aguardente e pecuária<sup>380</sup>. Este parece ter sido o caso do distrito de Chapéu D'uvas, um dos povoados mais antigos da parte sul da Zona da Mata mineira. Incorporado ao município de Juiz de Fora no ano de 1850, o povoado começou a florescer ainda no início do século XVIII, sendo elevado à condição de paróquia no ano de 1764, com o nome de Nossa Senhora da Assunção do Engenho do Mato<sup>381</sup>.

---

José. *Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora (1870-1930)*, 1993; VITORETTO, Bruno Novelino. *Do Parahybuna a Zona da Mata*, 2012.

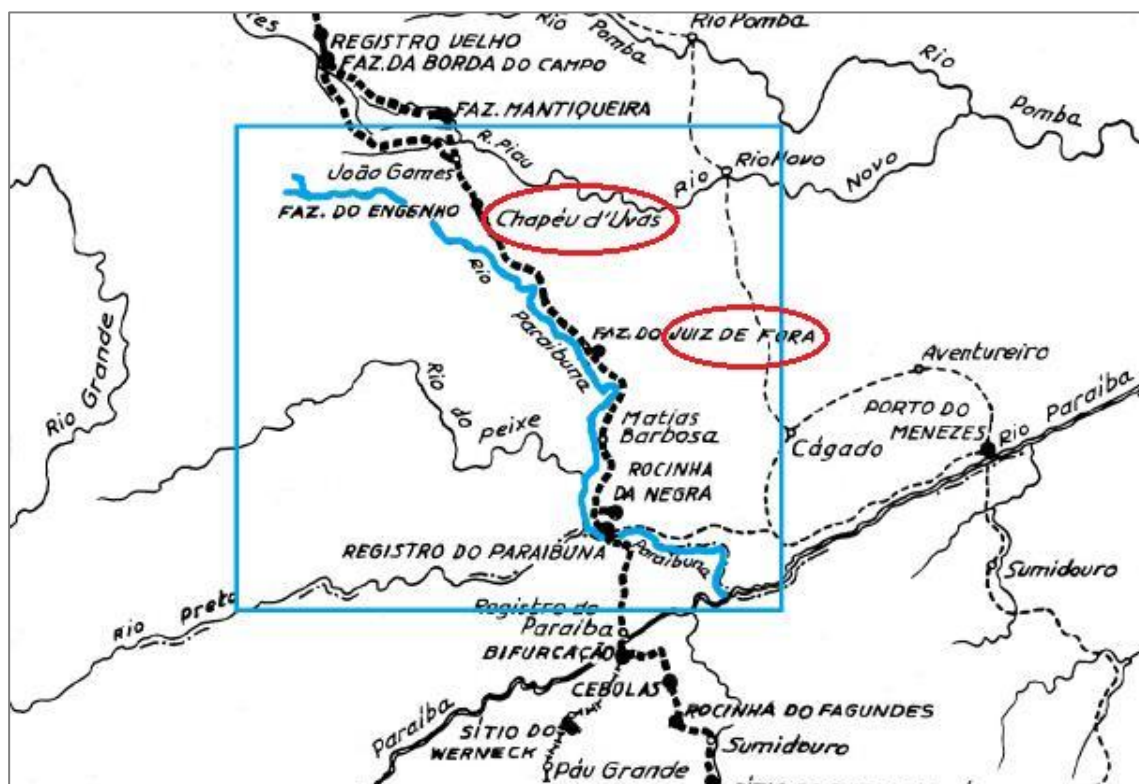
<sup>379</sup> Em 1850, o distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora conquistou emancipação do Termo de Barbacena, e, elevado a condição de vila, passou a ser denominado como vila de Santo Antônio do Paraibuna. Em 1856, a vila de Santo Antônio do Paraibuna passou a se chamar cidade do Paraibuna, e, 1865, teve seu nome alterado para cidade do Juiz de Fora. Cf. APM. *Coleção de Leis Mineiras*. Lei número 472 de 31 de maio de 1850. Tomo XVI. Parte 1º, p. 41-52. Typografia Episcopal, 1855; APM. *Coleção de Leis Mineiras* (1835-1889). Lei nº 759 de 02 de maio de 1856. T. 22. Parte 1. Ouro Preto: Tipografia de Minas, p. 6-7; APM. *Coleção de Leis Mineiras* (1835-1889). Lei nº 1.262 de 19 de dezembro de 1865. T. 22. Parte 1. Ouro Preto: Tipografia de Minas, p.10.

<sup>380</sup> SOUZA, Sonia Maria. *Além dos cafezais: produção de alimentos e mercado interno em uma região de economia agroexportadora – Juiz de Fora na segunda metade do século XIX*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal Fluminense – UFF, 1998 p. 46, 111 e 144.

<sup>381</sup> De acordo com Albino Esteves, o distrito de Chapéu D'uvas recebeu outras denominações ao longo dos anos, como Engenho do Matto, Nossa Senhora da Assumpção do Engenho do Matto, Engenho do Matto do Chapéu de Uvas, Chapéu D'Uvas e Engenho do Chapéu de Uvas. Para maiores informações, ver: ESTEVES, Albino. *Album do Município de Juiz de Fora*. 3 ed. Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2008.



Figura 8: Vale do Parahybuna



Fonte: *Apud* BARREIROS, Eduardo Canabrava. *Autos de Devassa da inconfidência Mineira*. 2º Ed. Brasília: Câmara dos Deputados; Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1981. In: RODRIGUES, André Figueiredo. *Os sertões proibidos da Mantiqueira: desbravamento, ocupação da terra e as observações do governador dom Rodrigo José de Menezes*. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v 23, nº46, 2003, p. 261.

Embora a existência do distrito de Chapéu D'uvas anteceda o ano de 1745, poucas informações sobre o povoado foram encontradas para este período. Um dos poucos documentos que dispomos para a primeira metade do século XIX, a lista nominativa de habitantes de 1831, permite-nos averiguar a composição sociodemográfica da localidade, que nesta época guardava profundas semelhanças com o distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora.

No ano em questão, o distrito de Chapéu D'uvas contava com população de 1.565 habitantes, 763 livres (48,7%) e 802 escravos (51,2%). Entre os livres constatamos a presença majoritária de homens e mulheres negros, pardos e mestiços, que juntos representaram 60% dos livres e forros. Outra semelhança reside na estrutura de posse cativa, cuja porcentagem dos não proprietários era prevalecte (47,9%). Nesta localidade, 30,1% dos proprietários possuíam de um a cinco escravos, 8,9% dispunham de seis a dez e apenas 22 proprietários assenhoravam escravarias com 11 ou mais trabalhadores (13,1%). Somente em quatro unidades produtivas havia 41 ou mais cativos, e a despeito de serem pouco representativos em termos numéricos, reuniam 25,5% da mão de obra total (Tabela 38).

**Tabela 38: Estrutura de posse de escravos (Chapéu D'úvas, 1831)**

Escravos	Número de propriedades	%	Total de escravos	%
<b>Nenhum escravo</b>	81	47,9%	--	--
<b>1 a 5 escravos</b>	51	30,1%	112	14,0%
<b>6 a 10 escravos</b>	15	8,9%	117	14,5%
<b>11 a 15 escravos</b>	6	3,5%	87	10,8%
<b>16 a 20 escravos</b>	5	3,0%	89	11,1%
<b>21 a 30 escravos</b>	5	3,0%	124	15,5%
<b>31 a 40 escravos</b>	2	1,2%	69	8,6%
<b>41 a 50 escravos</b>	2	1,2%	97	12,1%
<b>Acima de 50 escravos</b>	2	1,2%	107	13,4%
<b>TOTAL</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>	<b>802</b>	<b>100%</b>

Fonte: Lista nominativa do distrito de Chapéu D'úvas, 1831. Disponível em: <http://poplin.cedeplar.ufmg.br/>. Acesso em 15 de maio de 2018.

Entre os anos de 1833 e 1835, o distrito passou a contar com 2.244 habitantes, 1.128 escravos (50,2%) e 1.116 livres (49,7%)<sup>382</sup>. Apesar das semelhanças que conservava com o distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, algumas diferenças são perceptíveis. Enquanto Juiz de Fora se estabeleceu como o maior e mais importante centro cafeeiro da parte sul da Zona da Mata mineira, Chapéu D'úvas desenvolveu esta cultura de forma tímida e em menor escala, priorizando a produção de arroz, milho, feijão, mandioca e açúcar, bem como a criação de gado bovino, suíno e outros animais de carga<sup>383</sup>.

Mesmo diferindo enquanto núcleos produtivos, ambos os distritos dependiam largamente da mão de obra cativa, a principal força de trabalho utilizada na lavoura de alimentos e exportação. Ao analisar a população escrava de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D'úvas, ainda na primeira metade do século XIX, constatamos elevada presença de africanos homens em idade produtiva. Passemos a análise do perfil dos cativos encontrados nas localidades.

#### **4.2 - A mão de obra cativa nos distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D'úvas**

Elemento primordial para a reprodução do sistema agrário cafeeiro e produtor de alimentos, a origem da população escrava empregada na produção cafeeira foi amplamente discutida pela historiografia<sup>384</sup>.

<sup>382</sup> CAMPOS, Leonardo França. *Escravidão e família escrava em uma economia de abastecimento*: Termo de Barbacena, século XIX. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal de Juiz de Fora, 2011, p. 80.

<sup>383</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Libertos e proprietários fundiários na disputa pela terra (Juiz de Fora - MG, 1850-1920). In: *V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Caxambu, 2003, p. 18-19; SOUZA, Sonia Maria. *Além dos cafezais*, 1998, p. 133.

<sup>384</sup> Nesse sentido, ver: FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976, p.122-123; VIOTTI, Emília. *Da senzala a colônia*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1966, p. 60-61. IGLESIAS,

Estamos cientes de que o tráfico de escravos e a reprodução natural foram elementos complementares, e que ambos contribuíram sobremaneira para a reposição da mão de obra cativa, especialmente em Minas Gerais<sup>385</sup>. Não obstante o papel que exerceu em determinados contextos e época, sozinha, a reprodução natural mostrava-se incapaz de suprir a constante demanda de escravos na região. Na Zona da Mata mineira, onde o café avançou a passos largos na segunda metade do século XIX, não foi diferente. De acordo com João Fragoso, no sistema agrário da economia de exportação do café, parte da força de trabalho era suprida por meio do tráfico de escravos, que, além de conferir “um traço peculiar à racionalidade desta forma de produção, imprimia um ritmo próprio à demografia local, no que diz respeito à sua distribuição por sexo e idade”<sup>386</sup>.

O comércio negreiro nunca foi tão ativo quanto na primeira metade do século XIX<sup>387</sup>. Nas primeiras décadas do oitocentos, milhares e milhares de escravos desembarcaram em portos brasileiros garantindo o abastecimento das capitânicas e depois províncias do país até o ano de 1850. Nas regiões de grandes lavouras do Rio de Janeiro e de São Paulo, bem como nas áreas agropecuárias mais dinâmicas do Sul de Minas, a escravidão na primeira metade do XIX foi essencialmente africana, chegando a atingir cerca de 80% de cativos adultos (acima de 15 anos) provenientes da África<sup>388</sup>.

Todavia, na região da Zona da Mata mineira, por intermédio de inventários *post-mortem*, Fábio Pinheiro constatou a superioridade de escravos crioulos sobre os africanos (58% contra 42%). As proporções encontradas entre os anos de 1809 e 1830 sofreram poucas alterações ao longo dos anos, e a despeito do aumento do número de cativos africanos na segunda e na terceira década do oitocentos, os escravos nascidos no Brasil continuaram preponderantes<sup>389</sup>. Tomando como base os índices apresentados, sem qualquer questionamento prévio, seria possível inferir que o tráfico de escravos pouco contribuiu para a reposição da mão de obra cativa na região, sendo a reprodução natural a grande responsável pela renovação das escravarias.

Segundo Fábio Pinheiro, tais números devem ser analisados com cuidado, pois os mesmos registros que atestam a maior participação de escravos crioulos, demonstraram o crescimento

---

Francisco. *Política economia do governo provincial mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: MEC/Instituto nacional do Livro, 1958, p. 130-131; MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018.

<sup>385</sup> LIBBY, Douglas Cole; GRIMALDI, Márcia. Equilíbrio e Estabilidade: economia e comportamento em um regime escravista, Minas Gerais no século XIX. In: *Papéis Avulsos*, n.7, p. 26-43, dezembro 1988, dentre muitos outros.

<sup>386</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Sistemas agrários em Paraíba do Sul (1850-1920): um estudo de relações não capitalistas de produção*. (Dissertação de Mestrado em História). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1983, p. 40.

<sup>387</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997.

<sup>388</sup> SLENES, Robert W. *Na senzala uma flor*, 1999, p.142; GÓES, José Roberto. *Escravos da Paciência*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, 1998.

<sup>389</sup> PINHEIRO, Fábio W. A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*, 2007, p. 47.

acelerado entre os cativos africanos, e enquanto os últimos avolumaram-se em 213%, os nascidos no Brasil sofreram acréscimo de 181,7%. Ademais, o próprio perfil dos cativos arrolados nos inventários *post-mortem* levou o autor a questionar a veracidade dos dados. Na Zona da Mata mineira, a razão de masculinidade variou de 160 a 170 no segundo e terceiro decênios do século XIX. Somente a título de comparação, ressaltamos que para o ano de 1829, Herbert Klein e Francisco Vidal Luna encontraram razão de 168 no Vale do Paraíba paulista, região que foi impulsionada pelo crescimento da economia de exportação do açúcar e do café ainda no início do oitocentos<sup>390</sup>.

No que concerne especificamente aos escravos oriundos da África, Pinheiro constatou proporção de masculinidade de 77,7% no período de 1809 a 1819, com ínfimas variações em anos subsequentes. O mesmo padrão foi verificado para a capitania/província fluminense, cujas taxas nos inventários *post-mortem* perfizeram 72,3% entre os anos de 1810 e 1825, e 65,7% no ínterim de 1826 a 1830. Outra característica que nos remete ao tráfico de escravos como mecanismo de reposição da mão de obra cativa se refere à presença majoritária de homens e mulheres adultos, isto é, de trabalhadores com idades variáveis entre 15 e 44 anos. Na Zona da Mata mineira esta faixa atingiu 53,4% da população escrava, com proporção ainda mais elevada entre os homens (56,4%). De maneira geral, de 1809 a 1830, Pinheiro comprovou que africanos economicamente ativos representaram 67,5% da força de trabalho masculina, era a “tônica” das propriedades escravistas que compunham a região<sup>391</sup>.

Para explicar a primazia de escravos crioulos e a alta proporção de africanos homens adultos, Pinheiro recorreu às ponderações desenvolvidas por Manolo Florentino e José Roberto Góes para a capitania/província fluminense. No Rio de Janeiro, entre 1810-1825 e 1826-1830, fases de aceleração e crise do tráfico de escravos respectivamente, os autores perceberam queda na taxa de africanidade nas escravarias que reuniam mais de 20 trabalhadores. Explicaram os números encontrados com base nos investimentos dos grandes proprietários no tráfico interno de cativas mulheres, que guardavam “potenciais internos de autorreprodução”. Em suma, com a eminente ameaça de extinção do tráfico transatlântico, mulheres africanas e crioulas foram transferidas de pequenas para grandes escravarias, ao mesmo tempo em que as importações de africanos homens adultos se faziam cada vez mais intensas<sup>392</sup>.

---

<sup>390</sup> PINHEIRO, Fábio W.A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*, 2007, p. 40; LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005, p. 167-168.

<sup>391</sup> PINHEIRO, Fábio W.A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*, 2007, p. 42, 43, 48 e 51. Sobre os dados apresentados para a província fluminense, ver: FLORENTINO, Manolo e 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, p. 49.

<sup>392</sup> FLORENTINO, Manolo e GÓES, José Roberto. *A paz das senzalas*, 1997, p. 68.

Nesta perspectiva, Pinheiro considerou possível que um mercado interno de escravas mulheres possa ter sido formado e intensificado suas atividades na Zona da Mata mineira nas primeiras décadas do século XIX. Para mais, o autor trabalhou com a hipótese de que os proprietários residentes na região se voltaram para a aquisição mais acentuada de escravas infantis, haja vista o elevado número de cativas crioulas na faixa etária de 0 a 14 anos<sup>393</sup>. Sem subestimar a importância da reprodução natural, o autor indicou o tráfico de escravos como elemento essencial para o crescimento da população cativa, alegando que muitas localidades que compunham a Zona da Mata mineira possuíam relação direta com o trato negro.

A comarca do Paraibuna, terceira mais populosa durante a década de 1830, se estabeleceu como a principal região escravista do país, reunindo 19,2% dos escravos de Minas Gerais, a maior detentora de escravos da província<sup>394</sup>. Os distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D'uvas, refletiram o crescimento populacional ocorrido na comarca, especialmente no que se refere à população cativa.

Em Santo Antônio do Juiz de Fora, 56,5% da força de trabalho escrava provinha de africanos, que apresentavam significativa disparidade entre homens e mulheres (79% e 21%), com razão de masculinidade que chegou a 375,5. Típico de localidades em que a reposição da mão de obra escrava ocorria via tráfico, constatamos a presença majoritária de cativos jovens e adultos (85,5%), principalmente entre os homens (86%). Neste grupo, infantes e idosos alcançaram baixa representatividade (11,3% e 3,2%), indicando a preferência por escravos homens com idades variáveis entre 15 e 50 anos.

**Tabela 39: Sexo e faixa etária dos escravos africanos (Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831)**

	Africanos						Total	%
	Crianças (0-14)	%	Adultos (15-50)	%	Idosos (+ de 50)	%		
<b>Homens</b>	39	10,5%	320	86,0%	13	3,5%	<b>372</b>	<b>79,0%</b>
<b>Mulheres</b>	14	14,2%	83	83,8%	2	2,0%	<b>99</b>	<b>21,0%</b>
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>11,3%</b>	<b>403</b>	<b>85,5%</b>	<b>15</b>	<b>3,2%</b>	<b>471</b>	<b>100%</b>

Fonte: Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

Os escravos nascidos no Brasil (pardos, crioulos e mestiços) somaram 43,5% da mão de obra cativa local, com maior equilíbrio sexual e ligeiro predomínio de mulheres (50,6% e 49,4%). Destacamos a elevada participação de crianças de zero a 14 anos (49,7%), que neste grupo

<sup>393</sup> PINHEIRO, Fábio W.A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*, 2007, p. 51-52.

<sup>394</sup> VITORETTO, Bruno Novelino. *Do Parahybuna a Zona da Mata*, 2012, p. 93.

suplantou o número de jovens e adultos (45,3%), bem como a baixa representatividade de escravos idosos (5%).

**Tabela 40: Sexo e faixa etária dos escravos crioulos (Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831)**

	Crioulos						Total	%
	Crianças (0-14)	%	Adultos (15-50)	%	Idosos (+ de 50)	%		
<b>Homens</b>	84	47,0%	86	48,0%	9	5,0%	<b>179</b>	<b>49,4%</b>
<b>Mulheres</b>	96	52,4%	78	42,6%	9	5,0%	<b>183</b>	<b>50,6%</b>
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>49,7%</b>	<b>164</b>	<b>45,3%</b>	<b>18</b>	<b>5,0%</b>	<b>362</b>	<b>100%</b>

Fonte: Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831. Obs: Escravos pardos e mestiços foram incluídos na contagem dos crioulos.

Em 1831, a razão entre escravos africanos e crioulos no distrito de Santo Antônio foi de 130,1, taxa bastante elevada se levarmos em consideração o período em que o censo foi elaborado, isto é, ainda nos primórdios da produção cafeeira. Se até a década de 1830 somente uma propriedade vinculada à cultura foi encontrada, podemos inferir que mesmo antes do café se tornar a mola propulsora da economia juiz-forana, a localidade já recorria ao tráfico de escravos para a reposição e manutenção da mão de obra cativa, dominando a oferta de africanos *novos* que saíam do Rio de Janeiro. É claro que o tráfico de escravos não excluiu a reprodução natural das escravarias, como bem demonstra o elevado número de infantes e a baixa razão de masculinidade entre os cativos crioulos (97,8).

Para o distrito de Chapéu D'uvas encontramos resultados similares: concentração de africanos (61,3%); desproporção numérica a favor dos homens (77%); maioria de jovens e adultos (79,7%); e pequeno índice de crianças e idosos (16,3% e 4%, respectivamente). Neste distrito, a razão de masculinidade chegou a 131,5, pouco menor do que a de Santo Antônio do Juiz de Fora para o mesmo período.

**Tabela 41: Sexo e faixa etária dos escravos africanos (Chapéu D'uvas, 1831)**

	Africanos						Total	%
	Crianças (0-14)	%	Adultos (15-50)	%	Idosos (+ de 50)	%		
<b>Homens</b>	56	14,8%	306	81,0%	16	4,2%	<b>378</b>	<b>77,0%</b>
<b>Mulheres</b>	24	21,0%	86	75,5%	4	3,5%	<b>114</b>	<b>23,0%</b>
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>16,3%</b>	<b>392</b>	<b>79,7%</b>	<b>20</b>	<b>4,0%</b>	<b>492</b>	<b>100%</b>

Fonte: Lista nominativa do distrito de Chapéu D'uvas, 1831.

Pardos, crioulos e mestiços somaram 38,6% da força de trabalho local, com notória equivalência entre homens e mulheres, ainda que se possa observar uma pequena vantagem percentual a favor dos primeiros (52,3% e 47,7%). Infantes de zero a 14 anos perfizeram 40,6% dos escravos, mas diferente do que foi observado para Santo Antônio do Juiz de Fora, jovens e adultos foram mais representativos (53,2%). A faixa etária de 15 a 50 anos se fez hegemônica, e nenhuma concentração relevante em prol dos homens foi identificada (53,1% e 53,4%). Apenas 19 idosos foram contabilizados, e mais uma vez configuraram menos de 10% da população total.

**Tabela 42: Sexo e faixa etária dos escravos crioulos (Chapéu D’uvas, 1831)**

	Crioulos						Total	%
	Crianças (0-14)	%	Adultos (15-50)	%	Idosos (+ de 50)	%		
<b>Homens</b>	63	38,9%	86	53,1%	13	8,0%	<b>162</b>	<b>52,3%</b>
<b>Mulheres</b>	63	42,5%	79	53,4%	6	4,1%	<b>148</b>	<b>47,7%</b>
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>40,6%</b>	<b>165</b>	<b>53,2%</b>	<b>19</b>	<b>6,2%</b>	<b>310</b>	<b>100%</b>

Fonte: Lista nominativa do distrito de Chapéu D’uvas, 1831. Obs: Escravos pardos e mestiços foram incluídos na contagem dos crioulos. Obs II: Razão de masculinidade foi de 109,4.

Em Chapéu D’uvas, a razão entre africanos e crioulos foi de 158,7, mais elevada do que a do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Isso denota o engajamento no tráfico atlântico de escravos e a grande capacidade de importação dos proprietários que viviam também aos arredores do município. Já na terceira década do oitocentos, como demonstramos, os cativos africanos tornaram-se preponderantes. Infelizmente, a lista nominativa do distrito de Chapéu D’uvas nada informou sobre a ocupação dos proprietários ou dos cativos por eles assenhorados. Para o distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, poucas informações foram apresentadas, inviabilizando uma análise mais precisa acerca do número de escravos engajados em cada atividade e do total de fogos cafeeiros e/ou produtores de alimentos.

Não obstante, entre 1809 e 1850, englobando a totalidade dos inventários de Santo Antônio do Paraibuna e as demais amostragens dos municípios de Rio Preto e Mar de Espanha, Mônica Ribeiro de Oliveira demonstrou que na medida em que a lavoura cafeeira se expandia, a entrada de africanos se tornava mais abundante na parte sul da Zona da Mata mineira. Para o segundo decênio do século XIX, a autora percebeu o aumento na porcentagem de crioulos e africanos, resultado do processo de expansão da cultura começava a dar os seus primeiros passos. No correr das décadas seguintes, no entanto, a documentação revelou o decréscimo de escravos crioulos e o incremento de cativos oriundos da África, sobretudo de homens em idade produtiva<sup>395</sup>.

<sup>395</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de Família*, 2005, p. 72.

Contemplando o número de escravos crioulos e africanos em conjunto, a autora encontrou razão de masculinidade de 229,3, que em termos percentuais correspondia a 53,2% de homens e 23,2% de mulheres, todos em idade produtiva. Tais resultados coadunam com os números apresentados por João Ribeiro Fragoso para a Paraíba do Sul na década de 1840, quando a razão de masculinidade chegou a 232,08, levando Oliveira a afirmar que “o perfil que o sistema agrário exportador assumiu na Mata não diferiu daquele encontrado no Vale do Paraíba fluminense”<sup>396</sup>.

Em linhas gerais, as considerações feitas pela autora coincidem com as primeiras referências estatísticas sobre a produção cafeeira de Minas Gerais. Segundo os dados levantados pelo Barão Eschwege, entre 1818 e 1819, a capitania exportava 9.739 arrobas de café. Dez anos depois, em meados de 1829-1830, a província comercializava o equivalente a 81.400 arrobas, o que denota um crescimento na ordem de 735%. Na década de 1840, a produção saltou para 243.473 arrobas, um extraordinário aumento de 300%, com mais da metade do cultivo saindo do município de Juiz de Fora (183.895 arrobas)<sup>397</sup>.

Interessante observar que, no período para o qual Oliveira constatou o predomínio de escravos africanos (53,9% de escravos africanos e 51,7% de escravos crioulos), isto é, no início da década de 1850, o montante exportado pela província era superior a 900.000 arrobas de café. Mesmo sendo a produção mineira incipiente se comparada a do Vale do Paraíba fluminense, que neste período chegava a 7.535.844 arrobas e perfazia 77% da produção nacional<sup>398</sup>, é inegável o avanço da economia agroexportadora de Minas Gerais, que mesmo após o fim do tráfico atlântico continuou a reter considerável parcela dos cativos comercializados em transações internas. Nas palavras de Douglas Libby:

“Com sua economia cada vez mais voltada para a exportação, a Zona da Mata é a única região mineira que registrou aumento da porcentagem de escravos na sua população entre 1831 e 1854-57. Não obstante o caráter estimativo do censo da década de 1850, esse aumento é bastante plausível, dada a rápida expansão da cafeicultura ocorrida justamente nessa época”<sup>399</sup>.

O tráfico de escravos assumiu papel fulcral no crescimento da população mancipia de Minas Gerais, o que certamente nos ajuda a explicar o alto percentual de africanos homens em idade produtiva nos distritos de Juiz de Fora e Chapéu D’uvas. Sem negligenciar a importância da reprodução natural e dos tráficos intraprovincial, interprovincial e local, realizados após o ano de 1850, ressaltamos a participação dos municípios no processo de distribuição de escravos pelo

---

<sup>396</sup> Nos inventários, crianças perfizeram 23,6% dos cativos contabilizados. Cf. OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de Família*, 2005, p. 70-71.

<sup>397</sup> Apud GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora*. Juiz de Fora, EDUFJF, 1988, p. 31.

<sup>398</sup> STEIN, J. Stein. *Vassouras*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1990, p. 81.

<sup>399</sup> LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e Trabalho em uma economia escravista*, 1988, p. 52.



interior do país, responsável pela manutenção das escravarias mineiras durante as cinco primeiras décadas do oitocentos.

Como vimos no primeiro capítulo, Minas Gerais foi a capitania/província que mais se beneficiou do tráfico interno na primeira metade do século XIX, absorvendo mais de 60% dos escravos desembarcados no Rio de Janeiro. Mesmo antes de o café caminhar a passos largos, a economia do município de Juiz de Fora já recorria ao tráfico atlântico para a reposição e a manutenção da mão de obra cativa, como atesta a entrada de 10.097 escravos *novos* entre os anos de 1809 e 1824<sup>400</sup>, todos pelo Registro do Paraibuna, situado nas proximidades dos distritos de Juiz de Fora e de Chapéu D'uvas.

Ciente do poder de compra dos proprietários e da magnitude que o tráfico de escravos alcançou em ambas as localidades, principais distritos da comarca do Paraibuna na segunda metade do século XIX, demonstraremos o envolvimento de agentes locais no processo de distribuição de cativos para Minas Gerais durante as primeiras décadas do oitocentos. Assim, de modo a identificar os negociantes, realizamos o cruzamento entre as listas nominativas de habitantes dos distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D'uvas, para o ano de 1831, os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, e os livros de rendimentos de direitos de entrada dos registros do Caminho Novo (1814-1815 e 1823), Matias Barbosa (1820 e 1824) e Paraibuna (1831).

Interessante observar que, como vimos no capítulo 2, no mercado interno de escravos, as remessas realizadas por alguns comerciantes seriam capazes de compor toda a população cativa dos distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D'uvas no ano de 1831. Entre os anos de 1826 e 1830, Diogo Gomes Barroso expediu 1.937 escravos, em 50 despachos. Joaquim Antônio Ferreira, por sua vez, vendeu 1.508 cativos *novos* no íterim de 1826-1830<sup>401</sup>. Juntas, as populações cativas dos distritos indicados totalizavam 1.635 escravos, crioulos e africanos (Tabelas 37 e 38). A reprodução da *sociedade traficante* dependia da atuação de grandes comerciantes, geralmente envolvidos também na etapa do tráfico atlântico. Estes mercadores, contudo, não operavam com frequência na distribuição interna de escravos para Minas Gerais, abrindo espaço para a atuação de alguns grandes traficantes locais. É o que veremos a seguir.

## **5 – O tráfico de escravos no Caminho Novo: uma possibilidade de análise**

O registro do Caminho Novo, que por vezes recebia o nome de Matias Barbosa e/ou Paraibuna, foi o mais importante e rendoso de todos os registros do Brasil. Situado na divisa das

---

<sup>400</sup> AN-CP, Códice 421.

<sup>401</sup> Capítulo 2, p. 91 e 100.

capitanias/províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, foi inicialmente estabelecido na região da Borda do Campo, deslocando-se posteriormente um pouco mais para o sul, quando passou a confrontar com as roças de Simão Pereira de Sá<sup>402</sup>.

Nos anos de 1724-1725, quando a capitania fluminense se consolidou como o principal porto abastecedor de Minas Gerais, o contrato das entradas dos caminhos novo e velho no Rio de Janeiro adquiriram singular importância. Decorrida as duas primeiras décadas do século XVIII, a proeminência do Caminho Novo tornou-se incontestável, tal como o movimento comercial verificado em seu registro. Já na segunda metade do setecentos, o registro do Caminho Novo representava a maior parte dos rendimentos contratuais das entradas, respondendo à quase totalidade das importações de escravos, fazendas secas e ferragens que entraram em Minas Gerais naquele período<sup>403</sup>.

Com efeito, os registros estabelecidos em torno da zona mineradora acompanharam mais de perto a queda da produção aurífera, haja vista o movimento declinante da importação de gêneros reinóis, escravos, ferro e aço flagrados no Caminho Novo em princípios da segunda metade do setecentos. Nos registros do sul e norte de Minas Gerais, entretanto, constatamos o movimento contrário, com considerável crescimento das importações pelos circuitos que atravessam a Mantiqueira, Medalha e Rio Pardo. Ainda assim, em termos gerais, o predomínio do Caminho Novo foi praticamente inabalável<sup>404</sup>, primazia que se manteve durante o século XIX.

Sabendo que o registro do Caminho Novo era por vezes chamado de Matias Barbosa e/ou Paraibuna, pode-se afirmar que 43,3% dos comerciantes que conduziram escravos para Minas Gerais passaram por esta rota entre os anos de 1809 e 1833 (Quadro 3 – Capítulo 2). O trecho que saía Rio de Janeiro e alcançava a região do Paraibuna, ainda que altamente movimentado, era dominado por montanhas, matas virgens e caminhos bastante íngremes. Malgrado os desgastes, ao longo do percurso os viajantes deparavam-se com fazendas, ranchos, pequenas vendas e ferrarias, estabelecimentos que garantiam pouso e abastecimento as tropas. Havia trechos em que as vendas eram pouco sortidas e as hospedagens não passavam de pequenos abrigos, com sistema de atendimento rudimentar<sup>405</sup>. O trajeto não era fácil, mas nada disso impediu o tráfego às margens

---

<sup>402</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 86.

<sup>403</sup> CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007, p. 133-134; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 123.

<sup>404</sup> CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais*, 2007, p. 117-145; OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 125.

<sup>405</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Tropas e tropeiros na Minas Gerais oitocentista: Francisco Garcia de Mattos - Um tropeiro na Zona da Mata mineira. In: *Anais do VI Congresso Brasileiro de História Econômica e 7ª Conferência Internacional de Empresas*. Conservatória, 2005; SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, 2000, p. 52; WALSH, R. *Notícias do Brasil (1828-1829)*. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, vol 2, 1985, p. 131.

do rio Paraibuna, que ao longo dos séculos XVIII e XIX viu crescer sobremaneira a importação de escravos e de profusas mercadorias.

Já na primeira metade do século XIX, a região da Zona da Mata mineira possuía uma das maiores populações cativas da capitania/província de Minas Gerais, o provável destino de muitos comerciantes que deixavam o Rio de Janeiro e seguiram para “Minas Gerais pelo registro do Paraibuna”. Ainda assim, no que concerne aos registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna, a documentação alusiva aos direitos de entrada é mais escassa. Com a designação “Caminho Novo” há somente dois livros, um que cobre o período de 1814-1815, e outro para o ano de 1823; para o registro de Matias Barbosa, livros para os anos de 1820 e 1824; e apenas um livro referente ao registro do Paraibuna, para o ano de 1831<sup>406</sup>.

Para o registro do Caminho Novo, portanto, não conseguimos acompanhar a entrada de escravos de forma linear. Não obstante as lacunas da documentação, entre os anos de 1814 e 1815, 1.550 cativos passaram pelo registro do Caminho Novo, todos *novos*. Em 1823, 460 escravos foram arrolados neste posto de controle, 99,6% (458) recém-chegados da África. Em 1820, 786 cativos deram entrada no registro de Matias Barbosa, 755 *novos* (96%), 18 ladinos (2,3%) e para os demais não há informação (1,6%). Quatro anos depois, em 1824, temos que 2.200 escravos passaram pelo registro, 2.115 (96,1%) *novos* e cinco ladinos (0,22%). Sobre os demais (3,6%), nada podemos afirmar. Pelo registro do Paraibuna, por sua vez, contabilizamos a passagem de 799 escravos, 479 (60%) *novos*. Neste posto de fiscalização, porém, o percentual de escravos ladinos mostrou-se mais elevado, 316 (39,5%), provavelmente em decorrência do ano contemplado pela fonte<sup>407</sup>.

Ressaltamos que os 1.550 escravos *novos* que passaram pelo registro do Caminho Novo, entre os anos de 1814-1815, equivalem a 43,6% (3.551) dos cativos recém-chegados da África contabilizados nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte para o mesmo período (Tabela 1). Isso significa dizer que o registro do Caminho Novo era a principal porta de entrada do tráfico de escravos para Minas Gerais nesta época. Assim, para melhor visualizar a estrutura das entradas nos registros supracitados, agrupamos as informações disponíveis na tabela abaixo.

---

<sup>406</sup> No Arquivo Nacional do Rio de Janeiro constam ainda um livro para o registro de Matias Barbosa, referente ao ano de 1827, e outro para o registro Paraibuna, consoante o ano de 1832. Ambos não estavam disponíveis para consulta.

<sup>407</sup> Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas dos registros do Caminho Novo (Cod. 06, 1814-1815; Cod. 3019, 1823), Matias Barbosa (Cod. 3388, 1820; Cod. 3176) e Paraibuna (Cod. 2993, 1831).

**Tabela 43: Concentração do tráfico interno: entradas de escravos nos registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna (1814, 1815, 1820, 1823, 1824 e 1831)**

Número de escravos conduzidos	Número de entradas	%	Número de escravos	%
<b>1</b>	313	36,1	313	5,4
<b>2</b>	154	17,8	308	5,3
<b>3</b>	63	7,3	189	3,3
<b>4</b>	57	6,6	228	3,9
<b>5 a 10</b>	124	14,3	831	14,3
<b>11 a 20</b>	82	9,5	1.184	20,4
<b>21 a 30</b>	34	3,9	889	15,3
<b>31 a 40</b>	14	1,6	483	8,3
<b>41 a 50</b>	13	1,5	576	9,9
<b>51 a 100</b>	12	1,4	794	13,7
<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>866</b>	<b>100,0</b>	<b>5.795</b>	<b>100,0</b>

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna.

O trânsito de cativos no percurso do Caminho Novo, tal como nos registros do Picu e da Mantiqueira, acontecia majoritariamente em pequenos comboios, com no máximo 10 escravos. Neste registro, pequenos envios (1 a 10) representaram 82,1% das entradas e 32,3% dos escravos. Passagens com um ou dois cativos fizeram-se preponderantes (53,9%), mas movimentaram apenas 10,7% dos trabalhadores importados. O grosso do comércio ficou a cargo daqueles que conduziam de 11 a 50 escravos, que a despeito de representarem 16,5% das viagens, transportaram 54% dos cativos. Grandes envios (51 ou mais) perfizeram apenas 1,4% das entradas, mas fizeram ingressar 13,7% da mão de obra comercializada, de africanos recém-chegados ou não (Tabela 43).

Nos registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna, o destino final do viajante foi com frequência assinalado no documento. A comarca do Rio das Mortes, ou simplesmente “Rio das Mortes”, foi o local mais indicado por aqueles que ingressavam na capitania/província mineira por estes registros, com ou sem escravos (Quadro 4). Vale lembrar que já em finais do século XVIII, a comarca do Rio das Mortes era a mais extensa em área habitada e também a mais populosa da capitania de Minas Gerais. Bem localizada geograficamente, a região abrangia os principais entrepostos comerciais do período, inclusive o triângulo que era formado pelas vilas de São João, Barbacena e Campanha<sup>408</sup>.

Não obstante as alterações administrativas, que restringiram a comarca do Rio das Mortes a antigos núcleos de povoamento, já nas primeiras décadas do século XIX a região se configurou como um importante local de passagem, a porta de entrada de muitos produtos importados que se dirigiam às regiões centrais, e por onde se dava o escoamento de mercadorias vindas das regiões

<sup>408</sup> VELLASCO, Ivan de Andrade. A cultura da violência, 2005, p. 173.

norte e oeste em direção ao sul<sup>409</sup>. Sabendo que até o ano de 1833 a comarca do Rio das Mortes era formada pelos termos de São João Del Rei, São José Del Rei, Barbacena, Campanha da Princesa, Baependi, Jacuí, Tamanduá e Queluz, pode-se dizer que, salvo as lacunas temporais inerentes à fonte, 52,4% das entradas registradas no Caminho Novo seguiram em direção a esta comarca, que, em termos gerais, no que se refere aos escravos importados, recebeu 41,6% dos cativos que ingressaram na capitania/província mineira no período em análise (Quadro 4 e Anexo XV)<sup>410</sup>.

---

<sup>409</sup> GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais*, 2002, p. 33; VELLASCO, Ivan de Andrade. *A cultura da violência*, 2005, p. 173.

<sup>410</sup> As porcentagens apresentadas referem-se à junção dos destinos designados como Rio das Mortes, Barbacena, Mato Dentro, Queluz, São João, São José e Tamanduá, conforme informações dos quadros 7 e 8.

**Quadro 4: Municípios de destino dos cativos que entraram pelo Registro do Caminho Novo (1814-1831)**

Entradas				Tipos de Escravos						Comboios			
Municípios	Entradas com cativos		Total de Cativos		Ladinos		Novos		Não informa/outras		Nº de comboios com 11 ou mais escravos		
	N	%	N	%	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)	N Comboios	N escravos (b)	% escravos (b)
Barbacena	17	2,0	143	2,5	--	--	143	2,7	--	--	3	119	83,2
Mariana	12	1,4	74	1,3	--	--	74	1,4	--	--	2	30	40,5
Mato Dentro (Chapéu D'uvas)	1	0,1	9	0,2	--	--	9	0,2	--	--	--	--	--
Minas Novas	2	0,2	32	0,6	--	--	32	0,6	--	--	1	30	93,8
Oliveira	3	0,3	11	0,2	--	--	11	0,2	--	--	--	--	--
Ouro Preto	101	11,7	791	13,6	67	19,6	698	13,0	26	26,8	26	576	72,8
Paracatu	1	0,1	1	0,0	--	--	1	0,0	--	--	--	--	--
Piranga	3	0,3	16	0,3	--	--	16	0,3	--	--	1	13	81,3
Pitangui	11	1,3	80	1,4	--	--	80	1,5	--	--	3	61	76,3
Rio Pomba	2	0,2	5	0,1	--	--	5	0,1	--	--	--	--	--
Queluz	4	0,5	41	0,7	--	--	41	0,8	--	--	2	39	95,1
Quilombo	1	0,1	6	0,1	--	--	6	0,1	--	--	--	--	--
Rio das Mortes	288	33,3	1.371	23,7	78	22,9	1.283	23,9	10	10,3	29	780	56,9
Sabará	162	18,7	1.058	18,3	92	27,0	921	17,2	45	46,4	31	681	64,4
São João	45	5,2	211	3,6	--	--	211	3,9	--	--	2	99	46,9
São José	3	0,3	4	0,1	--	--	4	0,1	--	--	--	--	--
Serro Frio	99	11,4	1.278	22,1	76	22,3	1.200	22,4	2	2,1	36	1.072	83,9
Tamanduá	2	0,2	12	0,2	--	--	12	0,2	--	--	1	11	91,7
Vila do Príncipe	6	0,7	23	0,4	--	--	23	0,4	--	--	1	12	52,2
Vila Rica	86	9,9	524	9,0	3	0,9	508	9,5	13	13,4	15	341	65,1
Sem informação	17	2,0	105	1,8	25	7,3	79	1,5	1	1,0	2	62	59,0
<b>Total</b>	866	100,0	<b>5.795</b>	100,0	<b>341</b>	100,0	<b>5.357</b>	100,0	<b>97</b>	100,0	<b>155</b>	<b>3.926</b>	67,7

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna.

Lembramos que os municípios de Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas faziam parte da Comarca do Paraibuna, região da Zona da Mata mineira, e que pertenceram ao Termo de Barbacena até o ano de 1850<sup>411</sup>. Não por acaso, muitos comerciantes que deixavam o Rio de Janeiro com destino a Minas Gerais pelo registro do Paraibuna, com ou sem escravos, se dirigiam para localidades que estavam assentadas na antiga região da comarca do Rio das Mortes (Anexos XVI e XII).

Ao analisar o destino das mercadorias que ingressaram em Minas Gerais pelo registro do Caminho Novo, na segunda metade do século XVIII, Felipe Rodrigues de Oliveira percebeu que apesar do desenvolvimento da comarca do Rio das Mortes, que neste período já possuía a maior parte da população, da produção agropecuária e da geração e disseminação de riquezas, o município de Vila Rica continuava a ser o principal destino dos produtos que entravam na capitania<sup>412</sup>. Entre os anos de 1774 e 1775, a comarca de Vila Rica absorveu um terço das importações que passaram pelo registro do Caminho Novo. Em 1774, o município de Vila Rica absorveu 67% das mercadorias que se dirigiram àquela comarca, contribuindo sozinho com 24,3% do total dos tributos das entradas. No ano seguinte, com rendimentos menores, foi o destino de 56,5% dos produtos que chegaram à comarca, cooperando com 16,8% do total<sup>413</sup>.

Interessante observar que, segundo Felipe Rodrigues de Oliveira, não obstante as divisões administrativas da capitania de Minas Gerais, o envio de mercadorias para uma determinada região não apresentava relação direta com o número de passagens, ao menos não em primeiro plano. De maneira geral, pode-se dizer que a presença de grandes comerciantes e a existência de lojas bem sortidas justificavam a preferência dos viajantes. Na sociedade mineira na segunda metade do setecentos, a importação e o transporte de mercadorias seguiam as vantagens de cada caminho, “e estar bem localizado, próximo às áreas de fronteira, em pontos de fácil acesso às estradas, era um passo à frente para o abastecimento de outras freguesias e mercados”<sup>414</sup>. A concentração de importações e investimentos mercantis em Vila Rica, portanto, explicar-se não somente pela sua pujança econômica, mas também pela sua localização geográfica.

A comarca do Rio das Mortes era igualmente dinâmica em termos de atividades econômicas e de fluxo mercantil. No trajeto que seguia às margens do rio Paraibuna, os

---

<sup>411</sup> APM. *Coleção de Leis Mineiras*, 1855.

<sup>412</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 150.

<sup>413</sup> Segundo o autor, a região que deu origem a nomenclatura da capitania abrangia os termos de Vila Rica e as freguesias mineradoras dos termos de Sabará e Caeté, nas quais se incluíam Santa Luzia e Santa Bárbara, na fronteira leste da comarca do Sabará com o Serro. Completando a região das “minas gerais” estavam os termos de Vila Rica e Mariana, dentro dos quais outros nomes se destacaram na mineração e no comércio da capitania. Para mais informações, ver: OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 150-152.

<sup>414</sup> OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos*, 2009, p. 153.

viajantes deparavam-se com roçarias, ranchos, ferrarias e vendas bem sortidas<sup>415</sup>. Na década de 1820, o trânsito às margens do rio Paraibuna tornou-se ainda mais acentuado, principalmente com a construção de uma ponte entre as duas margens do rio, concluída em 1825, facilitando o acesso daqueles que seguiam para a região com escravos e toda sorte de mercadorias (Anexo XVIII). Conforme a descrição de Cunha Matos, militar português que viveu no Brasil no período de 1817 a 1839,

“(…) o segundo braço do Paraibuna é o Rio do Barros (…). Este Rio de Barros passa a pouca distância do Registro de Matias Barbosa, tem várias pontes, a mais considerável das quais é a do Largo do Pita. Os Rios Preto e Barros incorporam-se a pouca distância da Ponte do Paraibuna, e pouco depois se perdem no dito Paraibuna, que daqui corre muito caudaloso, a passar pelo meio da grossa penedia em que está formada a extensa ponte concluída no ano de 1825 pelo Coronel de Milícias José Antônio Barbosa”<sup>416</sup>.

A passagem que encurtou cerca de “1 e ½ léguas de caminho desde o Rio Paraíba até a Rocinha Negra”, situada no município de Juiz de Fora, poupava os viajantes de andar por ásperos desfiladeiros<sup>417</sup>. Interessante observar que, nos despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, entre 1809 e 1833, os viajantes que partiam para Minas Gerais pelo registro do Paraibuna, o fizeram de forma constante até 1822, quando subitamente esta via de acesso deixou de ser indicada por aqueles que transitavam pelo circuito Rio-Minas (Tabela 44).

Ponderamos, a princípio, que a quase ausência de registros para os anos de 1824 e 1825 devia-se as obras que estavam em andamento às margens do rio Paraibuna. Concluída a ponte que ligava uma margem à outra, porém, o número de passagens não voltou a subir, pelo contrário, praticamente desapareceu após 1830. Em 1831, quando 799 escravos passaram pelo registro do Paraibuna, mormente *novos* (60%), os registros de despachos e passaportes da Polícia não arrolaram sequer uma partida por esta via. Mas se de 1809 a 1822 o percurso “pelo registro do Paraibuna” representou 86,2% das saídas que se deram entre a Corte e a província mineira, é pouco provável que após a construção da ponte, que encurtava e facilitava o trajeto, os comerciantes deixassem de transitar por este caminho.

---

<sup>415</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, 2000.

<sup>416</sup> MATOS, Raimundo José da Cunha. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981, p. 254.

<sup>417</sup> MATOS, Raimundo José da Cunha. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*. 1981, p. 254.



**Tabela 44: Despachos para Minas Gerais pelo “registro do Paraibuna” (1809-1833)**

Ano	Número de despachos		Número de despachos com escravos		Número de escravos		Número de escravos <i>novos</i>		Número de escravos que trouxe		Outros escravos	
	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)	N	% (a)
<b>1809</b>	403	4,5	304	75,4	1.190	3,7	271	22,8	876	73,6	43	3,6
<b>1810</b>	27	0,3	21	77,8	91	0,3	12	13,2	79	86,8	--	
<b>1811</b>	278	3,1	214	77,0	924	2,9	298	32,3	617	66,8	9	1,0
<b>1813</b>	709	7,9	564	79,5	2.987	9,4	1.303	43,6	1.653	55,3	31	1,0
<b>1814</b>	229	2,5	180	78,6	932	2,9	433	46,5	491	52,7	8	0,9
<b>1815</b>	491	5,5	383	78,0	2.006	6,3	942	47,0	1.045	52,1	19	0,9
<b>1816</b>	704	7,8	582	82,7	3.436	10,8	1.661	48,3	1.751	51,0	24	0,7
<b>1817</b>	1.142	12,7	906	79,3	4.444	14,0	1.572	35,4	2.843	64,0	29	0,7
<b>1818</b>	1.376	15,3	1.125	81,8	4.435	13,9	795	17,9	3.584	80,8	56	1,3
<b>1819</b>	1.239	13,8	994	80,2	3.486	11,0	331	9,5	3.143	90,2	12	0,3
<b>1820</b>	938	10,4	721	76,9	2.413	7,6	434	18,0	1.960	81,2	19	0,8
<b>1821</b>	252	2,8	155	61,5	723	2,3	292	40,4	208	28,8	223	30,8
<b>1822</b>	1.204	13,4	996	82,7	4.732	14,9	1.752	37,0	2.912	61,5	68	1,4
<b>1824</b>	4	0,0	3	75,0	4	0,0	1	25,0	2	50,0	1	25,0
<b>1825</b>	2	0,0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
<b>1826</b>	1	0,0	1	100,0	1	0,0	--	--	1	100,0	--	
<b>1828</b>	1	0,0	1	100,0	4	0,0	--	--	4	100,0	--	
<b>1829</b>	4	0,0	3	75,0	5	0,0	--	--	4	80,0	1	20,0
<b>1830</b>	2	0,0	2	100,0	8	0,0	--	--	8	100,0	--	
<b>TOTAL</b>	<b>9.006</b>	<b>100,0</b>	<b>7.155</b>	<b>79,4</b>	<b>31.821</b>	<b>100,0</b>	<b>10.097</b>	<b>31,7</b>	<b>21.181</b>	<b>66,6</b>	<b>543</b>	<b>1,7</b>

Fonte: AN-CP, Códices 421,424 e 425

Nos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, de 1822 em diante, após a Independência do Brasil, a via e/ou local de passagem do viajante raramente foi mencionada no documento. Como já aludimos, as informações, tal como o vocabulário do tráfico interno, se adaptaram às conjunturas econômicas e à legislação vigente, por isso, podem estar relacionadas ao poder de escrita dos escrivães na elaboração dos registros, às instâncias da burocracia, à legislação coeva etc.

Ademais, ao comparar os registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte com os registros de entrada do Caminho Novo, percebemos que o comércio interno era dinâmico e também acontecia ao longo das estradas. Com efeito, o volume de cativos expedidos do Rio de Janeiro não corresponde, necessariamente, ao número de escravos importados pelos registros mineiros. Os povoados que surgiram ao longo dos caminhos, cujos estabelecimentos garantiam pouso e abastecimento às tropas, eram pontos de entroncamento de rotas negreiras e mercantis do tráfico interno.

Outrossim, o destino indicado pelo viajante nem sempre correspondia ao seu local de moradia, tanto nos registros de despachos e passaportes da Polícia quanto nos registros de real subsídio do Caminho Novo. O pardo Manoel Linhares Pereira, por exemplo, cuja história será apresentada no próximo capítulo, vivia no município de Juiz de Fora, região da Zona da Mata mineira. Seus negócios e investimentos, no entanto, se davam mormente na Vila de Sabará, local para onde ele comumente se deslocava a partir do registro do Caminho Novo.

Dos comerciantes que transitavam pelo circuito Rio-Minas, aliás, 10,5% foram identificados nos registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna. Vejamos o exemplo da família Mendes Ferreira, proeminente família de comerciantes que atuava na *terceira perna* do tráfico.

### 5.1 – Os comerciantes de escravos no Caminho Novo: a família Mendes Ferreira

A família Mendes Ferreira, uma das mais abastadas e renomadas da comarca do Paraibuna, região da Zona da Mata, desempenhou papel de destaque no negócio de comprar e vender escravos na capitania/província de Minas Gerais. O patriarca da família, Joaquim Mendes Ferreira, arrolado na lista nominativa do distrito de Chapéu D’uvas, em 1831, era casado com Dona Maria Porfíria de Campos, e, no ano em questão, vivia na companhia da esposa e de quatro filhos solteiros: Joaquim Mendes Ferreira Junior, de 17 anos; Ana Porfíria Mendes, de 13 anos; Manoel Mendes Ferreira Campos, de dez anos; e José Mendes Ferreira, de oito anos de idade. Do consórcio com Maria Porfíria, no entanto, Joaquim teve mais seis filhos, todos mencionados em seu inventário *post-mortem* (1855): Maria Vendelina Barbosa Mendes, Candida Porfíria Mendes, Joaquina Carolina Mendes, Francisco de Assis Mendes Ferreira, Carolina Flora Augusta Brasileira e Domiciana Emília Ferreira Campos<sup>418</sup>.

Qualificado no censo de 1831 como um homem branco de 52 anos de idade, Joaquim era senhor de 50 cativos. Em meio a uma localidade na qual os não proprietários de escravos correspondiam a 47,9% dos habitantes, este senhor possuía a terceira maior escravaria do município, parte de um seleto grupo de indivíduos de que assenhorava 41 ou mais trabalhadores (2,4%) (Tabela 38). Sua escravaria, composta sobretudo de africanos homens em idade produtiva (80%)<sup>419</sup>, reflete a atividade comercial por ele que desempenhada na sociedade

---

<sup>418</sup> Lista nominativa do distrito de Chapéu D’uvas, 1831. Disponível em: <http://poplin.cedeplar.ufmg.br/>. Acesso em 15 de Maio de 2018; AHJF, Inventário de Joaquim Mendes Ferreira, caixa: 015, 1856.

<sup>419</sup> Em 1831, dos 50 cativos que foram listados na propriedade de Joaquim Mendes Ferreira, 40 eram homens, 30 de origem africana e dez crioulos. Dos primeiros, 24 possuíam idades variáveis entre 15 e 44 anos. Informações disponíveis em: Lista nominativa do distrito de Chapéu D’uvas, 1831.

traficante: era tropeiro e negociante de escravos no circuito Rio-Minas. Fora a isso, sabemos que em 1844 exercia a função de Juiz de Paz no distrito onde vivia<sup>420</sup>.

Em 1809, identificamos Joaquim Mendes Ferreira pela primeira vez nos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte. No ano em questão, saindo do Rio de Janeiro, Joaquim seguiu para Minas Gerais “pelo registro do Paraibuna” com cinco cativos “que trouxe” e três camaradas. Descrito pelos funcionários da Polícia como um homem alto, de rosto comprido e bastante barba, se disse natural e residente em Minas, comerciante que “vivia de tropa” e possuía 25 anos de idade. De 1809 a 1814, Joaquim realizou cinco viagens para capitania mineira, todas “pelo registro do Paraibuna”, com cativos “que trouxe” e alguns poucos escravos *novos*<sup>421</sup>.

Em julho de 1814, sem saídas correspondentes na Corte, Joaquim deu entrada no registro do Caminho Novo com 72 cargas de molhados e 12 ferros novos de quatro arrobas, tudo no valor de 58\$500 réis, com destino ao município de “São João”. Três meses depois, em meados de outubro, um comerciante de alcunha Joaquim Mendes passou novamente pelo registro do Caminho Novo, com 99 cargas de molhados e um embrulho de aço, para o mesmo destino (Anexos XIX e XX)<sup>422</sup>. No dia 09 de janeiro de 1815, Joaquim deixou o Rio de Janeiro pelo “registro do Paraibuna” acompanhado de quatro cativos “que trouxe”. Poucos dias depois, deu entrada no registro do Caminho Novo com mercadorias que pertenciam a Antônio Borges e de sua própria conta, dentre as quais 61 cargas de molhados, duas barras de ferro e um embrulho de aço, tudo para o município de “São João”<sup>423</sup>.

Interessante observar que, de 1815 em diante, para além de Joaquim, outros membros da família Mendes Ferreira começaram a transitar pelo circuito Rio-Minas. Antônio Mendes Ferreira, irmão de Joaquim, era rosto conhecido na portaria de Polícia da Corte. De 1819 a 1832, com africanos *novos* e cativos “que trouxe”, realizou pelo menos 14 viagens do Rio de Janeiro para Minas Gerais, quase sempre pelo registro do Paraibuna (Anexo XX)<sup>424</sup>. Entre 1828 e 1829, expediu 14 escravos *novos*, um comprado a Joaquim Antônio de Miranda e dois a Antônio Clemente Pinto, este último, vendedor de escravos que servia aos interesses da família, haja vista que José Mendes Ferreira, irmão de Joaquim e de Antônio, também associado ao tráfico interno de escravos, comprava cativos deste mesmo comerciante<sup>425</sup>.

---

<sup>420</sup> AHJF, 2º Livro de Notas Cartoriais de Chapéu D’uvas - 1844-1849 (folha 2v/3).

<sup>421</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1, 3, 4 e 5, páginas 44, 381, 82V, 137V, 146V e 155.

<sup>422</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 10 e 75.

<sup>423</sup> AN-CP, Códice 421, volume 5, página 270V; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 128.

<sup>424</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2, 4, 8, 13, 14, 15, 16, 21 e 22, páginas 91V, 81V, 70V, 266, 318, 180V, 249V, 19V, 135, 142, 253, 5, 58 e 18.

<sup>425</sup> AN-CP, Códice 419, volumes 1 e 2, páginas 97, 131V e 97V.

No dia 02 de janeiro de 1829, proveniente de Minas Gerais, Antônio Mendes Ferreira chegou à Corte com dois escravos ladinos e um camarada. Após negociar a compra de dois cativos *novos* com Antônio Clemente Pinto, seguiu para a província mineira no dia 04 de janeiro. O tempo de permanência de um comerciante na Corte dependia do tipo de negócio, da maior ou menor demanda por negros recém-chegados, da presença ou não de vendedores no mercado etc. No mês seguinte, por exemplo, Antônio chegou ao Rio de Janeiro no dia 15 de fevereiro com seis cativos ladinos e três camaradas, comprou um escravo *novo* a Joaquim Antônio de Miranda, e regressou à província mineira no mesmo dia.

Além disso, sabemos que Antônio Mendes Ferreira comerciava cargas de sal e outros produtos na comarca do Rio das Mortes, ao menos entre os anos de 1820 e 1824, mas é provável que já o fizesse antes e também em anos posteriores. Não por acaso, desde 1810, um tropeiro de alcunha Antônio Mendes transitava pelos circuitos internos de Minas Gerais<sup>426</sup> (Anexos XIX e XX).

José Mendes Ferreira, irmão de Joaquim e de Antônio, também vivia no distrito de Chapéu D’uvas. Em 1831, consoante a lista nominativa de habitantes, possuía 31 anos de idade, assenhorava 18 cativos e residia na companhia da esposa e da filha, Maria Luísa de Jesus e Cartola Maria Candida<sup>427</sup>. Atuou no tráfico interno de escravos de 1819 até 1830, período no qual expediu 22 africanos *novos*, todos para a capitania/província mineira. Para mais, sabemos que José comerciava sal e outras miudezas para a comarca do Rio das Mortes, pois no dia 4 de janeiro de 1820, ao sair do Rio de Janeiro para Minas Gerais com três escravos “que trouxe”, passou pelo registro de Matias Barbosa poucos dias depois, com 46 cargas de sal e sete barras de ferro, tudo no valor de 43\$359 réis (Anexos XIX e XX)<sup>428</sup>.

Neste ano, aliás, José Mendes Ferreira realizou pelo menos cinco viagens para a comarca do Rio das Mortes, todas pelo registro de Matias Barbosa. Em 1830, expediu três escravos *novos* para Minas Gerais, comprados a Antônio Clemente Pinto. Após 1831, sem saídas correspondentes na Corte, transitou pelas estradas mineiras com produtos variados, geralmente quitados “em cobre”<sup>429</sup>. Não por acaso, conforme consta em seu inventário *post-mortem*, aberto na Vila de Barbacena em 1841, mantinha relações comerciais com outras duas

---

<sup>426</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cód. 3388 e 3176, 1820 e 1824, p. 9 e 39. Nos Registros do Caminho Novo, Mantiqueira e Paraibuna, entre os anos de 1810 e 1831, com frequência identificamos um comerciante de alcunha “Antônio Mendes”, quase sempre com destino a comarca do Rio das Mortes. Com sorte, se tratava do mesmo tropeiro/comerciante.

<sup>427</sup> Lista nominativa do distrito de Chapéu D’uvas, 1831. Disponível em: <http://poplin.cedeplar.ufmg.br/>. Acesso em 15 de maio de 2018.

<sup>428</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1, 2, 4, 12, 13, 14, 16 e 22, páginas 211V, 326V, 329V, 332V, 31V, 200, 40, 24, 180V, 157, 288, 5, 95, 102 e 152.

<sup>429</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 10, 39-40, 81, 155 e 209; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 11 e 133.

importantes famílias de tropeiros e traficantes de escravos: os Dias Tostes e os Ferreira Armonde<sup>430</sup>.

A família Dias Tostes será melhor abordada no capítulo 5. Já os Ferreira Armonde, envolvidos no transporte de cargas desde meados do século XVIII, conformavam uma das mais ricas e importantes famílias de Minas Gerais. Conhecendo as agruras e os percalços dos caminhos, participaram de trabalhos de construção e aperfeiçoamento das estradas da província, como a obra da Estrada Nova do Paraibuna, finalizada em 1836. Donos de tropas de primeira grandeza, conduzidas pessoalmente ou por seus subordinados, que atuavam na condição de empregados e/ou mesmo como chefes de tropa, traziam escravos *novos*, tecidos, sal e ferragens da Corte para Minas Gerais. De Minas para o Rio de Janeiro levavam doces, queijos, toucinhos, ouro, couro, dentre outros produtos<sup>431</sup>. Eram, na essência da palavra, homens de caminho<sup>432</sup>.

A boa relação que os Mendes Ferreira possuíam com os Ferreira Armonde pode ser comprovada por meio de uma carta que Joaquim escreveu em resposta a Marcelino José Ferreira Armonde, em 1844. A mesma, embora de difícil leitura, fazia alusão à um débito que Joaquim possuía com este comerciante, ao qual tratava por “meu amigo e Senhor”, conforme se lê na transcrição abaixo:

“Meu amigo e Senhor, recebi a sua estimada carta (...) e respondo-lhe que estou à espera de receber aqui um dinheiro, por isso ño lhe mando a Carta de seus dinheiros porque talvez em maio como diz o possa dar aqui (...) darei a carta para VS receber ou mandar receber no Porto a dita quantia de 720\$000 eu lhe fico muito obrigado por este favor e certo em tudo quanto me deu, tenho feito muitos empregos e sofrido alguns prejuízos que bem me tem atrasado, mas estou a finalizar minhas contas (...) se refrescar os cafés e toca-los no seu preço tenho muita carga de casa e como no Porto seja a minha correspondência (...) tenho lá dinheiro e não me é penoso. Deus lhe assista. Boa Saúde a toda sua família pois sou com Amizade de V. S<sup>a</sup>.”<sup>433</sup>

Fortunato Mendes Ferreira, comerciante natural e residente em Minas Gerais, era irmão de José, Antônio e Joaquim. Em janeiro de 1820, na companhia de José Mendes Ferreira, saiu do Rio de Janeiro com três escravos *novos*, quatro cativos “que trouxe” e um camarada, com destino a Minas Gerais. Poucos dias depois, junto com o irmão, Fortunato deu entrada no registro de Matias Barbosa, e de lá seguiu para a comarca do Rio das Mortes<sup>434</sup>. Neste mesmo dia, aliás, no registro de Matias Barbosa, identificamos o nome de Manoel Mendes Ferreira,

---

<sup>430</sup> AHMPAS, Inventário de José Mendes Ferreira, caixa: 12, ordem 22, 1841. Para mais informações sobre as duas famílias de tropeiros supracitadas, ver Capítulo 5.

<sup>431</sup> LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas*, 2010, p. 237-242.

<sup>432</sup> IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho*, 2012.

<sup>433</sup> Acervo particular da Fazenda Santa Sofia; Contas de Marcelino José Ferreira Armonde. Documento compartilhado pela Professora, Dra. Elione Guimarães.

<sup>434</sup> AN-CP, Códice 421, volume 13, página 199V; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 10.

outro membro da família que atuava como tropeiro nos circuitos internos de Minas Gerais. Manoel, cujo grau de parentesco não sabemos informar, realizou somente duas viagens, ambas em 1820, com destino a comarca do Rio das Mortes (Anexo XX). Nos circuitos mercantis do tráfico interno, os comerciantes estreitavam os laços que já existiam. Mais do que pontos de entroncamento de rotas negreiras, os caminhos eram espaços de sociabilidade.

Sobre Fortunato, sabemos ainda que atuou na *terceira perna* do tráfico de 1816 a 1827, período no qual realizou nove viagens e despachou 38 escravos *novos* para a capitania/província mineira, notadamente pelo “registro do Paraibuna”<sup>435</sup>. Ademais, em 1823, sem saídas correspondentes na Corte, deu entrada no registro do Caminho Novo com um cativo *novo* e outros diversos produtos, tudo quitado “em prata” (Anexos XIX e XX)<sup>436</sup>.

Em meio aos registros de despachos e passaportes da Polícia, encontramos outros membros da família Mendes Ferreira, e embora não saibamos exatamente o vínculo de parentesco que possuíam com Joaquim, estavam envolvidos no negócio de comprar e vender escravos no interior. Valentim Mendes Ferreira, comerciante natural e residente em Minas Gerais, efetuou dois despachos entre os anos de 1828 e 1830, quando expediu quatro escravos *novos* para a província mineira<sup>437</sup>. Pedro Mendes Ferreira, por sua vez, atuou no tráfico interno desde 1822, sozinho e/ou por intermédio de seu cativo tropeiro, Pedro Mendes. O escravo, homônimo do senhor, era de origem crioula, possuía 27 anos de idade, e pelos funcionários da Polícia foi descrito como um homem de estatura ordinária, rosto comprido e pouca barba (Anexos XIX e XX)<sup>438</sup>.

Difícil mensurar se os registros se referem a Pedro senhor ou Pedro cativo, depois liberto, conforme as fontes consultadas. Seja como for, sabemos que em 1830, Pedro Mendes Ferreira chegou à Corte e adquiriu um escravo *novo* a Bernardino Antônio Duarte, seguindo para província mineira como “Pedro Mendes” no mesmo dia. Coincidência ou não, de 1823 em diante, com frequência identificamos o nome de Pedro Mendes no registro do Caminho Novo, transportando tachos de cobre, barras de ferro, embrulhos de aço e outros produtos para a comarca do Rio das Mortes. Para mais, de 1824 a 1828, Pedro Mendes expediu quatro cativos *novos* para Minas Gerais<sup>439</sup>. Na *sociedade traficante*, comerciantes e cativos tropeiros

---

<sup>435</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 2, 7, 9, 11, 12, 13 e 21, páginas 143, 163, 324, 100V, 367, 63, 199V, 68 e 59.

<sup>436</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 38.

<sup>437</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 4 e 21, páginas 43, 362.

<sup>438</sup> AN-CP, Códice 421, volume 16, página 137, 226 e 349.

<sup>439</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 42, 90 e 129; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 4, 14, 21 e 31; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 105, 177 e 205; AN-CP, Códices 419, 421 e 424, volumes 2, 4 e 19, páginas 4, 135, 104, 187 e 89.

trabalhavam em conjunto, e, em alguns casos, os mesmos caminhos que levavam à Minas, podiam acarretar a mobilidade social.

Ainda no que se refere a família Mendes Ferreira, chamamos atenção para trajetória de Joaquim, o protagonista de nossa história. De 1809 a 1815, com destino a Minas Gerais, Joaquim saiu da Corte mormente com cativos “que trouxe”. De 1816 em diante, começou a expedir escravos *novos*, tal como outros comerciantes que atuavam no circuito Rio-Minas. (Tabela 2 - Capítulo 1). Talvez, já experiente na arte de tropeirar, optou por incrementar os seus negócios com o mercadejo de africanos recém-chegados. Isso não significa dizer, é claro, que antes de 1816 Joaquim não enviasse cativos oriundos da África. Podiam ser escravos *novos* camuflados de cativos “que trouxe”.

Entre os anos de 1816 e 1829, Joaquim realizou 17 viagens, todas para a capitania/província mineira, mormente pelo registro do Paraibuna, para onde expediu 87 escravos, 46 *novos* (52,8%) e 41 cativos “que trouxe” (47,1%). Atuava geralmente por meio de pequenos envios, com no máximo 10 escravos, a não ser pela remessa que efetuou em 1827, com 16 cativos *novos*. (Anexos XIX e XX)<sup>440</sup>. Ao longo dos anos, o trajeto de Joaquim pouco mudara, saía do Rio de Janeiro com destino à Minas Gerais. Em Minas, passando pelo registro do Caminho Novo, por vezes chamado de Matias Barbosa e/ou Paraibuna, seguia para a comarca do Rio das Mortes, provavelmente para os distritos de Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas, onde mantinha os seus negócios e era bem relacionado com outras famílias locais<sup>441</sup>.

Entre idas e vindas à Corte, a não ser pela idade que avançava, Joaquim conservava a mesma aparência física: tinha a estatura ordinária, o rosto comprido e bastante barba. Em 1831, sem saídas correspondentes na Corte, Joaquim continuava a mercadejar pelos caminhos mineiros. Não por acaso, no registro do Paraibuna, descrito como “Joaquim Mendes” ou “Joaquim Mendes Ferreira”, foi sete vezes arrolado nos livros de direitos de entrada, transportando barras de ferro, embrulhos de aço, caixas de cera, tachos de cobre, dentre outras muitas mercadorias, geralmente quitadas “em cobre” (Anexo XX).

O inventário *post-mortem* de Joaquim Mendes Ferreira, aberto em 1856, na Fazenda do Continente, Termo da Vila de Santo Antônio do Paraibuna, fornece importantes indícios acerca das atividades econômicas desempenhadas por este comerciante. O documento, que começa com uma declaração feita por Dona Maria Porfíria de Campos, esposa e inventariante dos bens

---

<sup>440</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 7, 11, 12, 13, 14, 16, 19 e 21, páginas 23, 16V, 314V, 333V, 356V, 66, 145V, 273V, 7, 307, 12, 91, 175, 177, 231, 59V e 249; AN-CP, Códice 421, volume 19, página 91; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, p. 209.

<sup>441</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cód. 3388 e 3176, 1820 e 1824, p. 28, 42, 76, 92-93, 151, 161, 210 e 231; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 32, 194 e 133; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 6, 21, 50, 90, 141, 175 e 203.

do casal, comprova que Joaquim faleceu no dia 19 de agosto de 1855, mas devido ao óbito de duas de suas herdeiras, Candida Porfíria Mendes e Joaquina Carolina Mendes, a confecção do inventário foi postergada.

Joaquim era homem de abundosos bens, cujo inventário demonstra o ponto final de uma trajetória de acumulação e de riqueza, alçada principalmente por meio da atividade mercante à beira das estradas. Tropeiro conhecido no circuito Rio-Minas, possuía não poucos animais de tropa, dentre os quais 22 cabeças de boi, 35 bestas de sela, cinco cavalos, 12 éguas e quatro jumentos. Entre os bens semoventes constam ainda 15 novilhos, três bezerras, 70 porcos, 18 capados e dez vacas, algumas com crias e outras paridas, tudo no valor de 6:092\$000 réis, o que corresponde a 4,6% de sua fortuna. Além disso, possuía objetos típicos da atividade de tropeiro, como uma tenda de ferreiro, um carro desferrado e outros três ferrados de safra, essenciais para o transporte de mercadorias<sup>442</sup>.

Quando faleceu, em 1855, Joaquim era senhor de 83 escravos, o que significa dizer que num intervalo de 24 anos, a contar da lista nominativa de 1831, este comerciante adquiriu 33 cativos, mormente homens em idade produtiva, mas também alguns recém-nascidos e crianças, fruto da reprodução natural de sua escravaria. Lembremos que no íterim de 1816 a 1829, Joaquim expediu 46 escravos *novos* e 41 cativos “que trouxe”, o que nos permite inferir que, ainda que levasse escravos *novos* para compor a sua própria escravaria, outros tantos foram comercializados. Homem de caminho e traficante de escravos, Joaquim possuía cativos que desempenhavam ofícios bastante específicos, como Joaquim Antônio, ferreiro, de 40 anos de idade; Antônio Francisco, oficial de ferreiro, de 36 anos de idade, e Manoel crioulo, escravo tropeiro de 34 anos<sup>443</sup>. Havia, provavelmente, outros escravos que se ocupavam de serviços de tropa, mas cujos ofícios não foram mencionados na fonte.

A atuação de Joaquim Mendes Ferreira encontra respaldo também na composição dos seus bens de raiz. Dentre estes constavam a Fazenda do Continente, com três sesmarias de terra, uma casa de morada assobrada, um pasto de grama, um paiol, um moinho e um chiqueiro cobertos de telhas e outras benfeitorias; um pasto de capim de 10 alqueires de terra num lugar denominado “Bananal”, e outro no “Ribeirão dos Bezerra”; meia sesmaria de terra num lugar denominado “Palmital”; um engenho de secar café com ventiladores e copas; um engenho de serrar; um moinho e uma casa de morada em um lugar não designado; benfeitorias num lugar denominado “Igrejinha”, com 14 mil pés de café com frutos e 12 mil pés de café novos; e duas

---

<sup>442</sup> O valor total do monte-mor partível foi avaliado em 132:019\$500 réis. Cf, AHJF, Inventário de Joaquim Mendes Ferreira, caixa: 015, 1856.

<sup>443</sup> AHJF, Inventário de Joaquim Mendes Ferreira, caixa: 015, 1856.



roças de milho, comum àqueles que se dedicavam a atividade tropeira por conta da alimentação das tropas<sup>444</sup>.

Não obstante o valor dos bens de raiz, 53:800\$000 réis (40,7%), que por si só indicam a importância de suas culturas e propriedades, o grosso da fortuna de Joaquim estava concentrado na sua escravaria, avaliada em 69:760\$000 réis (52,8%). Os escravos, tal como os demais haveres listados, foram distribuídos entre os herdeiros e a viúva. Interessante observar, contudo, a ausência de dívidas ativas e passivas, haja vista que apenas uma declaração foi feita pelos louvados neste sentido: “não existem dívidas ativas nem passivas do seu casal inventariado”<sup>445</sup>. Supomos que as mesmas foram quitadas antes da abertura do inventário.

Na sociedade mineira oitocentista, o tropeiro acumulava a função de transportador, transmissor de notícias, emissário oficial, portador de bilhetes, comerciante e intermediário de negócios. Essa gama de atribuições imputava-lhe respeito e confiança. Joaquim certamente gozava destes benefícios, e, associado a outros membros da família, fez fortuna na economia mercantil-escravista de Minas Gerais. Como destacou Alcir Lenharo, o repartir de diferentes práticas econômicas era comum entre irmãos, pois com a divisão das tarefas obtinha-se um melhor equilíbrio no conjunto final dos negócios. Por isso, apesar de representarem casas independentes entre si, consignavam os gêneros e unificavam a obtenção de mercadorias direto na fonte<sup>446</sup>. Este talvez tenha sido o caso de Joaquim Mendes Ferreira e de seus irmãos, que em alguns casos recorreram aos mesmos vendedores de escravos na Corte do Rio de Janeiro.

Comerciar no circuito Rio-Minas abria margem à obtenção de lucros significativos. Na Corte, comprava-se gêneros, utensílios e escravos *novos*. No interior, estes mesmos produtos eram vendidos com o valor acrescido. Assim, o tráfico/tropeirismo fomentava a construção de fortunas e o diversificar das atividades mercantis. Joaquim Mendes Ferreira prosperou no tropeirismo e no negócio de comprar e vender cativos no interior de Minas Gerais, se tornou dono de tropa, proprietário de terras, fazendeiro de café e um dos maiores senhores de escravos do distrito de Chapéu D’uvas, Zona da Mata mineira.

\*\*\*\*\*

Perceber a dimensão geracional da família e os (seus) movimentos da (na) *sociedade traficante* só foi possível pelo cruzamento sistemático de distintos *corpora* documentais, por meio dos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte (ponto de partida), dos registros fiscais (pontos do percurso), das listas nominativas de habitantes e de inventários

---

<sup>444</sup> AHJF, Inventário de Joaquim Mendes Ferreira, caixa: 015, 1856.

<sup>445</sup> AHJF, Inventário de Joaquim Mendes Ferreira, caixa: 015, 1856.

<sup>446</sup> LENHARO, Alcir. Lenharo, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983, p. 37 e 93.

*post-mortem* (que respaldam a análise até chegar ao destino final municipal). Conseguimos compreender os elos entre senhores e escravos colaboradores, os vínculos parentais necessários a operação do tráfico interno, os distintos tipos de traficantes, a grandeza ou a pequenez das remessas hierarquizadas, a concentração e a pulverização do mercado, a transmutação de escravos “que trouxe” em *novos*, e destes em ladinos, tudo, enfim, contribuindo para a disseminação do tráfico interno de cativos e da própria escravidão.

A atuação da família Mendes Ferreira, e dos demais comerciantes citados ao longo do trabalho, nos serve de base para demonstrar que, não raras vezes, senhores estabelecidos em distritos interioranos compravam escravos no Rio de Janeiro, com recursos próprios ou por endividamento, para abastecer a mão de obra de suas próprias escravarias e/ou para revender os cativos em municípios vizinhos. A depender do caminho, a *terceira perna* do tráfico era bem mais longa do que a segunda, a travessia atlântica. O negócio era não só de longa distância, mas também de longo prazo.

Justamente por isso, o tráfico interno de escravos não pode mais ser visto como um mero apêndice do tráfico atlântico de africanos, e nem os traficantes regionais como simples distribuidores de grandes traficantes da Corte. Ainda que o tráfico interno dependesse do circuito transatlântico para reproduzir a si mesmo, o comércio de escravos no Brasil demandou organização, financiamento, alianças político-mercantis, laços familiares em prol do negócio, aliança entre senhores e escravos, conivência de autoridades, tributação negociada, longevidade temporal e capilaridade espacial. A reprodução da *sociedade traficante* foi obra coletiva, e o tráfico interno de escravos lhes foi estrutural. Este comércio possuía a sua própria ‘cara’, como demonstraremos no próximo capítulo.

## **PARTE II**

**Rostos traficantes: comerciantes, camaradas, forros e escravos**

## 1 – As caras da sociedade traficante

Os passaportes emitidos pela Polícia da Corte são dos raros documentos que classificam as pessoas fisicamente, incluindo os escravos. Ao analisar as descrições corporais feitas pelos funcionários da Polícia, entre os anos de 1809 e 1833, percebemos que o que hoje chamamos de “cor/qualidade” era praticamente irrelevante na hora de esboçar o “retrato falado” de um indivíduo. No entanto, será que a escravidão e o comércio de escravos forneceram referenciais para que os funcionários do governo qualificassem os agentes do tráfico de cativos? Entre 1822 e 1833, muito além da cor/qualidade, era pertinente anotar a aparência dos olhos, dos cabelos e das sobrancelhas, e sobretudo da barba. Entre os componentes que assinalavam o rosto, a barba foi o aspecto mais realçado, era a marca que não podia deixar de ser informada, mesmo quando estava ausente, posto que nestes casos geralmente se anotava *Fulano de tal sem barba*. Para que se possa ter uma ideia, informações sobre a barba constaram para 94,9% dos homens cabeças de tropa que saíram do Rio de Janeiro durante a primeira metade do século XIX, proporção que a colocava como o quesito primordial na descrição física do rosto masculino<sup>447</sup>.

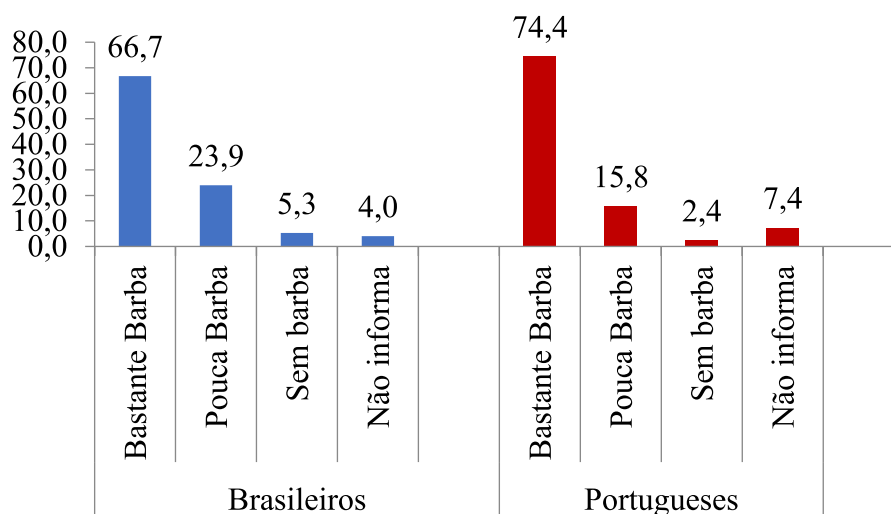
De maneira geral, nos despachos e passaportes identificamos quatro tipos de barba, classificados de acordo com o volume: 1) *Bastante Barba*, que inclui os de barba grande, cheia, grossa, comprida, muita barba, com suíças ou suíças grandes; 2) *Pouca Barba*, que abrange os designados como de muito pouca barba, de buço, de ponta de barba, de barbas rala, parcial, fina ou delgada; 3) *Barba Regular*, como no original; e 4) *Sem Barba*, também conforme a fonte.

Proporcionalmente, os cabeças de tropa de origem portuguesa eram os que mais apresentavam “bastante barba”, mas quando comparados aos brasileiros livres sem qualquer qualitativo de cor/qualidade, os índices entre um e outro diminuía, e no período de 1822 a 1833, apresentavam quase as mesmas proporções (68,7% para portugueses e 68,3% para brasileiros) (Gráficos 1 e 2). Assim, a liberdade, sobretudo para os portugueses, era referida também pela *bastante barba*.

---

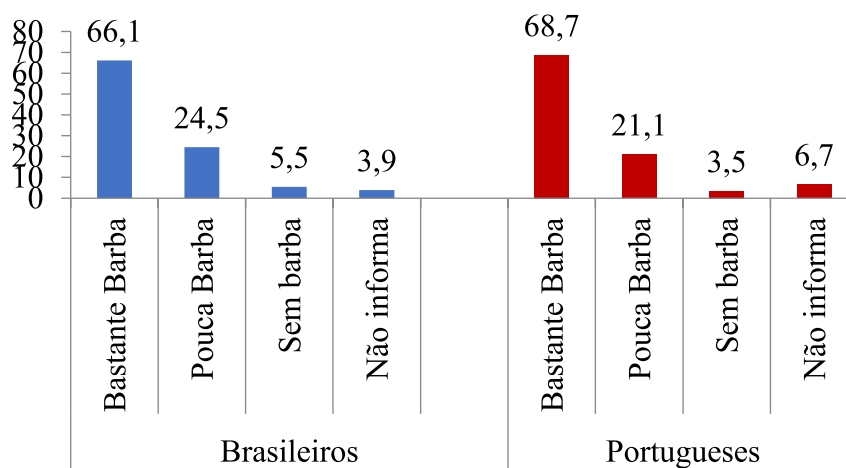
<sup>447</sup> GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade, 2019.

**Gráfico 1: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Brasileiros e Portugueses (1809-1821)**



Fonte: AN-CP, Códices 421

**Gráfico 2: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Brasileiros e Portugueses (1822-1833)**

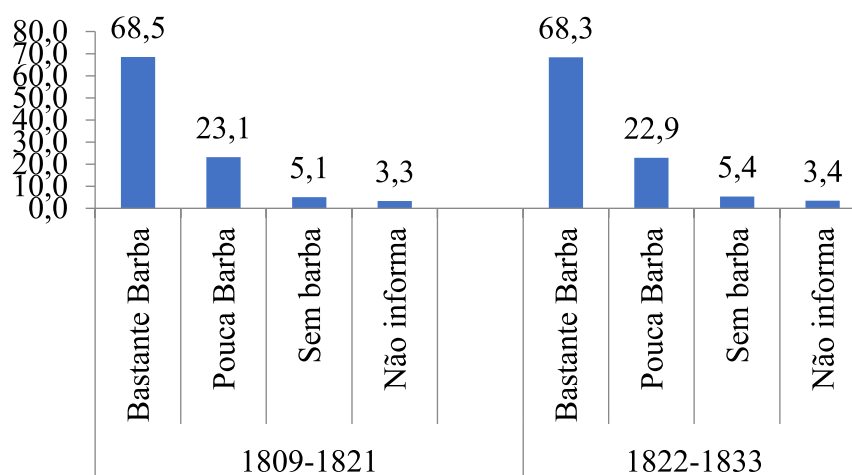


Fonte: AN-CP, Códices 421

Quando associamos os tipos de barba à condição jurídica do viajante, percebemos que brasileiros livres sem qualitativos de cor/qualidade possuíam “mais” bastante barba do que aqueles com alguma cor/qualidade designada. Para os anos de 1809 e 1821, estas diferenças alcançaram 68,5% e 57,9%, respectivamente; no íterim de 1822 a 1833, perfizeram 68,3%

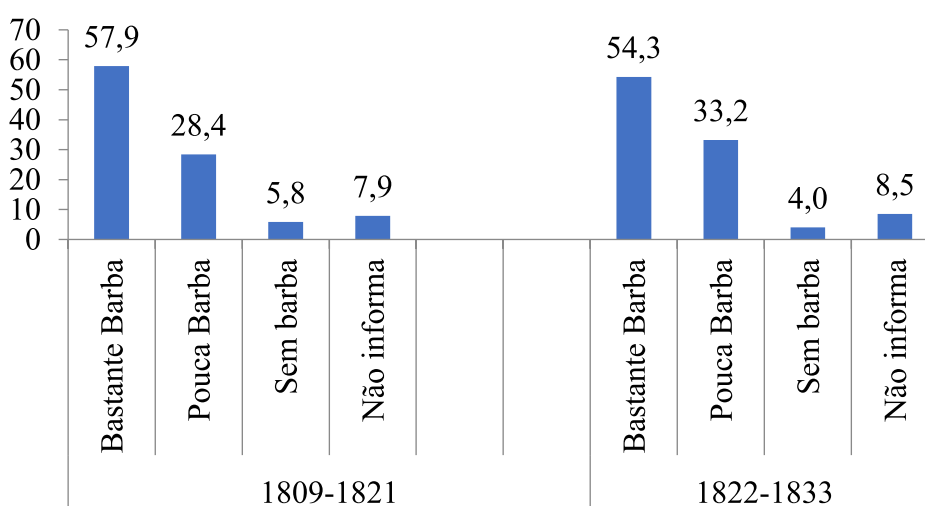
para o primeiro grupo e 54,3% para o segundo, confirmando a premissa de que nesta sociedade ter barba não era para todos<sup>448</sup>.

**Gráfico 3: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Brasileiros Livres sem Qualidade de Cor**



Fonte: AN-CP, Códices 421

**Gráfico 4: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropa Brasileiros Livres com Qualidade de Cor\***



Fonte: AN-CP, Códices 421

<sup>448</sup> Nesse sentido, ver também: FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberto. Aspectos da comunidade islamita negra do Rio de Janeiro no século XIX. In: *TRASHUMANTE. Revista Americana de História Social*, v.10, 2017, p. 8-30.

É claro que o ser barbado ou não variava conforme o gosto particular, a moda, o evento social e as oportunidades de poder fazê-la. É certo também que o pêlo facial protegia o rosto dos viajantes contra insetos e mudanças climáticas. Contudo, partindo do Rio de Janeiro, é provável que estes homens tivessem a oportunidade de fazer a barba ainda na cidade; e se não o fizeram, certamente não foi por falta de tempo. O motivo basilar de a grande maioria ter “bastante barba” não era o fato de serem viajantes de saída. Em termos de barba parece que tamanho era de fato documento, e dava cara ao viajante, aproximava-o da liberdade. Por outro lado, quanto mais imberbe, mais próximo da escravidão.

No caso dos escravos, percebemos que os “despachados” não eram dignos de serem classificados com barba perante os funcionários do governo, mas os cativos que encabeçavam tropas foram comumente mais aludidos com determinados tipos de barba. Os escravos crioulos, por exemplo, usavam menos “bastante barba” do que os crioulos forros, e ambos estavam aquém das grandes barbas dos brasileiros livres (sem qualquer alusão à alforria), inclusive os de cor. Entre os nascidos no Brasil, o volume da barba era respectivamente maior conforme se ia da escravidão à liberdade, na seguinte ordem: livres, egressos do cativo (pardo, preto, moreno, trigueiro, sem alusão à condição de forro), forros (com ou sem qualitativos de cor) e escravos<sup>449</sup>.

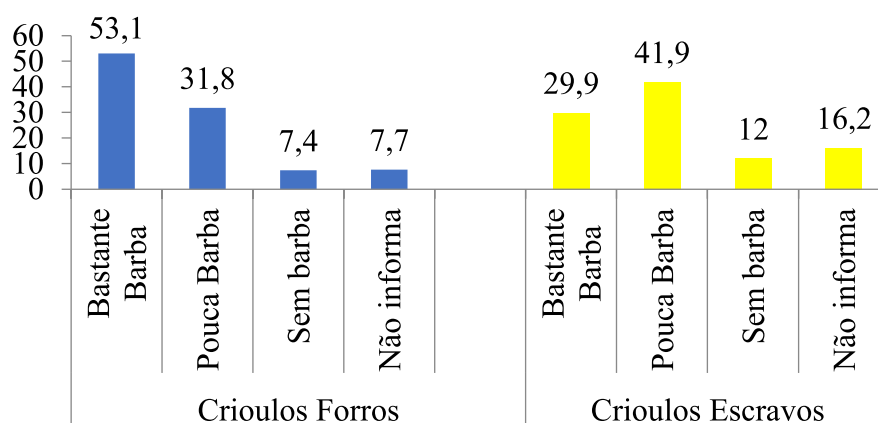
Com efeito, cativos crioulos portavam menos “bastante barba” do que africanos, mas com pouca diferença percentual. No fim, não importa se africanos ou crioulos, os escravos eram predominantemente de “pouca barba”. Pelos dados coligidos, pode-se dizer que como tendência predominante, viajantes livres usavam mais “bastante barba” do que os forros, que por seu turno a portavam em maior quantidade do que os escravos, ou que assim eram vistos pelos funcionários da Polícia. Em outras palavras, os escravos eram quase sempre de “pouca barba”, “sem barba” ou aludidos sem menção a ela<sup>450</sup>. Metafórico ou não, o contraste com os livres e mesmo com os crioulos forros era evidente, *tava na cara*.

---

<sup>449</sup> GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade, 2019.

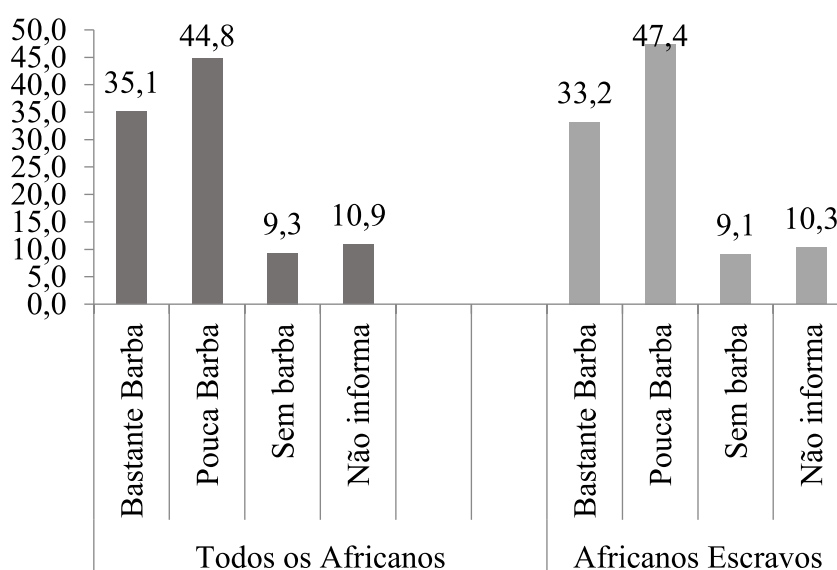
<sup>450</sup> GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade, 2019.

**Gráfico 5: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Crioulos Forros e Escravos (1809-1821)**



Fonte: AN-CP, Códices 421

**Gráfico 6: Tipos de Barba (%) de Chefes de Tropas Africanos (forros e escravos), e Africanos Escravos (1809-1821)**



Fonte: AN-CP, Códices 421

E o que mais as fontes dizem sobre as pessoas que deixavam a Corte do Rio de Janeiro e partiam para as mais variadas capitanias/províncias do Brasil, e, também, ainda que com menor frequência, para a Europa, América não portuguesa, e/ou mesmo de retorno à África? Para além da barba, os passaportes aludem sobre outras características físicas dos viajantes, dos tropeiros e dos escravos ladinos que os acompanhavam ou eram vendidos. Revelam o nome, a



idade, a naturalidade, o local de moradia, eventualmente a ocupação, a estatura, o formato do rosto, dos olhos, do nariz, da boca, a cor dos cabelos, dos olhos, a massa corporal etc. Contemplam informações físicas e sociais. Em suma, versam sobre corpos e pessoas.

Como se nota, as pessoas mudavam de aparência conforme eram percebidas por outras. Por isso, em não poucos casos, um mesmo comerciante podia ser descrito como sendo alto e/ou de estatura ordinária, de rosto comprido e/ou de rosto redondo. O rosto, e o que ele deixava ver, transmutava de acordo com os olhos alheios que o viam. Com efeito, as informações físicas e sociais sobre os viajantes mudaram ao longo dos anos, mas a própria frequência com que cada tipo de informação era registrada, revela o que a Polícia da Corte avaliava como imprescindível para dar ‘cara’ à sua gente.

Nesse sentido, dos elementos sociais mencionados, os mais relevantes eram a naturalidade, a moradia e a ocupação/ título, para ambos os períodos (1809-1821 e 1822-1833) (Gráficos 7 e 8). Dos chefes de tropa que tiveram a sua naturalidade declarada, os brasileiros conformaram a esmagadora maioria (84,1%), mas também identificamos a presença de portugueses (13,7%), africanos (1,5%), europeus provenientes de outros países que não Portugal (0,4%), sul-americanos (Peru, Uruguai e Argentina), e alguns poucos comerciantes de origem chinesa e indiana. Ao analisar a distribuição de escravos enviados a partir do Rio de Janeiro, segundo a moradia dos remetentes, entre os anos de 1809 e 1833, Roberto Borges Martins confirmou o predomínio dos mineiros na condução de cativos para a capitania fluminense, no período de 1815 a 1821, tal como fora constatado por João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira. Não obstante, chamou atenção para o fato de que os mineiros foram os principais condutores de escravos para a sua própria capitania/província, e que não raras vezes remeteram cativos também para outros destinos<sup>451</sup>.

A novidade de sua análise, no entanto, reside na presença nada desprezível de remetentes nascidos em Portugal e nas ilhas portuguesas do Atlântico, pessoas provenientes do Porto, Braga, Ilha Terceira, Guimarães, Açores, Minho, dentre outras 45 localidades lusas. Trava-se, no geral, de grandes comerciantes e traficantes internacionais residentes na Corte, que juntos despacharam mais de 15 mil escravos do Rio de Janeiro para outras capitanias/províncias do país, notadamente para o próprio Rio de Janeiro e São Paulo. Os portugueses, principais remetentes de escravos para estas duas capitanias/províncias, participaram de forma ativa dos envios realizados para outros lugares, exceto para Minas Gerais, onde a presença destes comerciantes teve pouca relevância. Em verdade, comerciantes residentes na Corte lideraram as remessas que saíram para o Rio de Janeiro e para São Paulo,

---

<sup>451</sup> MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 23.

provavelmente, em virtude da proximidade geográfica entre a capital e estas duas capitâneas/provínias, mas também por estarem sediados na “boca do porto e do Valongo”<sup>452</sup>.

Na *terceira perna* do tráfico, espaço aberto à participação dos mais variados agentes, encontramos diferentes menções a títulos e ocupações. Além de pequenos, médios e grandes negociantes, que associavam o comércio de escravos a outras atividades, participavam taberneiros, vendeiros, marinheiros, mascates, boticários, advogados, cirurgiões, médicos, estudantes, fogueteiros, ourives, padeiros, pescadores, atores, pintores, caixeiros, escoteiros, músicos, tintureiros, chapeleiros, sapateiros, ferreiros, tropeiros, pedreiros, marceneiros, artesãos etc. Homens e mulheres que viviam de lavoura, de negócios, de boiadas, de suas próprias agências, e mesmo “de ser cômico”. “Havia militares da marinha e do exército, de todas as patentes, de marechal a soldado. Funcionários públicos de todos os poderes e escalões, desde governadores de provínias e altos magistrados”<sup>453</sup>. Os que possuíam lojas de louças, de ferragens, fazendas secas e molhados; os que eram donos de armazéns, estalagens, e até de “canquílias”. Com efeito, havia também os que se diziam “sem ocupação”.

Interessante observar que, consoante as análises de João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, dos indivíduos que possuíam algum ofício declarado, referências à cor/qualidade não constavam para a maioria dos viajantes. Nos passaportes que contemplam o código 425, no período de 1822 a 1829, os autores perceberam que dos poucos descendentes de escravos que tiveram suas ocupações mencionadas, mais da metade exercia atividades artesanais, alguns viviam de negócio e tão somente um estava ligado ao comércio. Por outro lado, entre os que não possuíam referências a um antepassado cativo, brasileiros ou portugueses, poucos se dedicavam ao artesanato, alguns estavam ligados ao comércio, e a grande maioria “vivia” de negócio<sup>454</sup>. Em síntese, e sem nos aprofundarmos mais no assunto, pode-se dizer que, proporcionalmente, enquanto os descendentes de escravos se dedicavam aos ofícios mecânicos, os que não tiveram a sua cor/qualidade registrada na fonte estavam ligados ao “viver de negócio”.

Das ocupações apontadas nos passaportes, a de tropeiro abarcava os mais variados grupos. Homens e mulheres livres, egressos do cativo e escravos. Os tropeiros foram, durante a primeira metade do século XIX, os principais operadores do tráfico interno. No constante vai e vem das tropas ao Rio de Janeiro, levaram e trouxeram escravos *novos*, ladinos e do tipo “que trouxe”, de sua própria conta, para vender e/ou mesmo endereçados a outros compradores. Transportaram mercadorias e miudezas, desde joias e bijutérias até grandes volumes de

---

<sup>452</sup> MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 26-27.

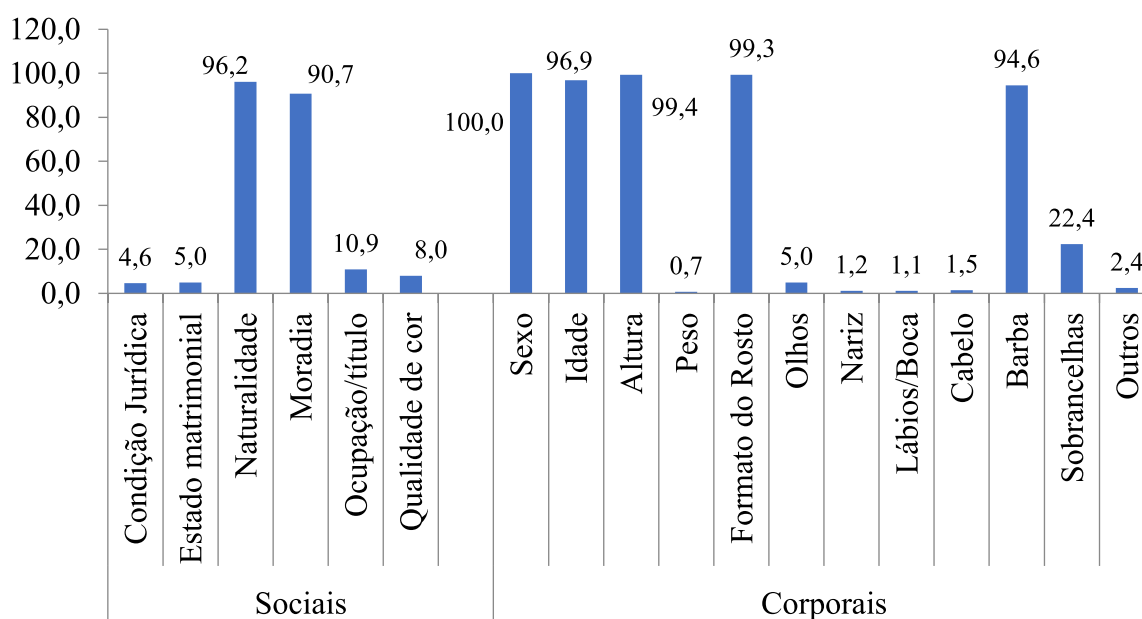
<sup>453</sup> MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 37; AN-CP, Códices 390,

<sup>454</sup> FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 70.

mantimentos e equipamentos pesados. Muitos tropeiros eram também comerciantes, e não raras vezes mesclaram a agricultura, o comércio e tropa e o trato de escravos.

Ainda no que se refere aos dados sociais dos viajantes, a cor/qualidade foi o quarto traço que mais preocupou a Polícia da Corte, mas nem de longe se equiparava aos três primeiros, sobretudo a barba, a moradia e a naturalidade. É certo que possuir algum título e ter a ocupação definida não era para todos, mas mesmo assim a Polícia registrou tais informações com mais frequência do que o fizera para a condição jurídica e a cor/qualidade dos viajantes<sup>455</sup>. Para governar o fluxo de pessoas que saía da Corte, a Polícia prescindiu do registro da condição jurídica e da cor/qualidade. A propósito, os registros fiscais ao longo dos caminhos também pouco se preocuparam com tais aspectos.

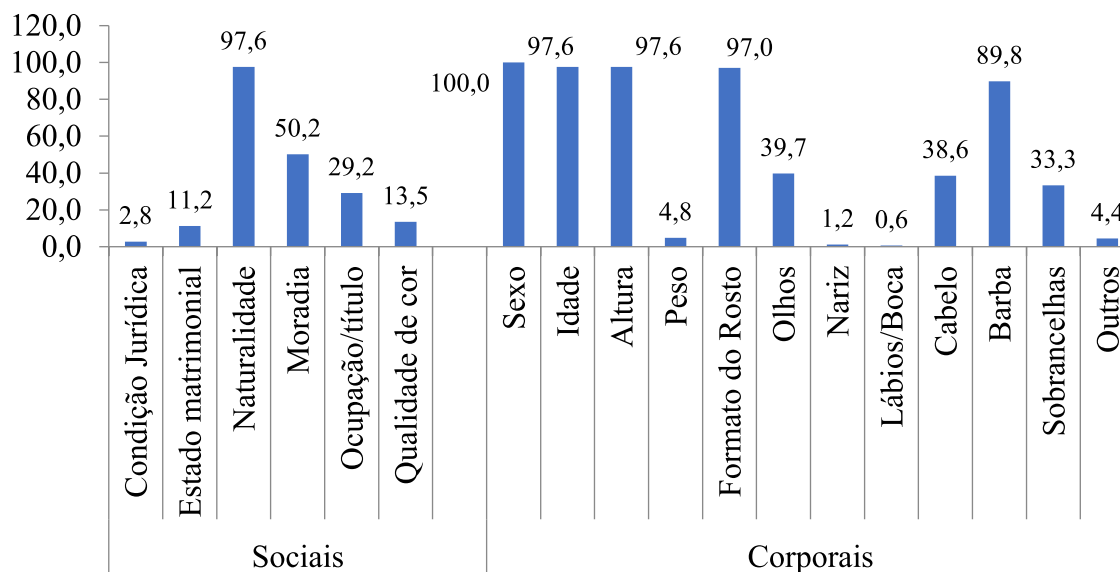
**Gráfico 7: Tipo e Frequência (%) de Informações Sociais e Corporais dos Chefes de Tropas (1809-1821)**



Fonte: AN-CP, Códices 421

<sup>455</sup> Ao analisar os registros de tropa no sertão baiano setecentista, Isnara Pereira Ivo chegou a conclusões semelhantes. IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho*, 2012.

**Gráfico 8: Tipo e Frequência (%) de Informações Sociais e Corporais dos Chefes de Tropas (1822-1833)**



Fonte: AN-CP, Códices 421

A cor da pele dificilmente era registrada de forma isolada. No quesito cor/qualidade, incluem-se os crioulos forros e libertos, os pardos forros e libertos, os homens pardos, os pretos forros e libertos, os homens pretos, os cabras e os cabrinhas; mas também incorporamos, para efeito de cálculo, os morenos, os mulatos, os mulatinhos, alguns poucos brancos e índios, e até mesmo os *mestiços*, todos termos de época. Mesclava-se, portanto, qualidade de cor (pardo, preto, branco) com condição jurídica (forro, escravo), e às vezes se falava “moreno de cor trigueira”.

A condição jurídica, propriamente dita, é pouco mencionada, e só abrange os escravos e os forros. Raramente se dizia que alguém era livre, mas certamente devia haver muitos forros e egressos do cativo entre os livres não assinalados como tais. Para que se possa ter uma ideia do sub-registro da cor/qualidade e da condição de forro na documentação consultada, ressaltamos a parca menção a libertos. Havia, decerto, mais forros do que se pode imaginar, e sem sobra de dúvidas a imensa maioria dos livres não era branca. Assim, a ausência da cor/qualidade contrasta com os dados populacionais para os livres das freguesias urbanas da cidade do Rio de Janeiro em 1799, por exemplo, quando havia 19.578 “brancos”, 4.427 “pardos libertos” e 4.583 “pretos libertos”<sup>456</sup>. Os pardos e pretos libertos, se somados, equivaleriam a

<sup>456</sup> Resumo Total da População que existia no ano de 1779, compreendidas as quatro freguesias desta cidade do Rio de Janeiro, até o último de dezembro do dito ano, também dos que nasceram e faleceram no mesmo ano de

46% do contingente branco. No entanto, conforme os relatos de um viajante norte-americano que esteve na cidade em 1813

“The population is commoly estimated at about 90,000, of wich about one sixth [1/6] part term themselves white. Many [whites], however, would find some difficulty in proving their right to this honor, for the prevailing complexions being brown and yellow, a rosy European would admit the claims of very few”<sup>457</sup>.

Como veremos no próximo capítulo, não poucos agentes que atuaram no tráfico interno eram egressos do cativo e escravos, na condição de chefes de tropa, camaradas, parceiros e/ou mesmo de acompanhantes. Vale ressaltar ainda que a cor do rosto, quando informada, nunca era branca, parda ou preta, sempre corada, descorada, vermelha, clara, morena ou *trigueiro*<sup>458</sup>. Assim, para facilitar a análise, corados, descorados, vermelhos, claros, morenos e trigueiros de rosto foram incluídos no quesito cor/qualidade, junto com homens pardos, pretos forros, entre outros.

Sobre os demais traços físicos e sociais mencionados, o sexo, aferido pelo nome, era informado para todos os chefes de tropa (Gráficos 7 e 8). Fora a isso, a Polícia reparou mais na idade, na altura e no formato do rosto, aspectos fundamentais para *dar cara à população*.

A idade, como é evidente, não se resume a aparência física, traz em si informações sociais diversas, como a maturidade, por exemplo. Não obstante, a incluímos nos quesitos físicos, porque, querendo ou não, dela dependem a cor dos cabelos, a curvatura da coluna, a massa corporal, a presença ou não de barba nos homens etc. Ao cotejarmos os livres a partir da faixa etária (até 12 anos de idade, de 13 a 20 anos, de 21 a 35, de 36 a 45, e mais de 45 anos de idade), percebemos que a grande maioria, 53,8%, possuía idades variáveis entre 21 e 35 anos. Para os homens, a atividade tropeira começava ainda na infância, por volta dos 10 anos de idade, geralmente ao lado do pai ou de outro membro da família. Não surpreende, portanto, que 13% dos chefes de tropa, que saíram do Rio de Janeiro entre os anos de 1809 e 1833, estivessem enquadrados na faixa etária de até 20 anos. Ainda jovem, o tropeiro aprendia a conduzir as tropas e a lidar com os percalços dos caminhos. Era quando adquiria experiência.

Cerca de 20% dos chefes de tropa que circularam pelo eixo Sul-Sudeste do Brasil na primeira metade do século XIX, possuíam entre 36 e 45 anos de idade, mas a participação daqueles que tinham mais de 45 anos, e às vezes mais de 60, não era pequena. Estes homens e

---

1799. In: População do Rio de Janeiro (1799-1900). Disponível em [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RJ1799\\_1900.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RJ1799_1900.pdf)

<sup>457</sup> PRIOR SIR, James. *Voyage along the eastern coast of Africa, to Mosambique, Johanna, and Quiloo, to St. Helena, to Rio de Janeiro, Bahia, and Pernambuco in Brazil*, in the Nisus frigate. Printed for Sir Richard Phillips and Co. Bride-Court, Bridge-St, 1819, p. 97-98.

<sup>458</sup> A designação *trigueiro* será melhor abordada no próximo capítulo.

mulheres perfizeram 13,2% do total, o que significa dizer que a presença de jovens aprendizes e a de chefes experientes era praticamente equivalentes. Interessante observar que, ao associarmos a idade ao tipo de barba, entre os anos de 1809 e 1821, percebemos que a maioria dos homens com algum “branco na barba”, e que tiveram a idade mencionada, possuía 40 ou mais anos (93,8%). Ter algo de branco na barba ou a barba branca, ainda que pintada, era para homens já maduros. Em contrapartida, no mesmo período, nenhum dos tropeiros com menos de 14 anos de idade portava *bastante barba*, ou tinha barba *branca*. No geral, foram descritos com pouca ou nenhuma barba. Em proporção, quanto mais velho, mais *bastante barba*. Em síntese, pode-se dizer que a média de idade dos viajantes era de 32,2 anos, em ambos os períodos (1809-1821 e 1822-1833), o que não era baixo para os padrões da época.

E os escravos chefes de tropa? Ser escravo tropeiro, como já mencionamos, não era para todos<sup>459</sup>. Dos cativos que deixaram a Corte do Rio de Janeiro, a mando e/ou associados aos seus senhores, somente um se enquadrava na faixa etária de até 12 anos. Tal como os livres, a faixa etária mais recorrente entre os escravos chefes de tropa foi de 21 a 35 anos (59,5%), seguido por aqueles que possuíam idades variáveis entre 36 e 45 anos (20,5%). Como era de se esperar, poucos escravos condutores portavam mais de 45 anos (8%), certamente, devido às agruras do cativo. Porém, entre os livres também não encontramos números significativos nesta faixa etária.

No que concerne à naturalidade dos cativos africanos chefes de tropa, percebemos que a grande maioria era oriunda do que chamamos de África Central atlântica ou África Centro-Ocidental, área que contempla as regiões de Angola, Benguela, Cabinda, Congo, Cassange, Rebolo, e algumas outras localidades. Da África Ocidental havia 16 africanos, todos Mina, e somente oito escravos da África Oriental, os moçambiques<sup>460</sup>. Tendencialmente, portanto, as procedências dos escravos tropeiros africanos seguiram os mesmos padrões do tráfico atlântico.

Não temos aqui qualquer pretensão de esgotar as possibilidades de análise da fonte, que são muitas. Apenas queremos salientar que o estudo do tráfico interno de escravos não se resume a números. Pessoas de diferentes origens, feições, estatutos jurídico-sociais e ocupações atuaram no negócio de comprar e vender cativos no interior, contribuindo para a reprodução da sociedade escravista, antes e depois de 1831. Assim, não deixa de ser curioso que análises que

---

<sup>459</sup> Ver capítulo 3. Os escravos chefes de tropa serão melhor abordados no próximo capítulo.

<sup>460</sup> A respeito de procedências africanas, KARASCH, *Slave Life*; MILLER, *Way of death*, 1988; FLORENTINO, *Em costas negras*, 1997; FERREIRA, *Dos Sertões*, 1997; CANDIDO, *An African Slaving Port*, 2013; e SOARES, Mariza. *Devotos da cor*, 2000. Ver ainda, sobre as ressignificações locais das identidades, PARÉS, Luís Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, Campinas: Editora da Unicamp, 2007. Em trabalhos futuros, abordaremos a variação por grupo de procedência africana, comparativamente a crioulos, e conforme a naturalidade e moradia dos brasileiros livres e forros. As expressões de procedência no texto estão conforme o original. Por exemplo: João Angola. Congo não necessariamente alude a origem no Reino do Congo.

se dedicam a questões em torno da legalidade do tráfico de escravos, aludam quase sempre à face atlântica do negócio. É importante lembrar que o respaldo social e a persistência do trato de escravos contou com a participação de diferentes grupos sociais, de diferentes rostos de viajantes que se dirigiram para as mais variadas capitanias/províncias do Brasil, mas sobretudo para Minas Gerais, a maior importadora de escravos do século XIX.

Nos próximos capítulos vamos nos ater ao emaranhado de personagens que estavam envolvidos no comércio interno de escravos, que participaram e ajudaram a construir a *sociedade traficante*. Parafraseando Roberto Borges Martins, mostraremos que “para ser negociante de escravos, ou traficante de africanos novos, não era preciso ser do mar, nem viver à beira-mar. Não era preciso navegar. Bastava viver”<sup>461</sup>.

---

<sup>461</sup> MARTINS, Roberto Borges. Navegar não é preciso, 2018, p. 41.

## Capítulo 4 - Agentes da *sociedade traficante*: escravos tropeiros, seus senhores, forros, camaradas, padres, mulheres e cativos novos

Sendo o mercado interno de cativos um espaço heterogêneo e propício à participação de comerciantes eventuais e perenes, de grandes senhores de terras e de pequenos lavradores, de pessoas livres e forras, começemos por aqueles que de traficados passaram a condutores e/ou traficantes de escravos, ainda que eventualmente.

### 1 - Escravos tropeiros traficantes de cativos

Escravo de José Joaquim Ribeiro, proprietário natural de Resende, Bento crioulo se tornou figura conhecida na Intendência de Polícia da Corte. No dia 9 de dezembro de 1816, quando realizou a sua primeira viagem, possuía 24 anos de idade. De estatura ordinária, rosto comprido e pouca barba, pagou os “reais direitos” referentes a dois cativos *novos* que levava para Resende, município onde residia o seu senhor. Na ocasião, com os documentos assinados por Francisco Antônio da Gama, funcionário da Polícia, partiu na companhia de dois parceiros<sup>462</sup>, não sabemos se livres ou escravos, mas provavelmente escravos, haja vista que o termo parceiro comumente abrangia cativos de um mesmo senhor. Assim, escravos também comerciavam gente. E no caso de Bento, por mais de uma vez.

Poucos meses depois, em março de 1817, o cativo de José Joaquim Ribeiro novamente foi reconhecido pelos funcionários da Polícia. A esta altura, ainda com 24 anos de idade, partiu para Resende junto com dois parceiros. Em outubro, quando novamente seguiu para este município, saiu do Rio de Janeiro na companhia de três parceiros e um camarada<sup>463</sup>. No ano seguinte, entre os meses de janeiro e outubro, Bento realizou outras três viagens para Resende. Em janeiro, com dois escravos “que trouxe” e quatro camaradas, levando também alguns mantimentos<sup>464</sup>. Em 1819, para o mesmo local, realizou mais duas viagens. Com 27 anos de idade, pouco mudara no que diz respeito a sua aparência, era ainda um homem de estatura ordinária, rosto comprido e pouca barba, como era comum entre os escravos<sup>465</sup>. Bento crioulo, a exemplo de outros tantos homens livres, comerciava gêneros alimentícios e conduzia cativos.

Depois disso, nada sabemos sobre o seu paradeiro. Talvez, junto ao seu senhor, estivesse envolvido em outras atividades, não necessariamente ligadas à mercancia. No ano de 1822,

---

<sup>462</sup> AN-CP, Códice 421, volume 7, página 200.

<sup>463</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 8 e 9, páginas 67V e 100.

<sup>464</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 9, 10 e 11, páginas 284, 160V e 64V.

<sup>465</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 12 e 13, páginas 351 e 64.



contudo, Bento foi novamente arrolado na portaria de Polícia. Primeiro no dia 11 de fevereiro, quando viajou para Resende com dois escravos “que trouxe”. Depois no mês de agosto, ocasião na qual mudou o curso de sua viagem pela primeira vez: seguiu para Minas Gerais pelo registro do Paraibuna, na companhia de dois parceiros, provavelmente cativos componentes de tropa, já com 30 anos de idade<sup>466</sup>.

Pelos dados apresentados, há de se pensar que Bento crioulo “tropeirava” quase sempre no mesmo circuito mercantil: Rio de Janeiro/ Resende. Mas se tratando do comércio interno de escravos, é preciso considerar as rotas, os pontos de entroncamento do tráfico de cativos e as supostas artimanhas utilizadas por aqueles que participavam desta atividade. Como vimos no capítulo 2, até o ano de 1822, o imposto que se pagava por um passaporte para Resende era de \$040 réis, para “terras minerais”, entretanto, o valor era de \$160<sup>467</sup>. Sendo ou não as ditas terras das Gerais, certo é que a mudança na legislação ocorreu justamente no ano em que Bento realizou a sua primeira viagem para esta província. Coincidência? Pode ser que sim. Mais provável, porém, é que para Minas Gerais ele já tivesse viajado em outras ocasiões, declarando, apesar disso, que seguia para o município de Resende. Lembramos que segundo o próprio intendente de Polícia, neste período a secretaria se achava na “maior confusão, desleixo e falta de respeito”<sup>468</sup>. Não devia ser difícil ludibriar ou barganhar com os funcionários responsáveis pela emissão dos passaportes, principalmente porque há quase seis anos Bento transitava pelos circuitos internos do Rio de Janeiro. Era rosto conhecido da portaria de Polícia.

Luciano pardo, escravo tropeiro do capitão Joaquim Nogueira, natural e morador de Minas Gerais, também atuava nos circuitos mercantis do século XIX. Sua primeira viagem, em direção à capitania mineira, se deu no dia 13 de outubro de 1809, quando na companhia de três parceiros seguiu pelo registro do Paraibuna. Na ocasião, com 32 anos de idade, Luciano foi descrito como um homem de estatura ordinária, rosto comprido, sobrancelhas delgadas e bastante barba<sup>469</sup>. Antes disso, no entanto, em outubro de 1808, um escravo de alcunha Luciano deu entrada no registro da Mantiqueira com 55 cargas de sal<sup>470</sup>. Tratava-se, provavelmente, do mesmo cativo tropeiro, mas ao funcionário do registro Luciano se disse “escravo do capitão José Nogueira”. A julgar pelo sobrenome, comum a ambos os senhores, supomos que José e Joaquim fossem aparentados, quiçá compartilhavam os serviços do mesmo escravo, que por

---

<sup>466</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 15 e 16, páginas 234V e 351.

<sup>467</sup> Arquivo Nacional, Intendência de Polícia, Códice 344, p. 14 e 15.

<sup>468</sup> Arquivo Nacional, Edital de 12 de março de 1809, Códice 343, p. 2-3. Cf: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças, 2001a, p. 45.

<sup>469</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 143.

<sup>470</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 16, 1804-1809, p. 155.

confiança e/ou a mando do seu senhor comerciava para e em nome de outros membros da família.

Quase nove anos depois, aos 40 anos de idade, o escravo Luciano foi novamente arrolado na portaria da Polícia. Nesta viagem, para o município de Resende, partiu acompanhado por cinco cativos “que trouxe”<sup>471</sup>. Um ano depois, em 1819, a não ser pelo rosto redondo e o súbito aumento de sua idade - 50 anos - foi fisicamente descrito da mesma forma. Há, como se percebe, um erro no que concerne à idade de Luciano. Ainda assim, no ano em questão, sabemos que ele realizou outras duas viagens para Resende: no mês de abril, na companhia de dois parceiros, e no mês de novembro, assistido por quatro deles<sup>472</sup>. Em 1820, o escravo de Joaquim Nogueira passou pelo Registro da Mantiqueira com 53 cargas de molhados e uma bacia de aço, tudo no valor de 40\$500 réis<sup>473</sup>. Entre idas e vindas nos caminhos, Luciano não fugiu nem se aquilombou, como escravo tropeiro continuou no tráfico interno por mais de dez anos.

No passado colonial/imperial brasileiro, escravos lutaram armados ao lado de seus senhores, combateram quilombos e rebeliões para manter a ordem social, e não raras vezes foram senhores de outros homens<sup>474</sup>. Era assim porque uma sociedade escravista se definia para muito além do mero uso da mão de obra cativa, posto que implicasse, inclusive entre os escravos, o compartilhar de valores, hierarquias sociais e políticas com orientações cognitivas na escravidão<sup>475</sup>. Compreender o papel dos escravos na reprodução da sociedade escravista significa, antes, realçar que esse papel foi desempenhado a mando ou em consórcio com os seus senhores. Não há contradição ou julgamento moral no fato de escravos comerciarem cativos. A sociedade era traficante e escravista.

Tema ainda pouco visitado pela historiografia, com base nos registros emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, buscamos compreender a participação de escravos tropeiros no tráfico interno. Para melhor acompanhar as suas trajetórias, sempre que possível nos valem do cruzamento realizado entre os registros de

---

<sup>471</sup> AN-CP, Códice 421, volume 10, página 50.

<sup>472</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 12 e 13, páginas 127 e 121V.

<sup>473</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 2572, 1820, p. 8.

<sup>474</sup> Nesse sentido, ver: COTTA, Francis Albert. *Negros e mestiços nas Milícias da América Portuguesa*. 1. Ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2010; REIS, João José. De escravo rico a liberto: a história do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista. In: *Revista de História*, v. 174, p. 15-68, 2016; COSTA, Ana Paula Pereira. *Poderosos do ouro e seus escravos armados: práticas de mando e clientela nas Minas setecentistas*. 1ª. Ed. Rio de Janeiro: Multifoco, 2016; COSTA, Robson Pedrosa. Escravos senhores de escravos. Pernambuco, séculos XVIII e XIX. In: *História e Perspectivas*, Uberlândia (57): 149-176 jul./dez. 2017; COSTA, Ana Paula Pereira. Legitimidade e ilegitimidade no armamento de escravos: milícias privadas, negociação e criminalidade na sociedade mineira setecentista. In: *Revista de História Regional*, v. 23, p. 70-89, 2018, dentre outros.

<sup>475</sup> FINLEY, Moses. *Escravidão antiga e ideologia moderna*, 1991; SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*, 1998.

despachos e passaportes da Polícia e os registros de rendimentos de direitos de entrada, tal como fizemos no capítulo anterior.

Neste sentido, de imediato percebemos que em relação ao total de chefes que atuaram nos circuitos mercantis das primeiras décadas do oitocentos, escravos chefes de tropa foram pouco representativos. Ainda que a própria Polícia da Corte reconhecesse a atuação dos mesmos enquanto tropeiros e mercadores, poucos cativos desfrutaram da confiança de seus senhores a ponto de perambularem sozinhos pelas estradas e rios navegáveis que sustentavam o comércio interno no eixo Sul-Sudeste do Brasil. Com efeito, os que o fizeram mercadejaram ínfima parcela dos cativos recém-chegados, ou de qualquer outro tipo<sup>476</sup>. Há de se considerar, no entanto, que na realidade predominantemente agrária daquele período, viajar não era uma experiência comum a todos. Logo, cumpre saber quem eram e como operavam. Quais as vantagens que os escravos tropeiros tinham em atuar no comércio de mercadorias e de outros cativos?

Escravo do sargento mor Ventura José de Abreu, Rafael crioulo partiu do Rio de Janeiro com destino a São Paulo no dia 9 de outubro de 1809. Com 26 anos de idade, era de estatura ordinária, rosto comprido, lábios grossos e pouca barba. Na ocasião não levou escravos, mas saiu acompanhado de dois parceiros<sup>477</sup>. No dia 23 de dezembro, novamente seguiu para a capitania paulista, quiçá, com os mesmos parceiros que o acompanharam no mês de outubro. Confiança neste ramo era fundamental. Neste registro, além de informações concernentes à viagem, o passaporte de Rafael descortinou novas informações sobre o senhor Ventura: era “morador em São Paulo”, capitania para a qual Rafael viajava via Itaguaí, no Rio de Janeiro<sup>478</sup>. Em junho de 1813, Rafael realizou a sua terceira viagem, desta vez para Resende, também na capitania do Rio de Janeiro. Nesta ocasião, porém, estava baixo, de bastante barba, rosto comprido e bexigoso, mas era ainda escravo do mesmo senhor, acompanhado por dois parceiros e um camarada<sup>479</sup>. Nesta mesma data, um outro escravo de Ventura recebeu licença para viajar como chefe de tropa: Constantino crioulo, de 20 anos de idade, homem alto, de rosto comprido e sem barba<sup>480</sup>. Também seguiu para Resende, passagem ou o suposto “destino” dos que, de fato, se iam para São Paulo ou para Minas Gerais. Ao todo, Rafael realizou oito viagens, o que

---

<sup>476</sup> Nesse sentido, ver: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Alegrias e artimanhas de uma fonte seriada. Os códices 390, 421, 424 e 425: despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819-1833. In: BOTELHO, T. et. al. (Orgs.). *História quantitativa e serial no Brasil: um balanço*: ANPUH-MG, 2001a; FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. *Tráfico de escravos, mercadores e fianças*, 2001b.

<sup>477</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 122.

<sup>478</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 358.

<sup>479</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 107.

<sup>480</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 107.

lhe fez permanecer 10 anos e dois meses viajando entre o Rio de Janeiro e São Paulo, passando por Itaguaí ou Resende.

Constantino atuou por menos tempo que Rafael, mas no curto espaço de um ano e sete meses realizou a mesma quantidade de viagens, oito, no total. O seu destino era sempre o mesmo: seguia para Resende, sem nada especificar quanto à via de acesso. A não ser pela viagem que fez no dia 20 de maio de 1813, quando do Rio de Janeiro saiu com um escravo “que trouxe”, transitava sem cativos, mas acompanhado de parceiros e camaradas<sup>481</sup>. Rafael e Constantino não foram os únicos escravos do sargento mor Ventura José de Abreu a trafegar pelos circuitos mercantis do oitocentos. Entre outros, Delfino Angola, de estatura ordinária, baixa e mediana, de rosto redondo ou comprido, a depender de quem olhava, realizou quatro viagens<sup>482</sup>. Delfino era o único cativo de origem africana entre os oito escravos do sargento Ventura a ser chefe de tropa. Assim, por si ou em associação com os seus escravos tropeiros e traficantes, o senhor Ventura José de Abreu atuou no tráfico interno e no tropeirismo por pelo menos 15 anos, entre 9 de outubro de 1809, quando Rafael crioulo realizou a sua primeira viagem, a 8 de abril de 1825, ocasião na qual o próprio senhor despachou dez cativos *novos* do Rio de Janeiro para Minas Gerais<sup>483</sup> (Quadro 5).

**Quadro 5: Escravos tropeiros e traficantes pertencentes ao senhor Ventura José de Abreu**

Traficantes	Data das viagens	Idade	Naturalidade	Destino	Barba	Parceiros/ Camaradas	Cativos vendidos
Anastácio 3	02/07/13	20	Crioulo	Resende	Sem barba	0/3	1
Anastácio	30/09/13	20	Crioulo	Resende	Sem barba	0/2	
Antônio	19/07/13	20	Crioulo	Resende	Sem barba	2/1	
Estevão	30/10/09	NI	Crioulo	São Paulo	Bastante	0/3	
Constantino 31	20/05/13	24	Crioulo	Resende	Sem barba	0/0	1
Constantino	16/06/13	20	NI	Resende	NI	0/3	
Constantino	17/07/13	20	Crioulo	Resende	Sem barba	1/2	
Constantino	23/08/13	22	Crioulo	Resende	Sem barba	0/3	
Constantino	18/11/14	22	Crioulo	Resende	Sem barba	2/1	
Constantino	30/12/14	23	Crioulo	Resende	Sem barba	1/2	
Constantino	09/01/15	20	Crioulo	NI	Sem barba	1/2	
Constantino	05/12/15	22	NI	Resende	Pouca	1/2	
Delfino 17	19/07/13	24	Angola	Resende	Pouca	0/2	1
Delfino	31/08/13	22	Angola	Resende	Pouca	1/0	
Delfino	16/10/13	24	Angola	Resende	Pouca	0/2	

<sup>481</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 3, 4, 5 e 6, páginas 33, 107, 175, 18, 150, 253, 197 e 273V.

<sup>482</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 3, 4 e 5, páginas, 178, 40, 152 e 245.

<sup>483</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 195.

Traficantes	Data das viagens	Idade	Naturalidade	Destino	Barba	Parceiros/Camaradas	Cativos vendidos
Delfino	23/12/14	25	Angola	Resende via Itaguaí	Pouca	0/0	
Rafael 121	09/10/09	26	Crioulo	São Paulo	Pouca	2/0	
Rafael	23/12/09	NI	Crioulo	São Paulo via Itaguaí	Pouca	2/0	
Rafael	16/06/13	26	NI	Resende	Bastante	2/1	
Rafael	15/11/14	NI	Crioulo	Resende	Bastante	2/0	
Rafael	06/12/14	NI	Crioulo	Resende	Bastante	1/0	
Rafael	09/02/19	27	Crioulo	Resende	Bastante	4/2	
Rafael	07/05/19	34	Crioulo	Resende	Bastante	4/0	
Rafael	11/11/19	28	Crioulo	Resende	Pouca	4/0	
Teodoro	21/11/18	24	Crioulo	NI	Bastante	0/0	
Valentim 57	29/05/11	24	Crioulo	São Paulo por Itaguaí	Bastante	0/3	3
Valentim	05/06/13	30	Crioulo	Resende	Bastante	1/2	
Valentim	30/07/13	26	Crioulo	Resende	Bastante	0/3	
Valentim	19/10/13	30	Crioulo	Resende <i>de onde veio</i>	Bastante	0/0	
Valentim	16/12/14	27	Crioulo	Resende	Bastante	3/0	
Valentim	09/03/16	28	Crioulo	Resende	Bastante	0/1	3
A 180	31/05/13	47	São Paulo	Resende	Bastante	0/2	6
A	28/11/15	49	São Paulo	Resende	Bastante	0/3	2
A	08/04/25	59*	São Paulo	Minas Gerais	NI	NI	10

Fonte: AN-CP, Códice 421. A = Sargento mor Ventura José de Abreu, natural de SP, sargento mor. \* Idade estimada. NI = Não informa. Idades oscilam “erroneamente” conforme os próprios documentos. Números ao lado dos nomes indicam o tempo aproximado de permanência, em meses, no tropeirismo e no tráfico interno de cativos.

Os escravos tropeiros do senhor Ventura José de Abreu, mais do que exemplos aleatórios, nos dizem algo sobre os demais cativos e tropeiros que atuaram no eixo Sul-Sudeste do Brasil no início do oitocentos. Diferente do senhor, a maioria dos escravos não portava bastante barba. Não à toa, apenas três dos oito cativos de Ventura a utilizavam. Rafael e Valentim estavam entre os barbudos, os dois escravos tropeiros que por mais tempo permaneceram no negócio. A barba exuberante honrava os homens livres, e justamente por isso os escravos tendiam a ser descritos com pouca ou sem barba<sup>484</sup>. Mas os escravos tropeiros, se comparados aos cativos que eram vendidos, exibiam mais *bastante barba*. Investidos de autoridade senhorial, a barba cerrada escrava se punha à mostra.

O sargento Ventura, no entanto, era uma anomalia quando se trata do número de escravos atuantes no tropeirismo. Dos 365 senhores que possuíam escravos tropeiros, 87,1%

<sup>484</sup> GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade, 2019.

confiaram esta tarefa a um único cativo. Eram, provavelmente, senhores de poucos escravos, alguns, talvez nem dispusessem de cativos tropeiros que pudessem ser deslocados das fainas agrícolas por longos períodos. Em parte, isso explica a constante presença de camaradas no negócio, visto que a camaradagem diminuía os riscos das fugas cativas, de ataques de rapinas, de acidentes, de doenças e de desgastes físicos ao longo das travessias. Como negócio, era menos arriscado aos senhores comprar cativos entregues por terceiros do que mandar os seus próprios escravos à Corte para comprar cativos *novos*. Assim, é provável que o reduzido número de escravos tropeiros por senhor esteja relacionado aos riscos da atividade, e que o sargento mor Ventura, diferente de outros negociantes, fosse um grande comerciante de escravos e de mercadorias. Ademais, conhecer as rotas, tocar as mulas e governar os cativos *novos* no percurso de volta, era uma atividade especializada e que requeria a confiança do senhor nos escravos tropeiros/traficantes que circulavam. Talvez por isso predominassem os crioulos entre os escravos tropeiros.

**Tabela 45: Escravos tropeiros/traficantes por senhor (1809-1833)**

Senhores		Escravos tropeiros
Número de senhores	%	Nº
318	87,1	1
23	6,3	2
14	3,8	3
5	1,4	4
2	0,5	5
3	0,8	6 a 10
<b>365</b>	<b>100,0</b>	<b>Total</b>

Fonte: AN-CP, Códices 411, 419, 421, 424 e 425. \*A tabela abrange todos os senhores de todas as capitanias/províncias.

Se o tropeirismo e a atuação de escravos no comércio interno eram uma questão de confiança, os senhores se fiavam muito mais nos cativos crioulos do que nos cativos africanos. Dos 461 escravos tropeiros, 258 (56%) eram crioulos; para 27 (5,8%) não dispomos de qualquer informação, e os demais 176 (38,2%) eram africanos de diferentes procedências, predominantemente de Angola (108), região de onde veio a maior parte dos africanos escravizados que chegaram ao Brasil, ainda que viessem de portos variados da África Central-Atlântica, como Ambriz, Cabinda, Loango, Benguela, Luanda etc.<sup>485</sup>.

<sup>485</sup>MILLER, Joseph C. *Way of death*. Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830. Wisconsin, Wisconsin University Press, 1988; FERREIRA, Roquinaldo. *Dos Sertões ao Atlântico*. Rio de Janeiro: UFRJ-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 1997; SOARES, Mariza. *Devotos da cor*, 2000; CANDIDO, Mariana. *An African slaving port and the Atlantic world*, 2013, dentre outros.

A preponderância de crioulos no tráfico/tropeirismo se torna ainda mais relevante porque nas escravarias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo a tendência era a de majorarem os escravos africanos<sup>486</sup>. Nascidos e criados nas casas senhoriais, aparentados, de língua materna portuguesa e com estabilidade política nas senzalas<sup>487</sup>, os crioulos eram preferidos por seus senhores para traficar cativos e comercializar produtos nos circuitos internos. Eles ajudavam a manter e a reproduzir a escravidão. Talvez por isso, os escravos tropeiros/traficantes, reprodutores da ordem social escravista, permanecessem na atividade por algum tempo. A maioria, contudo, realizou apenas uma viagem, tal como a maior parte dos indivíduos livres e forros que atuaram na *terceira perna* do tráfico<sup>488</sup>.

Dos escravos que viajaram por mais de uma vez (113)<sup>489</sup>, 75,5% permaneceram no tráfico/tropeirismo como chefes de tropa por mais de dez meses; mais da metade deles por mais de dois anos (Tabela 46), a exemplo dos escravos Rafael e Valentim, assenhorados pelo sargento mor Ventura José de Abreu, com respectivamente 121 e 57 meses. Por outro lado, atuar por pouco tempo não era sinônimo de fazer poucas viagens, pois como vimos, mais do que Rafael e Valentim, Constantino realizou oito viagens em um período de tempo muito menor, 31 meses (Quadro 5).

**Tabela 46: Tempo de atuação dos escravos tropeiros/traficantes (1809-1833)**

Tempo de atuação	Escravos	
	Meses	Nº
1	5	4,4
2	6	5,3
3	4	3,5
4	1	0,9
5 a 10	12	10,6
11 a 24	22	19,5
25 a 48	23	20,4
49 a 120	30	26,5
121 a 240	10	8,8
<b>Total</b>	<b>113</b>	<b>100,0</b>

Fonte: AN-CP, Códices 411, 419, 421, 424 e 425.

<sup>486</sup> Neste sentido, ver: GORENDER, Jacob. O Escravidão Colonial. São Paulo: Ática, 5ª Ed, 1988. GÓES, José Roberto; FLORENTINO, Manolo. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico*. Rio de Janeiro, 1790-1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

<sup>487</sup> GÓES, José Roberto; FLORENTINO, Manolo. *A paz das senzalas*, 1997.

<sup>488</sup> Neste sentido, ver o Capítulo 1.

<sup>489</sup> Dos escravos tropeiros contabilizados, 348 realizaram apenas uma viagem, e por isso não foram incluídos na análise sobre o tempo de atuação.

O fazer muitas viagens não foi realidade para a maioria dos escravos tropeiros que saíram do Rio de Janeiro e regressaram para os seus locais de moradia (Tabela 47). Outrossim, é preciso considerar que viajar não era algo barato, posto que exigisse custos de manutenção em pousos, despesas com a alimentação, com os viajantes e os com animais.

**Tabela 47: Viagens por escravos tropeiros/traficantes (1809-1833)**

Escravos		Viagens
Nº	%	Nº
348	75,5	1
45	9,8	2
15	3,3	3
13	2,8	4
32	6,9	5 a 10
7	1,5	11 a 20
1	0,2	21 a 30
<b>461</b>	<b>100,0</b>	<b>Total = 941</b>

Fonte: AN-CP, Códices 411, 419, 421, 424 e 425. \*A tabela abrange todos os senhores de todas as capitanias/províncias.

Como faziam poucas viagens, a maioria dos escravos tropeiros seguia para um único destino (Tabela 48). Mas como demonstramos no capítulo 2, nada disso foi aleatório, sobretudo se a viagem fosse para o município de Resende e os tropeiros e os seus senhores morassem em São Paulo e Minas Gerais. Em resumo, se os escravos realmente mentiam e diziam seguir para Resende, o faziam com a conivência de seus proprietários. Escravos tropeiros/traficantes gozavam da confiança de seus senhores, e vice-versa.

**Tabela 487: Destinos dos escravos tropeiros/traficantes (1809-1833)**

Destinos	Escravos	
	Nº	%
1	429	93,1
2	22	4,8
Não informa	10	2,2
<b>Total</b>	<b>461</b>	<b>100,0</b>

Fonte: AN-CP, Códices 411, 419, 421, 424 e 425. \*A tabela abrange todos os senhores de todas as capitanias/províncias.

Similar ao município de Resende, Itaguaí era um dos caminhos que levavam a São Paulo, por terra ou por mar. Assim, muito provavelmente, nem todos os que declaravam seguir para São Paulo por Itaguaí se destinavam, de fato, para esta capitania/província. Considerando as paragens da província fluminense, como Itaguaí e Resende, pontos de entroncamento de



rotas negreiras e mercantis internas para São Paulo e Minas Gerais, pode-se dizer que, se houvesse mentira, senhores e escravos traficantes/tropeiros eram cúmplices.

O capitão Brás de Oliveira Arruda, tal como o sargento mor Ventura José de Abreu, foi um dos poucos senhores a utilizar o serviço de mais de um escravo tropeiro (Tabela 45). Em 1811, José pardo era o único cativo de Arruda a transitar pelos circuitos mercantis do oitocentos. De estatura ordinária, rosto comprido e pouca barba, partiu em direção a São Paulo pelo registro de Itaguaí, no dia 24 de maio, com dois camaradas. Inquirido sobre “quem era” o seu senhor, se disse escravo do “capitão Arruda”, sem nada mencionar sobre a naturalidade ou o local de moradia do mesmo<sup>490</sup>. No mesmo mês, no entanto, alguns dias antes, Brás de Oliveira Arruda passou pela portaria de Polícia da Corte com destino a São Paulo, também pelo registro de Itaguaí. De estatura ordinária, rosto comprido e bastante barba, Arruda afirmou que morava em São Paulo e que possuía 43 anos de idade<sup>491</sup>.

Esta não foi a primeira viagem de Arruda, haja vista que para o mesmo local ele se deslocara dois anos antes, em novembro de 1809. Na altura, com 40 anos de idade, saiu do Rio de Janeiro na companhia de dois camaradas e cinco cativos “que trouxe”. Em seu passaporte constava que “vivia de negócio”, era casado, natural da Corte e morador em São Paulo<sup>492</sup>. Após viajar na companhia de parceiros e camaradas por dois anos, Arruda confiou a tarefa a um de seus escravos tropeiros, aparentemente bem-sucedida, dado que nos circuitos mercantis do eixo Sul-Sudeste do Brasil o escravo José pardo atuou por mais de oito anos, sozinho ou em conjunto com outros cativos que pertenciam a este senhor.

De 1811 a 1819, oito escravos do capitão Arruda participaram do comércio regional de cativos, alguns de forma mais ativa que outros, conduzindo escravizados *novos* ou não (Quadro 6). José pardo, por exemplo, realizou dez viagens em pouco mais de oito anos, a primeira para São Paulo e todas as demais para municípios adjacentes ao Rio de Janeiro, sobretudo Resende. Em 1813, quando passou pela portaria de Polícia da Corte pela segunda vez, disse que o seu senhor era “morador em Resende”, local para onde ele se dirigia na companhia de alguns parceiros<sup>493</sup>. Interessante observar que, cerca de seis dias antes, ao sair do Rio de Janeiro em direção a Resende, com dois escravos *novos* e dois cativos “que trouxe”, Arruda se disse natural e morador em São Paulo<sup>494</sup>. Talvez possuísse propriedades em ambas as capitânicas.

De 1815 em diante, Brás de Oliveira Arruda tonou-se “sargento mor”, ou assim foi descrito por todos os escravos tropeiros que mercadejavam em seu nome. Assim o retratou

---

<sup>490</sup> AN-CP, Códice 421, volume 2, página 166.

<sup>491</sup> AN-CP, Códice 421, volume 2, páginas 90V e 131.

<sup>492</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 284.

<sup>493</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 16.

<sup>494</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 81.

Salvador crioulo, o escravo de Arruda que mais realizou viagens na *terceira perna* do tráfico, 30 no total (Quadro 6). Salvador entrou nos circuitos mercantis do século XIX em 1815, com pouco mais de 20 anos de idade. Homem alto, de rosto comprido, lábios grossos e pouca barba, conservou a mesma aparência física durante os cinco anos em que atuou como chefe de tropa, a não ser pela barba, que em alguns momentos tornara-se bastante volumosa<sup>495</sup>.

**Quadro 6: Escravos tropeiros e traficantes pertencentes ao senhor Brás de Oliveira**  
**Arruda**

Traficantes	Data das viagens	Idade	Naturalidade	Destino	Barba	Parceiros/ Camaradas	Cativos vendidos
Davi	12/05/17	24	Crioulo	Resende	NI	0/0	
Felizardo 61	05/10/13	NI	NI	Resende	Pouca	0/0	
Felizardo	20/02/15	NI	Crioulo	Resende	Pouca	0/0	
Felizardo	02/03/15	NI	Crioulo	Resende	Pouca	0/0	
Felizardo	24/11/18	29	Crioulo	Resende	Pouca	0/0	
João 1	26/10/19	18	Crioulo	Resende	Sem barba	0/0	
João	12/11/19	18	Crioulo	Resende	Sem barba	0/0	
Joaquim	28/11/17	NI	Angola	Resende	Pouca	0/0	
Jose Pardo 97	24/05/11	25	NI	São Paulo por Itaguaí	Pouca	0/4	
Jose Pardo	14/05/13	30	NI	Resende	Pouca	0/3	
Jose Pardo	03/06/13	30	NI	São João Marcos	Pouca	2/0	
Jose Pardo	09/11/14	24	NI	Resende	Pouca	1/1	
Jose Pardo	10/09/16	32	NI	Resende	Pouca	1/8	
Jose Pardo	11/09/17	NI	NI	Resende	Pouca	0/0	
Jose Pardo	12/12/18	35	NI	Resende	Pouca	0/0	
Jose Pardo	21/08/18	34	NI	Resende	Pouca	1/0	
Jose Pardo	18/01/19	35	NI	Resende	Pouca	0/0	
Jose Pardo	28/06/19	36	NI	Resende	Pouca	0/0	
Salvador 67	03/01/15	NI	Crioulo	Resende	NI	8/0	
Salvador	16/02/15	24	Crioulo	Resende	Sem barba	7/0	
Salvador	21/11/15	NI	Crioulo	Resende	NI	6/1	
Salvador	26/03/16	NI	Crioulo	Resende	Sem barba	6/0	
Salvador	21/11/16	NI	NI	Resende	NI	5/0	
Salvador	15/02/17	20	NI	Resende	NI	6/1	
Salvador	02/04/17	NI	Crioulo	Resende	Sem barba	0/1	6
Salvador	08/01/17	NI	Crioulo	Resende	NI	0/1	6
Salvador	06/03/17	NI	Crioulo	Resende	NI	6/1	
Salvador	06/05/17	NI	Crioulo	Resende	NI	0/0	
Salvador	12/06/17	NI	Crioulo	Resende	Bastante	6/0	
Salvador	22/11/17	NI	Crioulo	Resende	NI	6/0	
Salvador	23/12/17	NI	Crioulo	Resende	Bastante	6/0	

<sup>495</sup> AN-CP, Códice 421, volume 14, página 427.

Traficantes	Data das viagens	Idade	Naturalidade	Destino	Barba	Parceiros/ Camaradas	Cativos vendidos
Salvador	21/10/18	NI	Crioulo	Resende	Pouca	7/0	
Salvador	13/03/18	NI	Crioulo	Resende	NI	5/0	
Salvador	18/05/18	NI	Crioulo	Resende	NI	5/0	
Salvador	03/09/18	20	Crioulo	Resende	Pouca	7/0	
Salvador	25/09/18	NI	Crioulo	Resende	Pouca	7/0	
Salvador	19/11/18	NI	Crioulo	Resende	NI	6/0	
Salvador	15/04/19	20	Crioulo	Resende	Pouca	7/0	
Salvador	27/02/19	NI	Crioulo	Resende	NI	6/0	
Salvador	19/05/19	25	Crioulo	Resende	Pouca	7/0	
Salvador	28/06/19	20	Crioulo	Resende	Sem barba	7/0	
Salvador	29/10/19	NI	Crioulo	Resende	NI	8/0	
Salvador	29/11/19	NI	Crioulo	Resende	NI	7/0	
Salvador	18/12/19	23	Crioulo	Resende	Sem barba	9/0	
Salvador	19/01/20	24	Crioulo	Resende	Pouca	6/0	
Salvador	16/02/20	25	Crioulo	Resende	Sem barba	6/0	
Salvador	15/06/20	NI	Crioulo	Resende	NI	5/0	
Salvador	22/08/20	NI	Crioulo	Resende	NI	1/0	
Sebastião 24	27/10/15	22	Crioulo	Resende	NI	7/6	
Sebastião	22/12/15	24	NI	Resende	NI	0/5	6
Sebastião	05/02/16	20	NI	São Paulo por Itaguaí	NI	6/0	
Sebastião	27/10/17	NI	Crioulo	Resende	Pouca	6/0	
Silvério	19/12/18	NI	Crioulo	Resende	Sem barba	6/0	
B 114	25/11/09	40	São Paulo	São Paulo por Itaguaí	Bastante	0/2	5
B	04/05/11	43	São Paulo	São Paulo por Itaguaí	Bastante	0/1	3
B	16/05/11	NI	NI	São Paulo por Itaguaí	NI	0/0	1
B	09/06/13	45	São Paulo	Resende	Bastante	0/2	2
B	12/06/13	NI	NI	NI	NI	0/0	2
B	20/09/16	NI	NI	Resende	NI	0/0	1
B	16/12/16	54	São Paulo	Resende	Bastante	0/0	3
B	11/05/19	NI	NI	Resende	NI	0/0	40

Fonte: AN-CP, Códice 421. B = Sargento mor Brás de Oliveira Arruda. NI = Não informa. Idades oscilam “erroneamente” conforme os próprios documentos. Números ao lado dos nomes indicam o tempo aproximado de permanência, em meses, no tropeirismo e no tráfico interno de cativos.

Mas quem eram os senhores dos cativos tropeiros?

Dos 461 escravos tropeiros que atuaram na *terceira perna* do tráfico, 143 (31%) não nomearam os seus senhores. Nos registros em que tivemos acesso a essa informação, contabilizamos 328 senhores homens e 37 mulheres. Entre os homens, 121 (37%) portavam algum título de distinção, o que é muito, caso se considere que isto não era para todos. Entre as senhoras, as “Donas” somavam 25, o que significa dizer que a proporção de senhoras tituladas

era muito maior do que a de senhores. As patentes militares, como a do sargento mor Ventura José de Abreu, configuram o grosso dos títulos senhoriais masculinos: três tenentes-coronéis, quatro capitães mores, oito sargentos mores, 56 capitães, um sargento, dois tenentes, 13 alferes. Mas havia também padres, bacharéis e licenciados. Do tráfico/tropeirismo participavam forros, grandes traficantes atlânticos, Donas, padres... e escravos.

Mas além da confiança senhorial, o que mais os escravos tropeiros podiam ganhar no comércio regional? Vejamos o caso dos cativos tropeiros que pertenciam à família Oliveira Setúbal.

Francisco de Oliveira Setúbal, comerciante natural e residente em São Paulo, vivia do negócio de comprar escravos no Rio de Janeiro e vendê-los no interior da capitania paulista. No tráfico interno atuou de 1803 a 1813, posto que em 1815 foi reconhecido como agricultor na lista nominativa de habitantes do município de Porto Feliz, onde residia. A partir desse ano, não mais voltou a transitar no circuito Rio -São Paulo, mas o seu filho, Francisco de Oliveira Leite Setúbal, já experiente no negócio de comprar e vender escravos, o substituíra na atividade<sup>496</sup>. Tratava-se, mais uma vez, de conceber o tráfico interno de cativos num empreendimento familiar e geracional.

Ao que parece, Francisco de Oliveira Leite Setúbal começou a traficar ainda muito jovem, pois em 1810, com 14 anos de idade, partiu do Rio de Janeiro com destino à Cuiabá na companhia do escravo crioulo Adão. Em julho de 1822, acompanhado de três cativos “que trouxe” e um camarada, Setúbal filho seguiu para São Paulo via Itaguaí. Na ocasião, com 26 anos de idade, rosto comprido e bastante barba, pagou os “reais direitos” pela remessa de 19 africanos *novos*<sup>497</sup>. No dia 22 de maio de 1828, Francisco despachou 39 escravos *novos* para São Paulo<sup>498</sup>. Depois disso, em 1830, Setúbal filho chegou ao Rio de Janeiro pelo registro de Itaguaí com dois cativos ladinos e um camarada, Crispim Mina, José pardo e Joaquim Silviano de Oliveira<sup>499</sup>.

Em testamento, ditado em 1854, Francisco de Oliveira Leite Setúbal declarou que deixava liberto os escravos “Crispim e sua mulher Manoela, ambos de nação Mina”<sup>500</sup>. José pardo, o outro cativo tropeiro de Leite Setúbal, talvez já estivesse morto ou mesmo alforriado quando o testamento foi redigido. Sobre o africano Crispim Mina, documentos da Polícia

---

<sup>496</sup> GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana Paula. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833), 2020.

<sup>497</sup> AN-CP, Códice 421, volume 16, página 309.

<sup>498</sup> AN-CP, Códice 424, volume 2, página 242; AN-CP, Códice 421, volume 21, página 173.

<sup>499</sup> AN-CP, Códice 419, volume 2, página 185.

<sup>500</sup> GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana Paula. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833), 2020.

revelaram que ele mercadejava junto ao seu senhor traficante desde pelo menos 1822<sup>501</sup>. Se juntos operaram até 1850, lá se foram 28 anos de convívio no circuito Rio-São Paulo. O senhor, de modo algum admitiria que o seu parceiro de tráfico se mantivesse em cativo após a sua morte.

Sobre a afirmação de que os senhores confiavam mais nos escravos crioulos do que nos africanos, não significa dizer que os cativos africanos fossem desprezados no comércio interno de cativos. Eles eram 38,2% dos escravos chefes de tropa. Como os crioulos, os africanos também ajudaram a reproduzir a *sociedade traficante*, pois de onde vieram, o negócio de comprar e vender escravos certamente não lhes era estranho. No Brasil ou na África, eram familiarizados com o trato de cativos.

Crispim Mina, o escravo de confiança de Setúbal filho, também conviveu com Setúbal pai. A confiança entre o cativo e o seu senhor não derivava do ter nascido na casa de seu dono, mas dos anos que passaram juntos comerciando nas estradas. Assim, o tráfico/tropeirismo reproduzia a escravidão ao mesmo tempo em que potencializava a liberdade para quem participava do negócio<sup>502</sup>. Como bem se sabe, uma das experiências de liberdade em cativo era o próprio movimento<sup>503</sup>. Crispim Mina deixou de ser escravo e se tornou forro egresso do cativo.

## 2 - Traficantes egressos do cativo

Como já destacamos, os registros de despachos e passaportes fornecem importantes indícios sobre os grupos sociais que atuavam nos circuitos mercantis do oitocentos. Entre os anos de 1809 e 1833, contabilizamos pelo menos 3.733 viagens realizadas por indivíduos egressos do cativo, homens e mulheres. Lembramos, contudo, que a cor/qualidade do viajante nem sempre constava no documento, o que abre margem para pensar que muitas outras viagens foram realizadas por pessoas com antepassado cativo.

Abrimos um parêntese para informar que, no que tange às remessas, referências a *trigueiros* não foram computadas. Os escrivães que elaboravam os registros afirmavam que *Fulano de Tal* tinha o “rosto comprido trigueiro”, “redondo e trigueiro” etc. O que se nota é que a designação *trigueira* podia ser atribuída a descendentes de escravos, portugueses e

---

<sup>501</sup> AN-CP, Códice 421, volume 16, página 309.

<sup>502</sup> GUEDES, Roberto Ferreira; BÔCSARO, Ana Paula. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833), 2020.

<sup>503</sup> CASTRO, Hebe Maria Mattos. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995; CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade*. São Paulo: Cia das Letras, 1990.

brasileiros. Mas o que vem a ser *trigueiro*? Segundo o dicionário de Antônio de Moraes e Silva (1813), o significado de *trigueiro* é “adj. Pouco branco, tirante a pardo”. Um dos significados de *tirante* é “p. pres. de Tirar; v. g. còr tirante a amarello; i. é, que se aproxima a ella”. Na segunda metade do século XIX, foi ainda com este sentido que Aluísio Azevedo fez uma alusão à aparência da tez da personagem Rita Baiana, em *O Cortiço*<sup>504</sup>. Assim, o *trigueiro* pode ser, na aparência da tez, *pouco branco*, tirante a *pardo*, mas diferentemente de *pardo*, e de *preto*, o termo *trigueiro* parece se referir à cor, e não à condição social, tais como os passaportes abaixo sugerem:

Francisco Lopes natural e morador na Bahia de idade de 24 anos que vive de lavouras casado estatura ordinária rosto comprido bastante barba suissas grandes parte para a Bahia foi reconhecido por Digo para a Bahia [sic], e leva seu criado de nome Francisco Paes natural e morador na Bahia de idade de 20 anos estatura ordinária rosto comprido sem barba, é homem pardo de cor trigueiro cabelos muitos crespos, foram reconhecidos por Bernardino de Sena e Almeida morador na rua de Santa Luzia<sup>505</sup>. (grifos nossos)

Lucas Jose homem pardo camarada de João Gomes de Oliveira natural e morador em Minas de idade de 22 anos estatura ordinária rosto comprido com bastante barba e de cor trigueira parte para Minas por Itaguaí como cabeça o dito Oliveira e dois camaradas que constam da guia que apresentou foi reconhecido por Francisco Antônio da Gama<sup>506</sup>. (grifos nossos).

O termo *trigueiro*, portanto, parecia aludir à cor da face, a homens que podiam ser pardos, brasileiros e até portugueses. Ainda assim, para proceder à análise dos comerciantes com antepassado escravo, nos pautamos somente nos registros em que a cor/qualidade do indivíduo foi mencionada, e também naqueles em que as informações apresentadas permitiram-nos inferir que se tratava da mesma pessoa. Aqui fechamos o parêntese e novamente frisamos que os resultados apresentados são meramente operacionais, e nem de longe abrangem a totalidade desse grupo. A tabela abaixo visa apenas aferir a participação de forros e seus descendentes na *sociedade traficante*, alguns, como grandes comerciantes de escravos.

Das viagens contabilizadas (3.733), 303 se referem a despachos de escravos *novos*. Dos envios realizados, pequenas remessas (1 ou 2) foram preponderantes (64,7%), e juntas somaram 18,9% dos cativos. Despachos de três a dez trabalhadores perfizeram 26,1% dos envios e movimentaram 30,2% dos recém-chegados. Nenhuma remessa de 101 ou mais escravos foi registrada, sendo a maior parte dos cativos (42,4%) conduzidos através de envios intermediários (11 a 50) (8,6%). Apenas dois comerciantes transportaram de 51 a 100 escravos (0,14%), responsáveis por 8,4% dos negros *novos*.

---

<sup>504</sup> AZEVEDO, Aluísio. *O Cortiço*. Rio de Janeiro, Ática, 22ª Edição, p. 53.

<sup>505</sup> AN-CP, Códice 421, volume 2, página 176.

<sup>506</sup> AN-CP, Códice 421, volume 1, página 336.

**Tabela 49: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados por comerciantes egressos do cativeiro (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
<b>1</b>	132	43,6	132	9,6
<b>2</b>	64	21,1	128	9,3
<b>3</b>	25	8,3	75	5,5
<b>4</b>	12	4,0	48	3,5
<b>5 a 10</b>	42	13,9	292	21,3
<b>11 a 20</b>	14	4,6	206	15,0
<b>21 a 30</b>	7	2,3	176	12,8
<b>31 a 40</b>	3	1,0	101	7,4
<b>41 a 50</b>	2	0,7	100	7,3
<b>51 a 100</b>	2	0,7	116	8,4
<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>303</b>	<b>100</b>	<b>1.374</b>	<b>100</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

João Ribeiro da Silva, homem pardo, natural e morador em Minas Gerais, afirmou “viver de tropa” e atuou no tráfico interno de 1809 a 1821, talvez antes, pois em 1806, um tropeiro de alcunha João Ribeiro da Silva deu entrada no registro da Mantiqueira com 73 cargas de sal<sup>507</sup>. Ao que tudo indica, Ribeiro trabalhava em duas rotas comerciais: Rio-Minas e Rio-Resende, quase sempre sem camaradas ou acompanhantes. Na terceira vez em que seguiu para a capitania mineira, no dia 10 de dezembro de 1816, foi arrolado como tenente, mas após esta data nenhuma menção ao título foi registrada. Ao todo, realizou 12 viagens, apenas uma com escravos *novos*, quando despachou 56 africanos para Minas Gerais, todos pelo registro do Paraibuna. Nas outras dez passagens, viajou com cativos “que trouxe”, em 1817, com 10 escravos que teoricamente lhe pertenciam<sup>508</sup>. Como vimos, antes de 1822, os cativos “que trouxe” eram provavelmente escravos recém-chegados da África.

O pardo José Pereira dos Santos, por sua vez, participou do tráfico interno de escravos por pelo menos 18 anos, de 1813 a 1831. Assim como Ribeiro, transitava pelos circuitos mercantis de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, nesta última capitania/província para os municípios de Resende, Parati e Campos dos Goitacazes. Era lavrador e natural de várias localidades, ora da capitania/província fluminense, ora da mineira, bem como o seu local de moradia, que mudava conforme as suas indicações. Ao todo realizou 24 viagens, apenas quatro com cativos recém-chegados. Em 1830, para Campos dos Goitacazes remeteu 60 escravos

<sup>507</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 16, 1804-1809, p. 91.

<sup>508</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12 e 15, páginas 355, 206V, 206, 299V, 250, 10, 202, 47V, 260V, 94V, 115 e 70V.

*novos*, todos comprados a “Viúva Carmo e Filhos”, firma responsável pela venda de mais de 480 cativos<sup>509</sup>.

Considerando somente o envio de cativos *novos*, contabilizamos 183 comerciantes com antepassado escravo, homens e mulheres. Destes, 131 (71,6%) realizaram apenas uma viagem, e 37 (20,2%) despacharam escravos por duas e/ou três vezes. Novamente confirmamos a primazia de traficantes não especializados, isto é, daqueles que atuaram no mercado por apenas uma ou duas vezes. Tais indivíduos (86,3%) consumaram 61,4% dos envios, e levaram mais da metade dos escravos comercializados (51,2%). Os que efetuaram de três a dez despachos (12,6%) também contribuíram para o processo de distribuição de cativos pelo interior, conduzindo 31,5% dos trabalhadores em 28,4% das viagens. Do total, apenas dois comerciantes egressos do cativoiro (1,1%) efetuaram de 11 a 20 remessas (10,2%), transportando 17,3% dos recém-chegados, com média de 7,7 cativos por despacho.

**Tabela 50: Total de remessas de escravos novos realizadas por comerciantes egressos do cativoiro (1809-1833)**

Número de remessas	Número de comerciantes	%	Total de remessas	%	Número de escravos	%	Média de escravos por remessa
<b>1</b>	131	71,6	132	43,6	508	37,0	3,8
<b>2</b>	27	14,8	54	17,8	195	14,2	3,6
<b>3</b>	10	5,5	30	9,9	143	10,4	4,8
<b>4</b>	9	4,9	36	11,9	194	14,1	5,4
<b>5 a 10</b>	4	2,2	20	6,6	96	7,0	4,8
<b>11 a 20</b>	2	1,1	31	10,2	238	17,3	7,7
<b>TOTAL</b>	<b>183</b>	<b>100,0</b>	<b>303</b>	<b>100,0</b>	<b>1.374</b>	<b>100,0</b>	<b>4,5</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Inserindo os escravos “que trouxe”, teríamos que 518 comerciantes diferentes atuaram no tráfico interno, com 1.504 remessas e 5.138 cativos. Até o ano de 1822, como já inferimos, é provável que muitos escravos do tipo “que trouxe” fossem na verdade cativos recém-chegados da África. O pardo liberto José, natural e morador de Minas Gerais, realizou nove viagens pelo registro do Paraibuna. Em 1809, quando saiu do Rio de Janeiro para a capitania mineira, foi acompanhado por dois camaradas e 12 escravos “que trouxe”. Dois anos depois, novamente pelo registro do Paraibuna, seguiu para Minas Gerais com 14 cativos “que trouxe” e seis

<sup>509</sup> AN-CP, Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425, volumes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16 3 19, páginas 156V, 10V, 182, 128V, 151V, 242V, 214V, 282V, 320, 309V, 404V, 227V, 240V, 31, 190, 50, 12, 119, 111, 159, 17, 51, 47V, 36.



camaradas. José, que se manteve ativo no tráfico interno até o ano de 1822, despachou 43 escravos “que trouxe”<sup>510</sup>.

Bento José da Silva Barbosa, homem pardo que atuou no tráfico interno de 1809 a 1830, realizou 52 viagens, mormente para Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, as três capitânicas/províncias que mais receberam escravos na primeira metade do século XIX. Para São Paulo efetuou apenas dois envios, ambos por Itaguaí, Rio de Janeiro, trajeto comum aos comerciantes que seguiam para esta região<sup>511</sup>. Para o Rio de Janeiro viajou de forma mais assídua, 15 vezes no total, notadamente para Resende, acompanhado de parceiros, camaradas e muitos cativos “que trouxe”<sup>512</sup>. Para Minas Gerais, pelo registro do Paraibuna, efetuou 34 viagens, de 1809 a 1827, período no qual despachou 167 escravos, 69 *novos* e 97 do tipo “que trouxe”. Não questionar os dados apresentados é corroborar da premissa de que Bento José da Silva saía do Rio de Janeiro com mais cativos que já lhe pertenciam do que com africanos *novos*, sem contar os camaradas, presentes em quase todas as suas viagens<sup>513</sup>.

No dia 15 de novembro de 1814, Bento saiu do Rio de Janeiro com um camarada e 16 escravos, três africanos *novos* e 13 cativos “que trouxe”. No dia 24, no registro do Caminho Novo, deu entrada com 13 escravos *novos* e outras muitas mercadorias, tudo no valor de 122\$062 réis. Ao funcionário do registro declarou que levava produtos de Manoel Alves e Manoel Coelho, mas que de sua própria conta eram os 13 africanos *novos*, expedidos do Rio de Janeiro como se fossem escravos “que trouxe”<sup>514</sup>. Nos circuitos internos do oitocentos, a mentira era comum a indivíduos livres, livres de cor e até escravos.

Outro aspecto interessante no que diz respeito aos viajantes egressos do cativo, era a possibilidade de terem a sua cor/qualidade alterada, conforme a percepção dos funcionários da Polícia, tal como acontecia com as características físicas. Em alguns casos, é bem provável que isso tenha acontecido. Não obstante, em se tratando de uma sociedade escravista, sabemos que a cor/qualidade representava muito mais do que o tez da pele, e por isso as informações apresentadas devem ser analisadas com cuidado.

---

<sup>510</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1, 2, 7, 9, 11, 12 e 16, páginas 135, 227, 304, 366, 55V, 104v, 347, 210 e 373. Em 1823, no Registro do Caminho Novo, José Rodrigues Franco foi arrolado com destino ao município do Serro transportando uma bacia de arames. Cf. ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 3.

<sup>511</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1 e 5, páginas 319 e 98V. Sobre o trajeto realizado por Bento José da Silva Barbosa, ver Capítulo 2.

<sup>512</sup> AN-CP, Códices 421 e 425, volumes 2, 3, 6, 7, 8, 14, 16 e 20, páginas 113, 74, 149, 35, 210V, 279V, 18, 196V, 168, 428, 126, 147, 230, 282V e 82.

<sup>513</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19 e 21, páginas 178, 116, 140, 10V, 137V, 140V, 143V, 296, 99V, 181, 276V, 43, 264, 310, 152, 155, 252, 315V, 25, 73, 127V, 177V, 359V, 163V, 231, 2, 143, 355V, 242, 59, 245, 373, 28V e 25.

<sup>514</sup> AN-CP, Códice 421, volume 5, página 140; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 51.

É possível que a atividade mercante tenha contribuído para alguma margem de mobilidade social, referida pela ausência da *cor* e/ou mesmo pela menção a determinada cor/qualidade, no caso a perda dela. Há indicações de que o termo *pardos*, contrariamente à designação de *preto*, aproximava os indivíduos da liberdade, era atributo dos homens livres<sup>515</sup>. Neste aspecto, os registros da Polícia da Corte talvez contribuam para discorrer sobre em que medida o mercadejar escravos e mercadorias favoreceu a mobilidade social de alguns comerciantes. Com efeito, ao analisar o tema da mobilidade social entre os descendentes de escravos, devemos ter em mente o que eles concebiam como tal. A mobilidade social, neste sentido, não deve ser entendida como a simples passagem de um estamento a outro. Parafraseando Giovanni Levi<sup>516</sup>, Roberto Guedes<sup>517</sup> ressaltou que um descendente de escravo talvez não almejasse ser um barão, mas o rei dos descendentes de escravos. Paradoxalmente, acrescentamos que na sociedade escravista, talvez eles quisessem se afastar do estigma de um antepassado cativo.

Assim como os escravos traçaram distintas formas de resistência a partir de práticas cotidianas, os egressos do cativo e seus descendentes construíram perspectivas de mobilidade social e econômica nos circuitos mercantis do tráfico interno. Vejamos o caso de Manoel Linhares Pereira.

## **2.1 - Manoel Linhares Pereira: de crioulo liberto de bastante barba a proprietário de terras e escravos**

“Homem preto”; “de cor preta”; “crioulo liberto”. Assim os funcionários da Polícia da Corte descreveram repetidas vezes Manoel Linhares Pereira. Natural e morador de Minas Gerais, Manoel “vivia de tropa”, possivelmente envolvido no comércio de gêneros de

---

<sup>515</sup> CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Das cores do silêncio*, 1995. Ver, também, GUEDES, Roberto. O vigário Pereira, as pardas forras, os portugueses e as famílias mestiças. Escravidão e vocabulário social de cor na freguesia de São Gonçalo (Rio de Janeiro, período colonial tardio). In: João Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). *O Brasil Colonial*, volume 3. 4ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019, v. 3, p. 339-379; GUEDES, Roberto, AGUIAR, Júlia R. Pardos e pardos forros: agentes da escravidão e da mestiçagem (São Gonçalo do Amarante, Rio de Janeiro, século XVIII). In: GUEDES, Roberto; FRAGOSO, João. (Org.). *História social em registros paroquiais (Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII-XIX)*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016, v. 1, p. 87-120; TOSTES, Ana Cabral. O lugar social dos homens “pardos” no cenário rural da cidade do Rio de Janeiro (Recôncavo da Guanabara, freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Campo Grande, século XVIII). Rio de Janeiro: UFRJ-PPGHIS (Dissertação de Mestrado), 2012; CRUZ, Jerônimo Aguiar Duarte da. *Das Muitas Qualidades: lavradores de cana numa freguesia rural do Rio de Janeiro (Campo Grande, 1740-1799)*. Rio de Janeiro: UFRJ-PPGHIS (Dissertação de Mestrado), 2018.

<sup>516</sup> LEVI, G. Comportamentos, recursos, processos: antes da “revolução” do consumo. In REVEL, Jacques (Org.) *Jogos de Escala. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998, p.203-224, p. 211-212.

<sup>517</sup> GUEDES, Roberto, *Egressos do cativo*, 2008.

abastecimento para a capitania/província fluminense, dado que para lá se dirigiu e de lá retornou para Minas por pelo menos 26 vezes ao longo de sua vida. De rosto comprido ou redondo; estatura ordinária ou alta; olhos grandes ou pequenos; a descrição física de Manoel transmutava de acordo com os olhos alheios que o viam<sup>518</sup>, a não ser pelo fato de que era sempre um homem de “bastante barba”.

A bastante barba do crioulo forro Manoel Linhares Pereira, como já ressaltamos, o diferenciava de muitos escravos e egressos do cativo. Já com bastante barba ele iniciou as suas atividades no Rio de Janeiro, em outubro de 1809, quando pela primeira vez seguiu para Minas Gerais pelo registro do Paraibuna, na companhia de dois escravos “que trouxe” e um camarada. No ano seguinte ele não viajou, talvez porque estivesse juntando os recursos necessários para empreender a sua próxima viagem, que se concretizou em maio de 1811, quando foi descrito como um “crioulo liberto” de aproximadamente 50 anos de idade. Nesta ocasião, pelo registro do Paraibuna saiu acompanhado por dez cativos “que trouxe” e três camaradas, à frente de uma tropa visivelmente composta de escravos<sup>519</sup> (Anexo XXI).

Em 1813, por duas vezes saiu do Rio de Janeiro e regressou para Minas Gerais<sup>520</sup>. Em 1814, mesmo ausente nos registros de despachos e passaportes da Polícia, deu continuidade aos seus negócios, que ao que tudo indica ocorriam mormente na Vila de Sabará. Para este ano, no livro de real subsídio do registro do Caminho Novo constam duas passagens de Manuel, uma em agosto e outra em outubro, ambas com produtos variados de sua própria conta e da conta de outros comerciantes (Anexo XXII)<sup>521</sup>.

Em fevereiro de 1815, duas semanas após regressar da Corte pelo registro do Paraibuna, com cinco cativos “que trouxe”<sup>522</sup>, Manuel Linhares seguiu para o município de Sabará. Ao passar pelo registro do Caminho Novo, informou que transportava mercadorias pertencentes a Serafim Gonçalves de Lima, Manoel Ribeiro Viana, dentre outros comerciantes. De sua própria conta levava duas arrobas de ferro, 44 cargas de molhados e 11 escravos *novos*<sup>523</sup>. Dos cativos conduzidos, é provável que cinco fossem os mesmos escravos “que trouxe” do Rio de Janeiro, os demais, possivelmente foram adquiridos ao longo do percurso (Anexos XXI e XXII). De 1815 a 1822, Manoel realizou 20 viagens para a capitania/província mineira, sempre para o mesmo destino e com tropas formadas majoritariamente de escravos “que trouxe”, ou que assim

---

<sup>518</sup> FERREIRA, Roberto Guedes; BÔSCARO, Ana Paula. *A cara da escravidão e a cara da liberdade: honra e infâmia* (Corte do Brasil, 1809-1833). 2019.

<sup>519</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1 e 2, páginas 169 e 108.

<sup>520</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 3 e 4, páginas 70 e 32V.

<sup>521</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 18 e 39.

<sup>522</sup> AN-CP, Códice 421, volume 5, página 305V.

<sup>523</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 69 e 70.

eram identificados por ele. Por quase nove anos, entre idas e vindas à Corte, Linhares conduziu 89 cativos “que trouxe”. Eram, provavelmente, negros *novos* comprados no Rio de Janeiro<sup>524</sup>.

Em maio de 1820, pelo registro do Paraibuna passou com três escravos “que trouxe” e dois camaradas. No início do mês de junho, deu entrada no registro de Matias Barbosa com destino a Vila de Sabará, transportando produtos “de sua própria conta” e da conta de outros. Para Sabará levou seis escravos *novos* em nome do tenente coronel Pedro Gomes<sup>525</sup>. Quiçá, o mesmo Pedro Gomes Nogueira que foi identificado nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, responsável pelo envio de 32 africanos *novos* para Minas Gerais e Rio de Janeiro<sup>526</sup>.

Por intermédio de outros condutores, Manuel mercadejava cativos *novos* para Minas Gerais e para outras capitanias/províncias do país. Em nome do tenente coronel Pedro Gomes Nogueira, por exemplo, realizou pelo menos 10 viagens, com negros recém-chegados da África e outras tantas mercadorias, todas para a Vila de Sabará (Anexo XXII). Neste ramo do comércio, a confiança era fundamental e unia homens livres e egressos do cativo.

Entre os nomes elencados por Linhares, aliás, encontramos outros comerciantes diretamente envolvidos no tráfico interno de cativos, entre eles, Antônio Dias Tostes<sup>527</sup>, o maior proprietário de escravos do município de Juiz de Fora. Voltaremos a Dias Tostes no próximo capítulo. Por ora, basta saber que Linhares era tropeiro conhecido no circuito Rio-Minas, constantemente procurado por membros da elite, grandes traficantes de escravos e comerciantes eventuais. Manoel Gonçalves da Silva, por exemplo, com frequência recorria a Linhares para o transporte de mercadorias para a Vila de Sabará. Natural e morador de Minas Gerais, Gonçalves atuou no trato interno de 1811 a 1824, período no qual realizou 15 viagens e expediu 107 cativos, 82 recém-chegados da África<sup>528</sup>.

Depois de 1822, nada podemos afirmar sobre as andanças de Manuel Linhares Pereira, visto que não há registros de despachos ou passaportes emitidos em seu nome. Sabemos, contudo, que ele continuou a operar nos circuitos internos de Minas Gerais, talvez, mais restrito à esfera local, em paragens adjacentes ao município de Juiz de Fora e a Vila de Sabará. Quem sabe, na condição de camarada e/ou acompanhante de tropa continuou a negociar escravos no

---

<sup>524</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 16, páginas 169, 108, 70, 32V, 305V, 86, 230V, 50, 246, 121, 77, 326, 124, 312, 134, 347, 151, 351V, 106V, 159V, 387V, 79, 252 e 376. Ver também: Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>525</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 61-62.

<sup>526</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2 e 4, páginas 163V, 220 e 143.

<sup>527</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 150-151; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 64.

<sup>528</sup> AN-CP, Códices 390, 411 e 421, volumes 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12 e 18, páginas 37V, 148V, 166, 183, 313, 96, 232, 45, 117V, 109V, 157, 223V, 56, 5 e 61V.

interior da província mineira, ao menos durante o ano de 1823. Neste ínterim, com destino a Sabará, Linhares passou pelo registro do Caminho Novo com tachos de cobre, barras de ferro, fardos, embrulhos de louça, vinho, vinagre, farinha, bacalhau, azeitona etc., de sua própria conta e da conta de outros. Além disso, nos meses de setembro e dezembro, conduziu escravos *novos* em nome de Joaquim Simões e de Boaventura, três para o primeiro e quatro para o segundo<sup>529</sup> (Anexo XXII).

De 1824 em diante, Manuel voltou a transitar pela Corte, ao que parece, oficialmente envolvido no despacho de negros *novos*. No dia 13 de agosto de 1824, remeteu três africanos para Minas Gerais. No dia 25, ao passar pelo registro de Matias Barbosa, declarou que seguia para a Vila de Sabará, com diversas mercadorias e os mesmos cativos *novos* comprados no Rio de Janeiro, endereçados a “Ubaldo”<sup>530</sup>. Dois anos depois, em 1826, enviou mais um cativo *novo* para esta província, e em 1828 outra viagem com seis recém-chegados. Doravante, foi registrado uma vez em 1830 e outra em 1831, ambas chegando à província fluminense na companhia de cativos ladinos<sup>531</sup> (Anexo XXI).

Após o ano 1831, não mais regressou ao Rio de Janeiro, mas com frequência se deslocou até a Vila de Sabará, com diversas mercadorias. Neste período, foi quatro vezes arrolado nos livros de direitos de entrada do registro do Paraibuna, nos meses de janeiro, maio, agosto e novembro. No dia 27 de novembro, por exemplo, passou pelo registro com alguns artefatos e poucas provisões, mas também com três cativos ladinos que pertenciam a Casemiro de Oliveira Porto, comerciante natural e morador em Minas Gerais que operava no tráfico interno de escravos desde 1819<sup>532</sup>.

O cruzamento entre os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte e os livros de real subsídio dos registros mineiros, como já destacamos, nos permite acompanhar a movimentação dos comerciantes que atuaram no circuito Rio-Minas, inclusive a trajetória comercial de alguns tropeiros e mercadores de escravos, livres, cativos e egressos do cativo.

Com exceção dos anos em que não o encontramos nos registros da Polícia da Corte, pode-se dizer que Manoel manteve participação ativa no circuito Rio-Minas, de 1809 a 1831. Até o ano de 1819, no entanto, com certa frequência identificamos a sua cor/condição social

---

<sup>529</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 2, 18 e 138.

<sup>530</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 73; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 178.

<sup>531</sup> AN-CP, Códices 419, 421 e 424, volumes 1, 2 e 5, páginas 73, 340, 207V, 288, 47 e 46V.

<sup>532</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 3, 63, 142 e 200. Sobre Casemiro de Oliveira Porto, ver: AN-CP, Códices 419, 421 e 424, volumes 1, 3, 7, 13, 14, 22 e 23, páginas 127, 402V, 154, 139V, 127, 19V, 102 e 127.

nos documentos, mas daí em diante, menções ao seu passado cativo desapareceram. Porque os funcionários da Polícia deixaram de designá-lo como “crioulo liberto”? Não seria mais um homem “de cor preta” aos olhos dos escrivães que atestavam as suas passagens? Parece que não. Nem aos olhos destes e nem dos recenseadores que elaboraram o censo de 1831, pois habitando o fogo de número sete no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, Manoel Linhares Pereira foi descrito como *pardo*.

É certo que a cor/condição social de um indivíduo se manifestava como uma categoria social fluida, que podia variar conforme a região, as relações pessoais/sociais e a delimitação temporal adotada. O problema é que a cor mudava e não era fixa, dependia da posição social, também. Com efeito, ser designado como “preto” ou “negro” significava principalmente ser nascido na África e carregar consigo o estigma da escravidão. O africano preto poderia até chegar a ser livre, mas carregaria para sempre a marca de seu antepassado cativo<sup>533</sup>. Não obstante, se termos e nomenclaturas eram de fato condicionantes variáveis, embora o termo “preto” fosse comumente utilizado para denominar cativos africanos, não esteve vinculado somente aos mesmos, sendo ocasionalmente empregado para a designação de escravos nascidos no Brasil<sup>534</sup>.

O termo crioulo, eivado de particularidades, foi utilizado de diferentes formas e em diferentes contextos. Para o Rio de Janeiro do século XVIII, por exemplo, Mariza Soares de Carvalho comprovou que o uso do termo crioulo era empregado apenas para a primeira geração de filhos de africanos, diferente do que acontecia em Minas Gerais, onde, segundo Douglas Libby, a partir de meados do setecentos, eram designados como crioulos todos os negros nascidos no Brasil, independente dos pais serem provenientes da colônia, da África ou de ambos os lugares<sup>535</sup>.

A cor/condição social de pardo, tal como as de crioulos e africanos, variou conforme a localidade e o contexto em que foi empregada. Ao estudar a Vila de São José dos Pinhais, no Paraná, na passagem do século XVIII para o século XIX, Cacilda Machado constatou expressivo número de homens e mulheres pardos. A proporção foi tão elevada que a autora aventou a possibilidade de que, especificamente para aquela região, o termo “pardo” fosse utilizado para designar indivíduos nascidos na localidade, sendo todos os demais estrangeiros

---

<sup>533</sup> LIBBY, Douglas Cole. A empiria e as cores: representações indenitárias nas Minas Gerais dos séculos XVIII e XIX. In: PAIVA, Eduardo França, IVO, Isnara Pereira e MARTINS, Ilton Cesar (Orgs.). *Escravidão, mestiçagens, populações e identidades culturais*. São Paulo: Annablume, 2010.

<sup>534</sup> KARASCH, Mary. C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 37.

<sup>535</sup> SOARES, Mariza. *Devotos da cor*, 2000; LIBBY, Douglas Cole. A empiria e as cores, 2010. p. 41-62.

recenseados como negros<sup>536</sup>. No contexto analisado por Sheila de Castro Faria, Campos dos Goitacazes, no século XVIII, o termo “pardo” apresentou duplo significado, e foi empregado tanto para indicar a miscigenação quanto para se referir a filhos ou descendentes de crioulos, mesmo que de cor negra<sup>537</sup>.

Na concepção de Hebe Mattos, para o Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, o termo “pardo” foi inicialmente utilizado para designar a cor mais clara de alguns escravos, mas ampliou a sua significação “quando se teve que dar conta de uma crescente população para a qual não era mais cabível a classificação de ‘preto’ ou de ‘crioulo’, na medida em que estas tendiam a congelar socialmente a condição de escravo ou ex-escravo”<sup>538</sup>. Porém, mais do que definir a tez da pele um indivíduo, a cor/condição social representava o lugar social ocupado por ele na sociedade, e por isso, o “tornar-se pardo” pressupunha um reconhecimento social que se dava por meio de alianças, redes de amizade e posição socioeconômica<sup>539</sup>.

A intrínseca relação entre cor e lugar social ficou evidente no trabalho de Roberto Guedes Ferreira, que, ao analisar a população de Porto Feliz, São Paulo, no século XIX, percebeu que a mudança de cor de uma pessoa encontrava-se diretamente relacionada à mobilidade social-econômica. Segundo Guedes, a cor da pele de um indivíduo dependia, dentre outros fatores, das estratégias de trabalho, relações familiares e inserções em redes de sociabilidade<sup>540</sup>. E isso, Manoel parece ter construído na localidade onde vivia.

Lavrador de 78 anos, Linhares residia na companhia da esposa, a parda Ana Luiza Leal, dos filhos Manoel, Francisca e Florência, e de seis escravos africanos, todos em idade produtiva, cinco homens e uma mulher<sup>541</sup>. Nascido a meados do século XVIII, é possível que fosse originário de Prados, Minas Gerais, pois lá também nasceu o filho Manoel Gregório, que mais tarde se tornaria o homônimo do pai no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Quando faleceu Ana Luiza, em meados da década de 1830, Manoel ficou responsável pela abertura do inventário, que nos forneceu importantes indícios acerca dos bens acumulados pela família e das relações sociais que teceram ao longo dos anos.

A começar pelos louvados, que à época foram representados pelo tenente Antônio Dias Tostes e pelo alferes José Vidal de Macedo. De maneira geral, os louvados se comprometiam a avaliar os bens da família da melhor maneira possível, mantendo uma postura neutra e fidedigna

---

<sup>536</sup> MACHADO, Cacilda. *A trama das vontades: negros, pardos e brancos na produção da hierarquia social do Brasil escravista*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008, p. 127.

<sup>537</sup> FARIA, Sheila de Castro. *A Colônia em movimento: família e fortuna no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, p. 138.

<sup>538</sup> MATTOS, Hebe Maria. *Escravidão e cidadania no Brasil Monárquico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed., 2000, p. 16-17.

<sup>539</sup> MATTOS, Hebe Maria. *Das cores do silêncio*, 1995.

<sup>540</sup> GUEDES, Roberto. *Egressos do Cativo*, 2008.

<sup>541</sup> Lista nominativa de habitantes do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

em relação aos valores que seriam indicados. Crucial considerar, no entanto, que imersos nas teias políticas, sociais e econômicas da localidade em que viviam, às vezes, interesses imediatos podiam interferir na avaliação dos bens<sup>542</sup>. Logo, a relação que Manuel mantinha com Dias Tostes e José Vidal de Macedo passava no mínimo pela confiança. Não por acaso, em nome de Antônio Dias Tostes, o maior senhor escravista do município de Juiz de Fora, transportou diversas mercadorias para a Vila de Sabará.

A Antônio Dias Tostes, Manuel devia a quantia de 540\$000 réis, referente a um crédito que havia sido passado a 21 de dezembro de 1822. Nas contas desse mesmo crédito foi anexado um recibo na importância de 60\$000 réis, “que ficou devendo da principal e dos juros até o dia 31 de agosto 1837”. Para o mesmo potentado, em data desconhecida, vendera “um quarto de terras de cultura”<sup>543</sup>, provavelmente para produção de café. Para José Vidal de Macedo devia por crédito o valor de 30\$000 réis, e o mesmo montante devia a Joaquim de Jesus Chaves. No inventário de sua esposa não constaram dívidas a receber, mas estava em débito também com Francisco do Ribeirão; Antonio Ferreira Alves, do Rio de Janeiro; Francisco Alves, do Porto da Estrela; e o já mencionado tenente coronel Pedro Gomes Nogueira<sup>544</sup>.

Ora, se que as relações de crédito na economia escravista do século XIX estavam alicerçadas na confiança e na credibilidade, e o cumprimento da palavra era essencial para o bom funcionamento desta economia, pode-se dizer que o ato de emprestar pressupunha a boa reputação dos envolvidos. Assim, aos olhos os louvados aprovados para avaliar o patrimônio de seus descendentes, o pardo Manoel era bem-quisto.

Quando o inventário da parda Ana Luiza foi aberto, o casal possuía dois escravos a menos do que em 1831, dispunham de poucos bens semoventes e de quase nenhum objeto de valor. O grosso de sua fortuna pautava-se em terras, pois em uma fazenda de cultura que continha “uma sesmaria meia de terras em matas virgens e capoeiras”, nos fundos das fazendas do Juiz de Fora e do Alcaide Mor, com benfeitorias, casas de vivenda, paiol, moinho, monjolo, senzalas e mais anexos, detinham o montante de 4:800\$000 réis<sup>545</sup>.

As fazendas mencionadas, que confrontavam com as terras de Manuel, são duas das mais importantes do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Por ora, ainda não conseguimos

---

<sup>542</sup> COSTA, Fernando Alves. E quanto valia, afinal? O problema dos preços nos inventários post-mortem do século XIX. In: *Histórica*: Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, nº 60, dezembro 2013, p. 8.

<sup>543</sup> AHJF, Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92.

<sup>544</sup> AHMPAS, Inventário de Ana Luiza Leal, código 25VC, caixa 123, ordem 03, 1837; AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 1 e 2, páginas 163V, 220 e 143.

<sup>545</sup> O inventário *post-mortem* de Ana Luiza não foi concluído, e por isso nada podemos inferir sobre a partilha dos bens. O inventário de Manoel Linhares Pereira não foi encontrado. Dito isso, o valor total dos bens do casal estava assim distribuído: bens semoventes (animais): 96\$000; bens móveis: 153\$540; escravos: 1:550\$000; dívidas por crédito: 819\$000. AHMPAS, Inventário de Ana Luiza Leal, código 25VC, caixa 123, ordem 03, 1837.



descobrir como Linhares adquiriu estas terras, se por herança, compra, doação ou dote, pois nenhum vestígio a este respeito foi mencionado na documentação coligida.

Consoante Elione Guimarães, o estudo sobre a posse de libertos no período imperial é um tema que ainda suscita muitos desafios, seja pela ausência de informações ou pela constante necessidade de cruzamento entre fontes. Os testamentos que continham heranças para ex-escravos, por exemplo, podem facilitar o trabalho do historiador, visto que não raras vezes fazendeiros libertavam os seus escravos e legavam a eles a “terça ou um pedaço de terra”. Assim, partindo de fragmentos recuperados dos processos de transmissão de patrimônio para ex-cativos, seus descendentes e indivíduos forros, a autora analisou algumas experiências vivenciadas por legatários negros e mestiços, bem como a relação deles com o acesso à terra<sup>546</sup>. Para os testamentos abertos no município de Juiz de Fora, na segunda metade do século XIX, Elione nada encontrou sobre o pardo Manoel Linhares Pereira. Não obstante, por meio da análise de algumas ações jurídicas que envolveram os seus herdeiros, a autora nos forneceu importantes indícios de como os filhos do casal geriram os haveres deixados à família.

Além dos filhos arrolados pela lista nominativa de 1831, o inventário de Ana Luiza revelou a existência de mais duas herdeiras: Maria e Marcelina, ambas casadas e vivendo em domicílios próprios com os seus respectivos maridos. As filhas mencionadas faleceram antes da mãe, tal como Francisca, a outra filha que o casal possuía e que com eles vivia no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Para mais, as pesquisas realizadas por Elione nos levaram ao nome de Dimão, também filho de Manuel Linhares Pereira<sup>547</sup>.

Segundo relatos, antes de falecer, Manoel reuniu os filhos para demarcar e estipular o lugar que cada um ocuparia dentro da propriedade, inclusive o filho Dimão, que foi igualmente convocado e beneficiado. Tratava-se da Fazenda Piedade, cujas terras legadas os filhos não conseguiram ampliar e tão pouco conservar sob os seus domínios. Mantiveram a propriedade pró-indiviso, respeitando os limites um do outro. Ainda assim, não tardou para que as mesmas se tornassem palco de conflitos e disputas judiciais.

Damião Linhares parece ter sido um dos primeiros a se desfazer das terras recebidas, pois em 1854, Elione localizou um processo no qual Antônia de Mello o acusava de estar derrubando madeiras em sua propriedade, dentro da Fazenda Piedade. Ao que parece, em 1843, Dimão vendeu 16 alqueires de terra ao filho de Antônia de Melo, e a outra parte a João Flauzino Machado, sem especificar a sua dimensão. O tamanho exato da propriedade que pertencia a

---

<sup>546</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. De escravos a senhores de terra (Juiz de Fora e Mar de Espanha – Minas Gerais, 1850-1920). In: *Tempos Históricos*. Vol 16 – 2º Semestre, 2012, p. 195 – 217, p. 196-197.

<sup>547</sup> AHMPAS, Inventário de Ana Luiza Leal, código 25VC, caixa 123, ordem 03, 1837; Lista Nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora; Cf também: GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista: demografia e propriedade. (No prelo)

Manoel Linhares Pereira não chegou a ser mencionado em nenhum documento, mas pelo inventário de Florência, filha e herdeira do casal, aberto em meados de 1860, inferimos que fosse de vasta amplitude, “uma sorte de terras com cerca de cinquenta alqueires (...) uma morada de casas, tudo na fazenda da Piedade”<sup>548</sup>.

Dos filhos herdeiros de Linhares, o pardo Manoel Gregório foi o que mais nos deixou indícios acerca de sua vivência. Claramente, após a morte do pai, passou a ser chamado de Manoel Pereira Linhares, pois assim foi identificado nos documentos. Nascido nas primeiras décadas do oitocentos, em Prados, Minas Gerais, foi arrolado como lavrador nas fontes coligidas. No enlaço de sua trajetória, Elione Guimarães encontrou quinze ações relacionadas a dívidas, cinco ações de embargos à conflitos agrários, e um processo de “ofensas físicas”, também motivado por questões de terra<sup>549</sup>. Em todos eles, evidências pertinentes de como as suas propriedades foram adquiridas: herança, compra e posse.

Em 1856, no registro Paroquial de Terras de Juiz de Fora, a autora encontrou Manoel Linhares filho registrando a sua propriedade da seguinte maneira:

“Digo eu abaixo assinado que sou herdeiro na Fazenda do Linhares e tenho uma parte na dita fazenda e confronta com a Fazenda do Juiz de Fora e do Mato Virgem, com Venâncio Delgado da Motta, com Domingos José de Novaes, com a da Tapera [Alcaide- Mor], na Freguesia de Santo Antônio do Juiz de Fora. (grifos meus). Manoel Linhares Pereira”<sup>550</sup>

Embora o registro não especifique a dimensão das terras, cerca de um ano depois, por ocasião de um processo jurídico, Manoel declarou possuir “um quarto de sesmaria” na Fazenda dos Linhares, que correspondia aproximadamente a 56 alqueires. Note-se que nestes documentos a fazenda foi citada como Fazenda dos Linhares, isto é, não mais com referência ao nome da propriedade (Piedade), mas sim ao dos proprietários<sup>551</sup>.

Ao longo dos anos, por conta dos processos jurídicos nos quais se envolveu, Manoel dissipou a herança deixada pelo pai. Ao que parece, as transações ocorreram sem que a propriedade fosse legalmente dividida e demarcada, tornando-se um espaço propício para conflitos e ações de esbulho. Ao tenente Antônio Dias Tostes, por exemplo, Manoel Gregório hipotecou uma sorte de terras que houve por herança paterna em 1845<sup>552</sup>. Pouco tempo depois, em 1861, contraiu outro débito com este potentado, no valor de 1:500\$000 réis.

---

<sup>548</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo).

<sup>549</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo).

<sup>550</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo).

<sup>551</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo).

<sup>552</sup> AHMPAS, Execução de Dívida, 1845. Executante: Antônio Dias Tostes. Executado: Manoel Pereira Linhares, código 25vc, cx. 121, ordem 9.

Elione Guimarães acredita que neste segundo empréstimo, o pardo Linhares tivesse como objetivo a aquisição de novas terras, pois logo após contrai-lo, comprou 12 alqueires de terras na Fazenda dos Linhares, antes vendidos a Bárbara Maria da Conceição. Para pagar o que devia a Antônio Dias Tostes, os bens de Manuel Pereira Linhares foram levados à praça pública, adquiridos por José de Sousa Cunha Junior, e, mais tarde, vendidos ao próprio Antônio Dias Tostes<sup>553</sup>.

Em 1867, um novo conflito foi arquitetado, com Manoel e a sua esposa acusando Antônio Dias Tostes de estar roçando em terras que não lhe pertenciam. Dias Tostes, por sua vez, tendo comprado os bens arrematados de Linhares apenas um ano antes, alegou que possuía muitos alqueires de terra na Fazenda Piedade (ou dos Linhares). Disse que os autores até chegaram a ser sócios nas mesmas, mas que por efeito da penhora nada mais possuíam. Por fim, relatou ao juiz que se Manoel e a esposa ainda possuíssem terras na Fazenda dos Linhares, eram apenas copossuidores, e por isso não podiam embargar os serviços que ele estava desenvolvendo<sup>554</sup>.

Linhares foi assíduo frequentador dos Tribunais de Justiça, mas não foi com facilidade que os seus opositores o acionaram. Ele nunca comparecia às sessões conciliatórias, sendo “useiro de se ocultar” quando os oficiais batiam em sua porta. Por fim, vale mencionar que o território ocupado pela Fazenda Piedade passou a ser identificado como Fazenda dos Linhares, e, anos mais tarde, nomeado apenas como “Linhares”, esta paragem foi loteada e urbanizada, dando origem a um dos bairros que hoje compõe o município de Juiz de Fora<sup>555</sup>.

Ao que tudo indica, a ausência do tráfico interno de escravos a partir do Rio de Janeiro com direção à província mineira, da segunda metade do século XIX em diante, privou a família Linhares, egressa do cativeiro, de importantes estratégias de sobrevivência e mobilidade social. Isto, provavelmente, não foi exclusivo a eles. Outras tantas famílias, egressas do cativeiro ou não, devem ter enfrentado dificuldades para reproduzir os seus mecanismos de acumulação no contexto do pós-1850.

### **3 - “Pombeiros” e mascates no Rio de Janeiro do século XIX**

Como vários estudos têm ressaltado, matrizes africanas orientaram a construção da sociedade colonial e imperial do passado, bem como o mundo atlântico mais amplo<sup>556</sup>, e com

---

<sup>553</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo).

<sup>554</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo)

<sup>555</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista. (No prelo).

<sup>556</sup> Entre outros, ver: VERGER, P. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos*. São Paulo: Corrupio, 1987; SOARES, Mariza. *Devotos da cor*, 2000; SLENES, *Na senzala, uma*

o tráfico interno de escravos não foi diferente. Por definição, “pombeiro” é um termo que expressa a atuação de traficantes de cativos que ligavam a costa da África ao interior. Os pombeiros, ou a força da expressão trazida da África, também se fizeram presentes no comércio regional de escravos no eixo Sul-Sudeste do Brasil no século XIX.

Os 363 *termos de fiança* de um dos códices da coleção de Polícia da Corte, para os anos de 1831 a 1833, contidos no volume 16 do códice 411, não dizem respeito a despachos de escravos ou passaportes, mas, dentre outros assuntos, fazem menção a 123 indivíduos livres, forros e escravos que iam “pombear” ou “mascatear” pelos distritos da capitania fluminense<sup>557</sup>:

“Termo que assina Antônio José Soares morador na rua de São Pedro cidade n. 85, com negócio, em que afiança ao preto Francisco Mina, que vai pombiar pelos distritos de Praia Grande de Tapacora aos 28 dias do mês de junho de mil oitocentos e trinta e um [assinatura]”<sup>558</sup>.

“Termo que assina Antônio José de Macedo campos morador na rua do Sabão, em que afiança a preta Severina escrava de D. Angélica Leopoldina de Souza, que vai mascatear por esta cidade e os Distritos de terra firme ate Santa Cruz e da outra banda da Praia Grande até Maricá, e o preto José. Aos 10 dias do mês de julho de mil oitocentos e trinta e um [assinatura]”<sup>559</sup>.

Os registros, apesar de pouco volumosos e de não informar sobre a venda de cativos *novos*, são significativos porque, a expressão que em África era comumente utilizada para se referir a mercadores de escravos, permanece vigente na Corte. Para os que comerciavam nos arredores do Rio de Janeiro, as expressões “vai mascatear” e/ou “vai pombear” foram mais utilizadas do que o vocábulo “vai comprar gêneros” e/ou “vai quitandar”. Entre os 62 sujeitos que foram pombear, 42 eram africanos de diferentes procedências, em sua maioria pretos forros, tal como o preto forro José de Nação Camundongo. Destes, precisamente nove eram escravos, dos quais dois tinham senhores também africanos. Para os outros dois escravos e 17 forros

---

flor, 1997; SILVA, A. C. *Um rio chamado Atlântico. A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: UFRJ/Nova Fronteira, 2003; CANDIDO, Mariana. CANDIDO, M. Aguida Gonçalves da Silva. *Une dona à Benguela à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*. In *Brésil(s): Cahiers du Brésil Contemporain*. Paris: EHESS/CRBC/Maison des Sciences de l’homme, 2012, p. 33-54; *An African slaving port and the Atlantic Worldworld. Benguela and its hinterland*. Cambridge: Cambridge U. P., 2013; PARÉS, L. N. Catolicismo em disputa: a comunidade Agudá e a geopolítica colonial (Uidá 1844-1866). In *Topoi*, v. 18, n. 36, p. 639-665, 2017; *O rei, o pai e a morte. A religião vodum na antiga costa dos escravos na África ocidental*. São Paulo: Cia das Letras, 2016; FERREIRA, *Cross-cultural exchange*, 2012.

<sup>557</sup> O que segue neste tópico consta, em versão preliminar, em GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes: o compromisso social com a escravidão, com a desigualdade, e a precariedade de um corpus documental (Sudeste do Brasil, inícios do século XIX). In: CURY, Cláudia Enger Cury; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de. (Org.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. São Luís: Café & Lápis; Editora Uema, 2015, v. 1, p. 317-360.

<sup>558</sup> AN-CP, Códice 411, volume 16. Guia de pesquisa dos Códices do Arquivo Nacional, Coleção da Polícia da Corte.

<sup>559</sup> AN-CP, Códice 411, volume 16. Guia de pesquisa dos Códices do Arquivo Nacional, Coleção da Polícia da Corte.

“pombeiros”, a palavra *preto* apareceu sem alusão à procedência africana. Lembramos, contudo, que o termo *preto*, quando aludido a escravos, designava preferencialmente cativos africanos, o mesmo sucedendo a forros<sup>560</sup>. Logo, dos 62 sujeitos que foram “pombeiros”, 61 eram africanos, e apenas um pombeiro da Corte não foi explicitamente reconhecido como tal.

Francisco Mina foi o único cativo africano a sair do Rio de Janeiro para “quitandar”, ou melhor, no dia 19 de agosto de 1831, o guarda municipal Manoel de Oliveira afiançou “Francisco Mina, escravo de D. Emerenciana Rosa Umbelina”, que foi “quitandar pelos distritos de terra firme até Santa Cruz”<sup>561</sup>. Como se sabe, o verbo “quitandar” era impregnado de africanismos, ainda que no continente africano fosse prerrogativa quase que exclusiva das mulheres<sup>562</sup>. Por outro lado, o termo “mascatear” não foi preferencialmente atribuído a africanos, pois dos 62 registros que continham esta expressão, apenas seis faziam alusão a sujeitos oriundos da África.

Em resumo, o termo “pombeiros” atravessou o atlântico e era comumente utilizado por africanos forros que vendiam e/ou iam buscar produtos nos distritos rurais ao entorno da Corte. A expressão “mascatear”, por sua vez, abarcava os não sabidamente de origem africana. Mas de onde vinham aqueles africanos pombeiros da Corte? Dez eram da África Central Atlântica (um Angola, um Camundongo, dois Congos, um Moange, dois Rebolos, três Monjolos), um da África Oriental (Moçambique) e 30 da África Ocidental (dois Ussás e 28 Minas)<sup>563</sup>. Em síntese, dos 41 pombeiros para os quais temos informações, 30 eram da região africana cujos provenientes não predominavam entre os cativos da Corte, mas sim, em proporção às origens, mais presentes entre os alforriados<sup>564</sup>. Dos 28 minas, quatro eram escravos (dois de senhores também mina) e os demais eram forros. Trata-se, com efeito, de minas forras comerciantes, aspecto amplamente conhecido para as mulheres mina<sup>565</sup>. No Rio de Janeiro oitocentista,

---

<sup>560</sup> EISENBERG, Peter L. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil*. Séculos XVIII e XIX, Campinas: Editora da Unicamp, 1989, p. 269-70; CASTRO, *Das cores do silêncio*, 1995, p. 34; FARIA, Sheila de Castro. *A Colônia em movimento*, 1998; FARIA, Sheila de Castro. *Sinhás pretas, damas mercadoras*. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1750-1850). Tese para concurso de Professor Titular de História do Brasil, Universidade Federal Fluminense, 2005, p. 76; PAIVA, *Dar nome ao novo*, 2015.

<sup>561</sup> AN-CP, Códice 411, volume 16, página 53V.

<sup>562</sup> PANTOJA, Selma. A dimensão atlântica das quitandeiras. In FURTADO, Júnia F. (Org.) *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do império ultramarino português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001; OLIVEIRA, Vanessa S. *The Donas of Luanda, c. 1770-1867: from Atlantic Slave Trading to ‘Legitimate’ Commerce*. Toronto: Ontario, York University. Dissertation of Doctor of Philosophy, 2016, pp. 74, 82, 90-106.

<sup>563</sup> Sobre grandes áreas de procedência africana, vide, entre outros, VERGER, *Fluxo e refluxo do tráfico*, 1987; FLORENTINO, *Em costas negras*, 1997; SOARES, Mariza *Devotos da cor*, 2000; CANDIDO, *An African slaving por*, 2013; FERREIRA, *Cross-cultural Exchange*, 2012. Base de dados *Transatlantic Slave Trade* (TSTD), disponível em: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

<sup>564</sup> Sobre a forte presença dos Mina entre os alforriados no Rio de Janeiro, cf. SOARES, Mariza, *Devotos da cor*, 2000; FARIA, Sheila de Castro, *Sinhás pretas, damas mercadoras*, 2005; GÓES, José Roberto. Padrões de alforria no Rio de Janeiro (1840-1871). In CAMPOS, Adriana et. al. *Nas rotas do império*. Eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: Edufes, 2014, 2ª ed., p. 477-526.

<sup>565</sup> Para mais informações, ver: OLIVEIRA, Maria Inês. *O liberto: o seu mundo e os outros*, Salvador: 1790-1890. Salvador: Ed. Corrupio, 1988; SOARES, Mariza. *Devotos da cor*, 2000; PAIVA, *Escravidão e universo cultural*,

porém, dos 28 minas pombeiros, 25 eram homens, e como tantos outros sujeitos, talvez fossem distribuir escravos pelos arredores da província.

Mas porque abarcar pombeiros e mascates se os registros do volume 16 do código 411 não fazem alusão ao comércio de cativos? Primeiro, porque o termo “pombeir” não era aplicado exclusivamente a africanos, e no Brasil do século XIX, pombeiro designava também comerciantes varejistas de gêneros alimentícios<sup>566</sup>. Segundo, porque o “não comerciar escravos” provavelmente se deve ao período que o volume abarca, de 28 de março de 1831 a 18 de novembro de 1833, isto é, em pleno impacto imediato da Lei de 1831<sup>567</sup>.

Seja como for, certo é que a documentação da Polícia da Corte evidencia a participação de outros grupos para além da elite mercantil traficante da *terceira perna* do tráfico. Como se viu, a estrutura pulverizada dos despachos de escravos do século XIX, sugere a participação de pequenos negociantes, inclusive de “pombeiros” na cidade do Rio de Janeiro.

#### **4 - Das mãos que abençoam e dão de vender: religiosos no tráfico interno de escravos**

Na América portuguesa e na África, religiosos oraram, participaram de procissões e exerceram os devidos sacramentos. Concomitante a estas funções, administraram terras e escravos. Nos negócios mercantis se envolveram desde o início do processo colonizador, direta ou indiretamente, participando inclusive do tráfico de escravos. Amparados pelos preceitos que sustentavam o discurso religioso, contribuíram para a legitimação da escravidão africana<sup>568</sup>. Nas primeiras décadas do século XIX, por intermédio do tráfico interno de cativos, atuaram de

---

2001; FARIA, S. Sinhás pretas, 2004; FARIAS, Juliana Barreto. *Mercados Minas*. Africanos ocidentais na praça do mercado do Rio de Janeiro (1830-1890). São Paulo: USP, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2012.

<sup>566</sup> Nesse sentido, ver: FARIAS, Juliana Barreto. Praça em greve: Protestos e organização de pequenos lavradores, quitandeiras e pombeiros no Rio de Janeiro do século XIX. Texto apresentado no *I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: histórias do trabalho no sul global*. Florianópolis, 2010. <http://www.labhstc.ufsc.br/globalsouth/program.htm>. Acesso em 20 de julho de 2018; ALADRÉN, Gabriel. *Remeiros, pombeiros e quitandeiros libertos na Porto Alegre oitocentista*: experiências de trabalho, formas de resistência e controle social. Texto apresentado no *I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: histórias do trabalho no sul global*. Florianópolis, 2010. <http://www.labhstc.ufsc.br/globalsouth/program.htm>. Acesso em 20 de julho de 2018.

<sup>567</sup> MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres*, 2017.

<sup>568</sup> Neste sentido, ver: VAINFAS, Ronaldo. *Ideologia e escravidão*: Os letrados e a sociedade escravista no Brasil Colonial. Petrópolis: Vozes, 1986, p. 93-100; BOXER, Charles R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/ Editora da Universidade de São Paulo, 1973; ALENCASTRO, Luis Felipe. *O trato dos viventes*: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2002; POLÓNIA, Amélia. Evangelização e comércio. A figura do eclesiástico mercador. In: ALVES, Luís Oliveira; RIBEIRO, Jorge Martins; POLÓNIA, Amélia. *Estudos de Homenagem a João Francisco Marques*. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, 2001, p 299 a 307; PANTOJA, Selma. João Teixeira de Carvalho, ou comment être un anti-héros en Angola? *Dix-Huitième Siècle*, Paris, La Découverte, n. 44, L’Afrique, p. 61-77, 2012 ; ORIOLI, Júlia Porphirio. Trajetórias, mobilidade social e comércio no Atlântico no século XVIII: o padre angolano Lourenço da Costa de Almeida e seus familiares. In: *Temporalidades, Revista de História*, 2018, dentre outros.

forma ativa no processo de distribuição de escravos *novos* pelo interior do país, efetuando despachos para várias capitania/províncias brasileiras, e, por vezes, para a Europa e para a África. Em meio aos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, entre os anos de 1809 e 1833, encontramos religiosos de três Ordens: do Carmo, de São Bento e de São Francisco<sup>569</sup>.

Eles atuaram de modo próprio ou como representantes das ordens?

O padre Francisco da Conceição Meireles, natural do Porto, Portugal, realizou o seu primeiro despacho em 1820, quando despachou um cativo *novo* para a capitania paulista. Na ocasião não especificou o município, mas indicou o porto de Santos como via de acesso, motivo pelo qual pagou os “reais direitos” sobre a “mercadoria” que transportava (4\$800 réis). Em 1823, do Rio de Janeiro partiu para Campos dos Goitacazes, sem escravos ou acompanhantes, mas com a devida “obediência do seu prelado”, isto é, a anuência da autoridade eclesiástica que governava e/ou dirigia a instituição à qual ele pertencia”, a Ordem do Carmo<sup>570</sup>. Em 1829, para o município de Macaé, realizou o seu segundo despacho. Interessante observar, além do expressivo número de cativos expedidos, a omissão de Francisco no que se refere à sua função religiosa. Para Macaé remeteu dez escravos *novos*, mas nada informou sobre o seu ofício ou a sua naturalidade<sup>571</sup>.

O que levou Francisco a omitir sobre o seu ofício religioso? Seria o comércio de escravos uma prática mal-quista pela instituição? Pouco provável... Basta lembrar que em 1854 a Ordem do Carmo possuía 779 escravos, e que em 1858 este número chegou a mais de 1.400

---

<sup>569</sup> Sobre as ordens religiosas, ver: MOLINA, Sandra Rita. *A morte da tradição: a ordem do Carmo e os escravos da Santa contra o Império do Brasil (1850-1889)*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal de São Paulo, USP, 2006; MARTINS, William Souza. *Membros do Corpo Místico: Ordens Terceiras no Rio de Janeiro. (C. 1700-1822)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 2009; CAMPOS, Adalgisa Arantes. *A ordem Carmelita*. In: *Per Musi*. Belo Horizonte, n.24, 2011; BAYÓN, Balbino Velasco. *História da Ordem do Carmo em Portugal*. Lisboa: Paulinas, 2001; BENEDETTI FILHO, Francisco. *A Reforma da Província Carmelita Fluminense (1785-1800)*. (Dissertação de Mestrado), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, USP, 1990; COSTA, Sandro Roberto. Pedras que falam: as ruínas do convento São Boaventura de Macacu. In: *Revista Franciscana*, v. XI, p. 11-48, 2014; MORAES, Juliana de Mello. As práticas assistenciais entre os irmãos seculares franciscanos nas duas margens do Atlântico (século XVIII). In FERREIRA, Fátima Moura; ARAÚJO, Maria Marta Lobo de; ESTEVES, Alexandra. (Orgs.). *Pobreza e assistência no espaço ibérico (séculos XVI-XX)*. Porto: CITCEM, p. 185-196, 2010; MORAES, Juliana de Mello. Os irmãos das ordens terceiras de São Francisco e as relações familiares no império português, século XVIII. In: SANTOS, Carlota. (Org.). *Família, Espaço e Patrimônio*. Porto: CITCEM, 2011; SOUSA, Cristiano Oliveira. *Os Membros da Ordem Terceira de São Francisco de Assis de Vila Rica: Prestígio e Poder nas Minas (Século XVIII)*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal de Juiz de Fora, UFJF, Minas Gerais, 2008; AMANTINO, Marcia Sueli. *A Companhia de Jesus e a cidade do Rio de Janeiro: o caso do Engenho Velho, séculos XVII e XVIII*. (Dissertação de Mestrado). FCSH: Departamento de História. 2016; SOUZA, Jorge Victor de Araújo. *Para além do claustro: uma história social da inserção beneditina na América Portuguesa, C.1580-1690*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2011; ÁVILA, Renata Medeiros Bezerra; CARDOSO, Grazielle Cassimiro. O envolvimento de beneditinos com descaminhos e demais ilicitude. Rio de Janeiro (1702 - 1729). In: *REVISTA ANGELUS NOVUS*, USP, Ano IV, n. 6, p. 115-142, 2013, dentre outros.

<sup>570</sup> AN-CP, Códice 390, volume 1, página 104; Códice 425, volume 1, página 183.

<sup>571</sup> AN-CP, Códice 425, volume 2, página 264V.

escravizados<sup>572</sup>. Ademais, como o próprio “frei religioso carmelita” fez questão de indicar, ele viajava com o consentimento do seu prelado. Talvez, em 1829, Meireles já não fizesse parte da Ordem do Carmo, ou quem sabe, devido à pressão inglesa para dar fim ao tráfico atlântico de escravos, os irmãos carmelitas não mais se identificassem como tais perante as autoridades, ao menos no que diz respeito às remessas de negros *novos*.

No ir e vir dos caminhos, por onde circulavam homens livres, egressos do cativo e escravos, identificamos a participação de muitos religiosos. Não necessariamente ligados ao tráfico de escravos, mas atuantes nos circuitos mercantis do oitocentos.

O padre Francisco Manuel dos Reis, natural de Lisboa, partiu para São Paulo no dia 20 de maio de 1824, com nove escravos ladinos. Francisco era “padre religioso carmelita e presidente do convento de Itu”, um dos principais dirigentes da instituição. Lembramos que o trânsito de padres entre os conventos da Ordem era comum, ele provavelmente viajava com escravos ladinos para o seu conforto, o transporte de objetos etc.<sup>573</sup>.

Havia também representantes da Ordem de São Bento, como o padre Lourenço Pereira de Freitas, abade dirigente da instituição. Intitulado “abade frei do convento de São Bento,” Lourenço partiu do Rio de Janeiro com destino ao município de Campos dos Goitacazes em 1827, ocasião na qual despachou 10 escravos *novos* e um ladino<sup>574</sup>. Exercer o cargo de abade, o mais alto posto da hierarquia beneditina, pressupunha prestígio, confiança e influência, ele era homem respeitado na sociedade oitocentista.

Arsênio Natividade e Moura, natural de Minas Gerais, era “reverendo frei religioso do convento de São Bento”. No ano de 1824, realizou três viagens para o município de Campos dos Goitacazes, mormente com cativos ladinos e a devida “licença do seu prelado”<sup>575</sup>. Em 1831, com 61 anos de idade, identificamos Francisco Arsênio Natividade e Moura nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte<sup>576</sup>. Caso não se trate da mesma pessoa, ponderamos que ele e o padre Arsênio fossem parentes próximos, quiçá, pai e filho. No tráfico interno de escravos, o negócio era familiar e geracional, mesmo quando o “viver de negócios” não era a principal atividade de seus membros.

Entre os irmãos professores envolvidos nos circuitos mercantis do século XIX, os franciscanos alcançaram maior representatividade<sup>577</sup>. Antônio dos Anjos Silva, “reverendo frei

---

<sup>572</sup> MOLINA, Sandra Rita. *A morte da tradição*, 2006, p. 68, 99-102.

<sup>573</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 36.

<sup>574</sup> AN-CP, Códice 421, volume 20, página 275.

<sup>575</sup> AN-CP, Códice 411, volume 6, página 31V; Códice 425, volume 1, páginas 148 e 223

<sup>576</sup> AN-CP, Códice 421, volume 23, página 153V.

<sup>577</sup> Nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, muitos religiosos declararam apenas o cargo que ocupavam, sem especificar, no entanto, a congregação religiosa a qual estavam vinculados. Ver: AN-CP, Códices 390, 411, 421, 424 e 425.



religioso franciscano da província da Bahia”, atuou no tráfico interno de escravos de 1817 a 1831, período no qual realizou três viagens, duas para Angra dos Reis, Ilha Grande, e uma para Campos dos Goitacazes, na capitania/província do Rio de Janeiro. No dia 12 de dezembro de 1817, quando partiu para Campos, se disse padre natural da Beira, Moçambique, com 29 anos de idade. Sem escravos ou acompanhantes, apresentou o “atestado do curador geral do convento de Santo Antônio da Corte”, devidamente reconhecido e assinado por Antônio José da Cruz. Em 1831, para Ilha Grande, expediu dois escravos *novos*, comprados a José Bernardino de Sá, vendedor já conhecido na *terceira perna* do tráfico. Nesta ocasião, se disse natural de Iguape, São Paulo, com 26 anos de idade. Nada mencionou sobre o ofício religioso que exercia, afirmando, inclusive, que “vivia de negócios”<sup>578</sup>.

Ao que parece, os religiosos franciscanos eram bem relacionados com as autoridades da Polícia da Corte. João de Santa Maria e Davi de Santa Rosa Lima, por exemplo, religiosos da Ordem de São Francisco, saíram do Rio de Janeiro com destino à Bahia em abril de 1824. Dispensados das “formalidades por ordem do excelentíssimo senhor intendente”, deixaram a província sem nada pagar à instituição, pois além de liberar a partida dos devotos, o dirigente “mandou lhes dar o passe grátis”<sup>579</sup>. Enquanto viajantes, a boa relação com os agentes do governo era requisito basilar para a atuação na esfera mercantil, mesmo que não haja evidência de tráfico.

Ao longo do século XIX, religiosos gozaram de autonomia e mobilidade espacial. Eles estavam traficando ou abastecendo as respectivas Ordens com cativos comprados no Rio de Janeiro? Alguns, estavam diretamente envolvidos no comércio de escravos. Outros, quando se diziam “vivendo de negócios”, talvez atuassem na mercancia de gêneros alimentícios ou de animais. Havia ainda os que utilizavam a cidade do Rio de Janeiro como ponto de passagem, se deslocando para outras capitanias/províncias do país à mando do “seu prelado”. Manoel de Santa Veridiana, franciscano natural do Rio de Janeiro, partiu para São Paulo em 1823, “na qualidade de guardião daquele convento”. Levou consigo um cativo ladino, que segundo ele pertencia à instituição, declarando ainda que viajava por ordem da mesma<sup>580</sup>.

Com efeito, os casos analisados não nos autorizam a afirmar, categoricamente, que se travava de tráfico interno de escravos. Todavia, constatamos a presença de 114 religiosos nos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte. Em conjunto, os documentos nos fornecem indícios sobre a atuação de clérigos no tráfico interno de escravos ou na condução de cativos para a reposição da mão de obra em suas ordens.

---

<sup>578</sup> AN-CP, Códice 421, volume 9, página 243; Códice 424, volume 4, página 30; Códice 425, volume 4, página 58.

<sup>579</sup> AN-CP, Códice 421, volume 18, páginas 148 e 148V.

<sup>580</sup> AN-CP, Códice 421, volume 18, página 109.

No total, entre os anos de 1809 e 1833, contabilizamos 608 viagens cujos chefes de tropa eram religiosos, 152 (25%) com africanos *novos*<sup>581</sup>. Neste grupo, pequenos envios (1 ou 2) fizeram-se preponderantes, e a despeito de representarem 36,2% das remessas, somaram somente 5,5% dos cativos. Despachos de três a dez escravos concentraram 36% das saídas e movimentaram 23,1% dos recém-chegados. Nenhuma remessa de 101 ou mais cativos foi registrada, sendo a maior parte dos escravizados (64,4%) conduzidos por meio de envios intermediários (11 a 50) (27%). Apenas um comerciante transportou de 51 a 100 escravos (0,7%), despachando sozinho cerca de 7% dos negros *novos*. Como se vê, a estrutura das remessas de escravos *novos* pelos padres acompanha a dos despachos realizados pelos demais comerciantes que atuaram *terceira perna* do tráfico.

**Tabela 51: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados por religiosos (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
<b>1</b>	32	21,1	32	2,3
<b>2</b>	23	15,1	46	3,3
<b>3</b>	14	9,2	42	3,0
<b>4</b>	6	3,9	24	1,7
<b>5 a 10</b>	35	23,0	260	18,4
<b>11 a 20</b>	22	14,5	336	23,8
<b>21 a 30</b>	11	7,2	270	19,1
<b>31 a 40</b>	6	3,9	213	15,1
<b>41 a 50</b>	2	1,3	90	6,4
<b>51 a 100</b>	1	0,7	98	6,9
<b>Mais de 101</b>	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>152</b>	<b>100,0</b>	<b>1.411</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 421, 424 e 425.

Francisco Moreira da Costa, natural de Minas Gerais, realizou a sua primeira viagem no ano de 1813, quando saiu do Rio de Janeiro sem destino específico. No ano em questão, designado como “pardo”, não apresentava ocupação definida, mas dez anos depois, já com 40 anos de idade, seguindo para São Paulo, era “padre reverendo”, sem qualquer alusão a sua cor/qualidade. Em 1823, em uma única remessa, Francisco expediu 98 escravos *novos* para o município de São Sebastião, transação que realizou com a ajuda de João Monteiro da Silva, “padre reverendo” de 44 anos. Como vimos, ínfima parcela dos comerciantes que participaram

<sup>581</sup> Para evitar problemas durante a análise, consideramos tão somente registros que apresentaram informações referentes ao ofício eclesiástico. Logo, se um indivíduo foi cinco vezes arrolado pela Polícia da Corte, mas apenas em três registros foi designado como religioso, teve contabilizado exclusivamente estas viagens.

do tráfico interno efetuaram grandes despachos. Moreira, neste sentido, fazia parte de um seleto grupo de mercadores. Era preciso coragem e muita experiência para conduzir tantos cativos recém-chegados. Talvez, os oito escravos ladinos que o acompanharam o ajudassem a realizar o percurso<sup>582</sup>.

Em 1823, segundo os dados emitidos pela Polícia da Corte, 343 africanos *novos* foram expedidos para o município de São Sebastião, São Paulo. Isso significa dizer que no ano em questão, sozinho, Moreira levou 28,5% dos recém-chegados que entraram na localidade, responsável pela maior remessa efetiva no período<sup>583</sup>. Cerca de cinco anos depois, quando partiu da Corte para Mangaratiba, Rio de Janeiro, sem escravos ou acompanhantes, Moreira declarou que era natural do Porto, “súdito brasileiro”, e nada mencionou sobre o fato de ser religioso, alegando que “vivia de negócio”. Depois que se tornou padre e passou a negociar escravos, a sua cor/qualidade não foi mais mencionada nos registros<sup>584</sup>.

O padre José Dias Coelho Neto, por sua vez, atuou no tráfico interno de escravos de 1821 a 1828, período no qual realizou 15 viagens, oito com cativos recém-chegados da África. Ao sair do Rio de Janeiro, o seu destino era sempre o mesmo: seguia para Campos dos Goitacazes. Para lá conduziu 55 escravos *novos*, em pequenas e médias remessas<sup>585</sup>. O reverendo José Antônio da Silva, que comerciava cativos para Minas Gerais, operou no trato interno de 1828 a 1832, quando expediu 169 escravos *novos*, em sete viagens. Em 1829, por exemplo, partiu para a província mineira com 38 recém-chegados, comprados a Luís José da Costa por intermédio da firma “viúva Carmo e Filho” e de Joaquim Antônio Ferreira, este último, um dos maiores comerciantes do tráfico interno, responsável pelo envio de 2.477 escravos para várias capitanias/províncias do país<sup>586</sup>.

O clero, portanto, teve a sua cota de participação na legitimação e disseminação do tráfico interno de escravos. Mas, além de padres, escravos tropeiros, forros, pardos, camaradas, portugueses, brasileiros, militares e grandes negociantes atlânticos, quem mais comerciava cativos pelo interior do país?

## 5 – Senhoras e traficantes de escravos

---

<sup>582</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 4 e 18, páginas 182 e 187.

<sup>583</sup> AN-CP, Códices 390 e 421.

<sup>584</sup> AN-CP, Códice 425, volume 2, página 98V.

<sup>585</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 15, 16 e 20, páginas 69, 79, 10 e 138V; Códice 424, volume 2, páginas 18, 66, 193, 271; Códice 425, volumes 1 e 2, páginas 29, 260, 280, 296, 43V, 105 e 291.

<sup>586</sup> José Antônio da Silva: AN-CP, Códice 421, volumes 21 e 22, páginas 165V, 267, 87V, 160 e 122; Códice 424, volumes 3 e 4, páginas 6 e 61. Joaquim Antônio Ferreira: AN-CP, Códice 390, volumes 1, 2, 4 e 6; Códice 411, volumes 1, 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12 e 15; Códice 419, volume 1; Códice 421, volumes 1, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 19, 210, 21, 22, e 23; Códice 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 7; Códice 425, volumes 1, 2, 3, 4 e 5.

No dia 23 de janeiro de 1830, Maria Joaquina de Azevedo Barroso saiu do Rio de Janeiro com destino a Resende, sem acompanhantes, parceiros ou camaradas que a auxiliassem durante a travessia<sup>587</sup>. À primeira vista, o registro de Maria chama atenção por se tratar de uma figura feminina. Mulheres também transitavam pelos circuitos mercantis do século XIX? Sim, e não era raro encontrá-las nos registros. Na ocasião, Joaquina despachou 103 africanos *novos*, o que a torna responsável pela maior remessa de cativos que chegaram ao município de Resende naquele ano<sup>588</sup>.

Filha do mestre de campo Alexandre Álvares Duarte de Azevedo e de dona Ana Maria Joaquina, Joaquina de Azevedo era natural da freguesia de São João do Itaboraí, Rio de Janeiro. Ainda jovem, se casou com o capitão João Gomes Barroso, importante e conhecido traficante de escravos da praça mercantil carioca. Do consórcio com Barroso teve quatro filhos: João Gomes Barroso, homônimo do pai, Alexandre Alves Barroso, Antônio Alves Barroso e Honorata Carolina Barroso<sup>589</sup>.

Como mencionamos no capítulo 2, integrantes da família Barroso constaram na lista dos homens mais ricos da capitania/província do Rio de Janeiro, com fortunas vinculadas direta ou indiretamente ao trato negreiro<sup>590</sup>. Na busca por prestígio, poder e distinção social, Gomes Barroso se tornou comendador da Ordem de Cristo, coronel de milícias da Corte, moedeiro e fidalgo cavaleiro da casa real, juiz do Senado da Câmara do Rio de Janeiro e confrade da Santa Casa de Misericórdia<sup>591</sup>, títulos que certamente conferiam a Maria Joaquina de Azevedo o *status* de Dona, muito embora este tratamento não constasse em seu registro de despacho.

No tráfico interno de escravos, João Gomes atuou de 1809 a 1824, expedindo cativos *novos* para várias capitanias/províncias do país. Quando faleceu, em 14 de outubro de 1829, nomeou como testamenteira a sua esposa, indicando como segunda opção o filho Alexandre, comendador. Se na esfera mercantil Joaquina se envolveu somente após a morte do marido, mesmo antes, é provável que ela soubesse das operações empreendidas por ele. Por outro lado, talvez, a remessa por ela executada já fizesse parte dos negócios planejados pelo esposo. Quiçá, pouco conhecia acerca das engrenagens que movimentavam este comércio, mas como cabeça do casal, assumiu a responsabilidade pelo despacho. As possibilidades são muitas. Certo é que, com importantes membros da família atuando no comércio de escravos, entre eles o sobrinho Diogo Gomes Barroso, o maior comerciante do tráfico interno do início do século XIX (ver

---

<sup>587</sup> AN-CP, Códice 421, volume 4, página 31.

<sup>588</sup> AN-CP, Códices 421 e 424.

<sup>589</sup> SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. A elite mercantil carioca no final do período colonial, 2016, p. 1. Ver, capítulo 2.

<sup>590</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 184. Ver, capítulo 2.

<sup>591</sup> SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. A elite mercantil carioca no final do período colonial, 2016, p. 3. Ver, capítulo 2.

Capítulo 2), Joaquina tinha quem a instruisse nos negócios. A esposa de Gomes Barroso, como tantas outras mulheres no Brasil colonial/ imperial, se tornou a representante de sua casa, a administradora dos bens e dos negócios que pertenciam a família.

São abundantes os exemplos de mulheres chefes de famílias e de negócios na historiografia. Ao analisar as proprietárias de Itu, São Paulo, em finais do século XVIII e início do século XIX, Eni de Mesquita Sâmara e Joseph Cesar Ferreira constataram que com a morte ou a ausência dos maridos, muitas mulheres se tornavam as responsáveis pelos bens do casal e pelos filhos. Na capitania/província paulista, não raras vezes, as mulheres desempenharam importantes papéis, inclusive como as representantes dos maridos no mundo dos negócios<sup>592</sup>.

O acesso das mulheres à riqueza, por intermédio da herança, foi tema bastante explorado por Hildete Pereira de Melo e Teresa Cristina Novaes, que por meio de algumas trajetórias destacaram o surgimento da figura feminina enquanto comerciantes e proprietárias de terras e escravos. Em meio aos exemplos destacados pelas autoras, encontramos Eufrásia Teixeira Leite e dona Veridiana Valéria da Silva Prado, mulheres que administraram vultosos bens. Eufrásia, natural de Vassouras, Rio de Janeiro, era filha de Ana Esméria Corrêa e Castro e de Joaquim Teixeira Leite, rico fazendeiro e grande proprietário de terras. Com a morte dos pais e da irmã, Eufrásia se tornou a única herdeira da vasta fortuna que pertencia à família. Jamais se casou, mas com notável talento administrou e multiplicou o patrimônio que possuía<sup>593</sup>.

Veridiana, tal como Eufrásia, pertencia a elite. Natural de São Paulo, era filha de Antônio da Silva Prado e de Maria Cândida de Moura Vaz, importante família paulista que desde o século XVIII se dedicava ao comércio de escravos e a produção de açúcar. Para proteger o patrimônio da família, se casou ainda muito nova, com Martinho da Silva Prado, o seu tio, com quem teve seis filhos. Anos mais tarde, ao romper a sua relação conjugal, escandalizou a elite paulista, embora legalmente nunca tenha se separado. Conforme revelou em testamento, Veridiana e o marido conservaram um vínculo formal, e juntos atuaram como os testamenteiros um do outro. Exercendo poder sobre a sua própria vida, por 36 anos viveu como uma mulher autônoma e independente, administrando os bens que possuía<sup>594</sup>.

O papel de mulheres administradoras foi também destacado por Maria Beatriz Nizza da Silva, que por meio da trajetória de Dona Maria Bárbara, reinol que vivia na região de Aramaré, na Bahia, demonstrou a participação feminina na gestão dos bens que pertenciam à família. Na

---

<sup>592</sup> SÂMARA, Eni Mesquita; ALMEIDA, Joseph César Ferreira. Notas sobre a participação feminina na dinâmica canavieira de Itu (1781-1830). In: ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História, Londrina, 2005, p. 4-5.

<sup>593</sup> MELO, Hildete Pereira; MARQUES, Teresa Cristina Novaes. A partilha da riqueza na ordem patriarcal. In: *Revista Econômica Contemporânea*, Rio de Janeiro, 5(2), p.155-179, jul./dez. 2001, p. 172-173.

<sup>594</sup> MELO, Hildete Pereira; MARQUES, Teresa Cristina Novaes. A partilha da riqueza na ordem patriarcal, 2001, p. 172.

ausência do marido, que se encontrava na Europa, Dona Maria assumiu a administração do engenho e se colocou à frente de todos os encargos, muito embora tivesse a possibilidade de delegar aos filhos homens mais velhos os negócios da família. Por intermédio de cartas enviadas ao marido, em Portugal, Nizza verificou a atuação de Dora Maria Bárbara, que entre outros assuntos relatou as melhorias realizadas na propriedade<sup>595</sup>.

Apesar dos avanços, a figura feminina na economia escravista é um assunto ainda pouco explorado. O papel das mulheres enquanto proprietárias e comerciantes, por sua própria conta, só recentemente passou a ser abordado pela historiografia.

Diferente das chamadas “negras de tabuleiro”, que aparecem comercializando produtos alimentícios e construindo espaços tipicamente caracterizados como femininos, Isnara Pereira Ivo chamou atenção para a figura das “mulheres de caminho”, que, como os homens, se dedicavam a atividade mercante e transportavam diversas mercadorias pelos sertões que ligavam a capitania da Bahia à região das minas, em meados do século XVIII. Segundo a autora, a significativa presença feminina nos caminhos nos faz refletir sobre o grau de mobilidade espacial e social alcançado por elas, fossem livres, escravas ou forras<sup>596</sup>.

Desvelar a trajetória de mulheres comerciantes não constitui tarefa fácil, isso porque a documentação de caráter oficial da época pouco aduz sobre estas personagens. Ainda assim, muitos trabalhos demonstram a figura feminina atuando na sociedade escravista, principalmente na África<sup>597</sup>. Em Luanda do século XVIII, por exemplo, algumas trajetórias de comerciantes foram reconstituídas a partir de testamentos e de outros documentos, atestando a participação de mulheres no mundo dos negócios.

Ao analisar “donas” de Luanda, poderosas e ricas comerciantes de escravos que conduziram empresas atlânticas, Selma Pantoja destacou o papel das mulheres enquanto proprietárias de navios e administradoras de agências nos dois lados do atlântico, Brasil e África. Em todo o mundo luso, o tratamento de “dona” refletia uma forma de distinção, condição geralmente alcançada pelo parentesco masculino, em virtude dos cargos ocupados por outros membros da família, ou mesmo pelo casamento. Nas áreas africanas e americanas, este predicado ganhou um significado ainda maior, e além de demarcar uma diferença social, era

---

<sup>595</sup> SILVA, Maria Beatriz Nizza. A mulher branca no fim do período colonial. In: *O rosto feminino da expansão portuguesa*. Lisboa: Comissão para a Igualdade para os Direitos das Mulheres, Actas II, 1995.

<sup>596</sup> IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho*, 2012, p. 295-296.

<sup>597</sup> Nesse sentido, ver: SHELDON, Kathleen. Writing about Women: Approaches to a Gendered Perspective in African History. In: PHILIPS, John Edward (Org.). *Writing African History*. Rochester: University of Rochester Press, 2005, p. 465-489; PANTOJA, Selma. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. In: *Travessias*. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa, n. 4/5, Lisboa, 2004; BERGER, Iris. African Women's History: Themes and Perspectives. *Journal of Colonialism and colonial History*, Baltimore, v. 4, n. 1, p. 1-11, 2003; CAPELA, José. *Donas, Senhores e Escravos*. Porto: Afrontamento, 1995, dentre outros.

reservado às mulheres brancas, ou consideradas brancas e ricas perante a sociedade<sup>598</sup>. Em Luanda, no entanto, as donas apresentadas por Selma Pantoja raramente eram brancas. Neste espaço, as mulheres incorporavam este predicado mais pela sua atuação do que pela aparência, sendo-nos possível encontrar poderosas senhoras negras ou mestiças assim designadas.

Dona Ana Joaquina dos Santos Silva, também conhecida como “rainha do Bengo”, se destacou como traficante de escravos em Angola. Filha do militar português Joaquim de Santa Ana Nobre dos Santos e de Dona Teresa de Jesus, Joaquina nasceu em Luanda no ano de 1789, e embora fosse “mestiça”, foi comumente classificada como “branca” pela administração portuguesa<sup>599</sup>. Rica e influente proprietária da sociedade luandense na primeira metade do século XIX, Joaquina era acionista de companhias na indústria e na agricultura, empreendedora de engenhos de açúcar, dona de valiosos prédios na cidade e proprietária de uma sinuosa mansão em frente ao porto<sup>600</sup>.

Casada em primeiras núpcias com o major de infantaria João Rodrigues Martins, de origem portuguesa, Ana Joaquina teve a sua única filha, Dona Teresa Luiza de Jesus. Após a morte do primeiro marido, se casou com Joaquim Ferreira dos Santos Silva, próspero negociante português na segunda metade do oitocentos, com quem realizava transações entre Angola e Brasil<sup>601</sup>. Em 1827, por exemplo, Joaquina enviou 449 africanos para Pernambuco, todos a bordo do navio Boa União. Em 1836, com a abolição do tráfico de escravos em Angola, investiu na plantação de café e na produção de açúcar, muito embora no trato negreiro continuasse operante, de forma clandestina. No ano de 1846, com destino à Bahia, enviou 490 escravos no brigue Maria Segunda, dos quais 444 chegaram vivos<sup>602</sup>.

---

<sup>598</sup> PANTOJA, Selma. Gênero e comércio, 2004, p. 80; OLIVEIRA, Vanessa S. Donas, pretas livres e escravas em Luanda (Séc. XIX). In: *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 44, n. 3, p. 447-456, set-dez. 2018; CANDIDO, Mariana. Engendering West Central African History: the role of urban women in Benguela in the 19th century. *History in Africa* 42 (2015), 7-36, dentre outros.

<sup>599</sup> De acordo com Joseph Miller, muitas mulheres classificadas em Angola colonial como "brancas" eram provavelmente filhas de famílias luso-africanas. Como no Brasil, a posse de bens embranquecia. MILLER, Joseph c. *Way of Death*, 1988, p. 292.

<sup>600</sup> Nesse sentido, ver: OLIVEIRA, Vanessa S. Donas, pretas livres e escravas em Luanda (Séc. XIX), 2018, p. 451; LOPO, Júlio de Castro. Uma Rica Dona de Luanda. In: *Portugale*, v. 3, p. 129-138, 1948; CARDOSO, Carlos Alberto Lopes. Ana Joaquina dos Santos Silva: Industrial Angolana da segunda metade do século XIX. In: *Boletim Cultural da Câmara Municipal de Luanda*, v. 32, p. 5-14, 1972; WHEELER, Douglas L. Angolan Woman of Means: D. Ana Joaquina dos Santos e Silva, Mid-Nineteenth Century Luso-African Merchant-Capitalist of Luanda. In: *Santa Barbara Portuguese Studies Review*, v. 3, p. 284-297, 1996; MASCARENHAS, Filipe Martins Barbosa. *Memórias de Icolo e Bengo. Figuras e famílias*. Luanda: Eal-edições de Angola, 2008, p. 156-157.

<sup>601</sup> CARDOSO, Carlos Alberto Lopes. Ana Joaquina dos Santos Silva, 1972, p. 9; WHEELER, Douglas L. Angolan Woman of Means, 1996, p. 289.

<sup>602</sup> CALDEIRA, Carlos Jose. *Apontamentos D'Uma Viagem de Lisboa a China e da China a Lisboa*. Vol. II. Lisboa: Typographia de Castro & Irmão, 1853, p. 211; VALDEZ, Francisco Travassos. *África ocidental: notícias e considerações*, por Francisco Travassos Valdez impressas por ordem do Ministério da marinha e ultramar. Vol. 2. Lisboa: F. A. da Silva, 1864, p. 277; HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da modernidade em Angola*. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX. Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1997, p. 126-127 *apud* OLIVEIRA, Vanessa S. Mulher e comércio, 2016, p. 140.

Ao que tudo indica, Joaquina atuava também em atividades comerciais indiretamente ligadas ao tráfico de escravos. Com arimos<sup>603</sup> espalhados pelo interior de Luanda, investiu na produção e no comércio de alimentos, forjando a venda de farinha de mandioca, milho e feijão. Não por acaso, em 1849, solicitou a Secretaria do Governo Geral de Angola uma permissão para viajar até as propriedades agrícolas que possuía no interior, provavelmente para conferir a faina dos escravos sob o seu mando. Além disso, dispunha de cativos que trabalhavam nos centros urbanos, comercializando alimentos a retalho nos mercados locais da cidade<sup>604</sup>.

Em meados da década de 1850, Francisco Travassos Valdez, português que esteve em Luanda e que visitou uma das propriedades de Dona Ana Joaquina, informou que ela “possuía cerca de 1.400 escravos, empregados em várias atividades como lavradores, barqueiros, carpinteiros, pastores, pescadores etc”, somente em um dos seus arimos<sup>605</sup>. Quando faleceu, em 1859, com aproximadamente 70 anos de idade, Joaquina conservava vultoso patrimônio. Possuía pelo menos dez embarcações de larga escala em seu nome, que faziam viagens para Benguela, Lisboa, Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Rio Congo. Paralelo ao tráfico de escravos, investiu em engenhos de açúcar, produção de alimentos, empréstimos de dinheiros a juros, casas para aluguel e, em determinados momentos, também no comércio de produtos tropicais, como cera e marfim<sup>606</sup>. Ao longo dos anos, muitas vezes sozinha, assumiu a liderança dos negócios, ampliando sobremaneira o patrimônio de sua família. Atuava no competitivo mercado de escravos, se colocando em meio aos mais importantes comerciantes de Angola.

Apesar de notória, Dona Ana Joaquina dos Santos não foi a única mulher a prosperar no comércio de escravos em Luanda. Outras senhoras, embora menos conhecidas, também atuaram e se destacaram no mundo dos negócios. A história de Dona Ana Ifigênia Nogueira da Rocha constitui bom exemplo. Proprietária de arimos, de escravos e de embarcações, em 1816 era considerada a maior produtora e fornecedora de feijão de Luanda, abastecendo a população local e quase a totalidade dos navios que atracavam no porto da cidade. Tendo êxito no mercado de abastecimento, decidiu investir no comércio transatlântico, e em 1817, a bordo do navio Nossa Senhora da Conceição e Senhor dos Passos, enviou 453 escravos com destino à Bahia, ao que tudo indica, sem associados<sup>607</sup>.

---

<sup>603</sup> Por definição, *arimos* eram pequenas propriedades agrícolas situadas nas redondezas de Luanda. Ao longo do século XIX, mulheres adquiriram estas propriedades por meio de compra, herança e dote. OLIVEIRA, Vanessa S. *Mulher e comércio*, 2016, p. 141; PANTOJA, Selma. *Gênero e comércio*, 2004, p. 7.

<sup>604</sup> OLIVEIRA, Vanessa S. *Mulher e comércio*, 2016, p. 136, 140 e 144.

<sup>605</sup> VALDEZ, Francisco Travassos. *Africa ocidental*, 1864, p. 277 *apud* OLIVEIRA, Vanessa S. *Mulher e comércio*, 2016, p. 144.

<sup>606</sup> OLIVEIRA, Vanessa S. *Mulher e comércio*, 2016, p. 140; OLIVEIRA, Vanessa S. *Donas, pretas livres e escravas em Luanda (Séc. XIX)*, 2018, p. 451. Ver, também: CALDEIRA, Carlos Jose. *Apontamentos D'Uma Viagem de Lisboa a China e da China a Lisboa*, 1853; ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (Eds.). *O Império Africano (1825-1890)*. Lisboa: Estampa, 1998.

<sup>607</sup> OLIVEIRA, Vanessa S. *Mulher e comércio*, 2016, p. 140 a 145.



Além das Donas que circulavam pelas ruas de Luanda, Selma Pantoja destacou a participação de outras senhoras proprietárias, comerciantes de porte médio que possuíam escravos e mantinham negócios em arimos e casas de aluguel na cidade. Sozinhas ou em sociedade com os seus maridos e mercedores estrangeiros, construíram sólidas carreiras no setor de abastecimento de alimentos, e, por vezes, no comércio de cativos<sup>608</sup>. Em suma, a atuação de mulheres no tráfico de escravos é um fenômeno atlântico, que puxava também a costa oriental africana<sup>609</sup>. Este espaço, no entanto, não era exclusivamente litorâneo. Via tráfico interno, pelo interior ou pelo sertão, muitas mulheres se integravam a este comércio, direta ou indiretamente.

No Brasil, tanto no período colonial quanto na primeira metade do século XIX, o comércio urbano, ambulante, a varejo, de alimentos e de pequenos objetos era predominantemente feminino. Para São João Del Rey, no século XVIII e na primeira metade do século XIX, Sheila de Castro Faria demonstrou a participação de mulheres forras em atividades variadas, como domésticas, prostitutas, parteiras, amas-de-leite, e, principalmente, como vendedoras. Segundo a autora, as tarefas por elas desempenhadas oportunizaram a conquista de alforrias para si e para os seus descendentes, além de investimentos em terras, escravos e prédios urbanos<sup>610</sup>.

Ao analisar os agentes mercantis negros em Minas Gerais, Débora Gonzaga Camilo se deparou com o testamento de Thereza Ferreira Souto, preta forra proveniente da Costa da Guiné que viveu no termo de Vila Rica, em meados do século XVIII. Ao dispor de suas últimas vontades, Thereza declarou nunca ter sido casada, mas ser mãe de sete filhos. Se disse escrava de Manuel da Gama Pereira e Gracia Ferreira Souto, que ao que tudo indica alforriaram também um de seus filhos. No documento, alegou que “vivia de comércio” e que o seu trato presente “foi sempre o usar de vender ao povo, fazenda comestível e molhados”. Se apresentou como uma “comerciante bem-sucedida”, que por meio da venda de comidas e de outras miudezas angariou uma roça e uma casa coberta de telhas, onde vivia com a família e cinco escravos. O testamento de Thereza sugere ainda a sua inserção nos mecanismos de crédito da localidade<sup>611</sup>.

---

<sup>608</sup> PANTOJA, Sema. Conexões e Identidades de Gênero no caso Brasil e Angola - Séculos XVIII-XIX. In: *X Congresso Internacional Cultura, Poder e Tecnologia: África e Ásia face à Globalização*, Universidade Federal da Bahia, Salvador v. 1, 2001, p. 267-179, p. 268.

<sup>609</sup> CAPELA, José. *Donas, senhores e escravos*, 1995.

<sup>610</sup> FARIA, Sheila de Castro. Mulheres forras. Riqueza e estigma social. In: *Tempo*, Rio de Janeiro, n° 9, p. 65-92, 2000.

<sup>611</sup> CAMILO, Débora C. Gonzaga. Vendendo Secos e Molhados Estudo de Caso de Uma Comerciante Negra no Setecentos Mineiro. In: *Temporalidades, Revista Discente do Programa de Pós-graduação em História da UFMG*, vol. I, n° 1, p. 258-268, março 2009.

Neste sentido, não podemos deixar de citar o trabalho de Júnia Ferreira Furtado, importante contribuição sobre as experiências de mulheres escravas e libertas no Brasil colonial. A história da parda Chica da Silva, que se passa no arraial do Tejuco a partir da segunda metade do século XVIII, é narrada pela autora com base em uma ampla pesquisa documental, e longe de ser um caso isolado, se assemelha à trajetória de outras mulheres de cor que viveram em Minas Gerais durante a explosão aurífera e diamantina. Conhecer a vida desta personagem é, portanto, entender a influência que mulheres forras tiveram na formação de famílias e em redes de sociabilidade, as limitações e as contradições para vencer os obstáculos, e também as estratégias utilizadas por aquelas que acumularam bens e se tornaram ricas proprietárias de terras e escravos<sup>612</sup>.

Em Minas Gerais, cuja maior parte da população liberta era composta por mulheres, Eduardo França Paiva destacou a participação delas na vida social, cultural e privada da sociedade mineira no século XVIII. Bem-sucedidas no quesito “ascensão”, na vida pós-cativeiro, as mulheres tiveram participação ativa no pequeno comércio, que incluía quitandas, tabuleiros e a venda de secos e molhados. O domínio da atividade mercante lhes garantiu o desenrolar de trajetórias de sucesso, a possibilidade de amealhar recursos, e, em não poucos casos, de conquistar a liberdade para si e para os seus descendentes<sup>613</sup>.

As mulheres, evidentemente, estavam entre os senhores de escravos, fenômeno que vinha em progressivo aumento desde o século XVIII, como salienta Roberto Guedes Ferreira. Com base nos registros de batismo da freguesia da Sé, cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 1711 e 1806, o autor constatou que, paulatinamente, as mulheres foram percebidas como senhoras. Neste sentido, dois aspectos devem ser destacados. Primeiro, que a imensa maioria das senhoras era formada por africanas ou por suas descendentes. Segundo, que o registro das mulheres como senhoras está subestimado nos batismos, uma vez que os padres tendiam a assinalar a posse de escravos por mulheres que eram solteiras e/ou viúvas. Se casadas, os padres tendiam a arrolar somente os maridos como senhores, não o casal. Ainda assim, ao findar do

---

<sup>612</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito*. São Paulo, Companhia das Letras, 2003; FURTADO, Júnia Ferreira. Pérolas Negras: mulheres livres de cor no distrito Diamantino. In FURTADO, Júnia (org.) *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora da Universidade Federal de Minas Gerais, 2001. p. 81-121; FURTADO, Júnia Ferreira. Considerações sobre estratégias e formas de resistência da mulher escrava no setecentos. In: *Caderno de Filosofia e Ciências Humanas*, Belo Horizonte, v.9, p.104-109, 1997, dentre outros.

<sup>613</sup> PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e universo cultural na colônia*, 2006; PAIVA, Eduardo França. Bateias, Carumbés, Tabuleiros: mineração africana e mestiçagem no mundo novo. In PAIVA, Eduardo França; ANASTASIA, Carla Maria Junho. *O Trabalho Mestiço: Maneiras de Pensar e Formas de Viver, séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Annablume, 2002; PAIVA, Eduardo França. *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*. São Paulo: Editora Annablume, 2000, dentre outros.

século XVIII, a proporção de senhoras era bem próxima da de senhores, ao menos no que tange à posse das mães cativas cujos filhos foram batizados na freguesia<sup>614</sup>.

Parte de um processo histórico de longo prazo, as mulheres exerceram uma gama de atividades econômicas no Brasil oitocentista. Sozinhas ou em sociedade com outros indivíduos, participaram também do processo de distribuição de escravos pelo interior, atuando em diferentes circuitos mercantis. Em meio aos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, entre os anos de 1809 e 1833, contabilizamos 1.485 viagens realizadas por mulheres, das quais 161 (10,8%) com cativos *novos*. Havia, portanto, mais mulheres encabeçando tropas do que padres e escravos juntos.

Contemplando mulheres, cativos, egressos do cativo e padres, todos juntos, temos que este grupo realizou 3,4% (632) das viagens com escravos *novos* (que somam 18.325 cativos) e expediu 2,4% (3.746) dos africanos comercializados (152.660). Pouco em termos proporcionais, os resultados são significativos no que tange à atuação destes indivíduos. Aqueles 18.325 escravos *novos*, remetidos entre 1809 e 1833, equivaleriam a 20 vezes a população do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora no ano de 1831 (Tabela 37, capítulo 3), por exemplo.

Entre as mulheres, considerando somente os despachos que envolveram escravos recém-chegados, novamente constatamos a supremacia de pequenos envios (1 ou 2), que juntos representaram 62,1% das remessas e 14,1% dos cativos. Despachos de três a dez escravos concentraram 24,8% das saídas, movimentando 20,6% dos trabalhadores. Os envios intermediários, de 11 a 50, conduziram 37,4% dos *novos*, mas perfizeram apenas 11,2% das remessas. Apenas uma comerciante (0,6%) transportou mais de 101 cativos, a já conhecida Maria Joaquina de Azevedo Barroso, que sozinha conduziu 11,1% da mão de obra comercializada por este grupo.

**Tabela 528: Concentração do tráfico interno: escravos novos enviados por mulheres (1809-1833)**

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
<b>1</b>	69	42,9	69	7,5
<b>2</b>	31	19,3	62	6,7
<b>3</b>	13	8,1	39	4,2
<b>4</b>	8	5,0	32	3,5
<b>5 a 10</b>	19	11,8	120	13,0
<b>11 a 20</b>	14	8,7	212	22,9
<b>21 a 30</b>	2	1,2	48	5,2

<sup>614</sup> GUEDES, Roberto. Senhores forros (Rio de Janeiro, século XVIII) (trabalho em andamento).

Número de escravos enviados por despacho	Número de despachos	%	Número de escravos	%
<b>31 a 40</b>	1	0,6	36	3,9
<b>41 a 50</b>	1	0,6	50	5,4
<b>51 a 100</b>	2	1,2	155	16,7
<b>Mais de 101</b>	1	0,6	103	11,1
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100,0</b>	<b>926</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Mas, além de Joaquina de Azevedo Barroso, outras duas mulheres se destacaram em meio à documentação: Maria Alexandrina Xavier Tinoco e Rosa Alexandrina Rocha, ambas apontadas como “Donas”. A não ser pela atuação que tiveram no tráfico interno de escravos, poucas informações dispomos acerca delas. Ao que tudo indica, Dona Maria Alexandrina era uma mulher de negócios, e entre os anos de 1829 e 1830, realizou cinco viagens, todas com cativos recém-chegados da África. Ao todo, expediu 144 escravos *novos*, em pequenas, médias e grandes remessas, sempre para o mesmo destino: Campos dos Goitacazes. Em abril de 1829, efetuou o seu primeiro despacho, com 55 cativos *novos*, comprados a Manoel Domingues da Silva Maia. Alguns meses depois, em janeiro de 1830, remeteu 24 africanos, e em fevereiro mais 50 escravizados. Em abril, depois de enviar 13 cativos *novos* para Campos, empreendeu a sua última remessa, com dois negros *novos* no mês de junho. Depois disso, não há mais registros em seu nome, ao menos não à frente das negociações. No Rio de Janeiro, para comprar cativos *novos*, recorreu a Manoel Domingues da Silva e Manoel Francisco de Oliveira, este último, importante e conhecido traficante de escravos que operava entre a África e o porto do Rio de Janeiro desde 1811<sup>615</sup>.

Rosa Alexandrina Rocha, por sua vez, atuou no tráfico interno de escravos de 1823 a 1824, período no qual despachou 116 cativos, *novos* e ladinos. Das remessas que procedeu, apenas uma foi de grande envergadura, com destino a Campos dos Goitacazes, em 1824, quando expediu 100 escravos *novos*<sup>616</sup>.

Nos registros de despachos e passaportes da Polícia, contabilizamos 124 comerciantes mulheres diferentes atuando no traslado de cativos. Destas, 101 (81,5%) realizaram apenas uma viagem; 21 (16,9%) despacharam escravos por duas e/ou três vezes, e somente duas (1,6%) efetuaram entre cinco e dez remessas. As comerciantes eventuais também se destacaram em meio a este grupo, mas como sabemos, empreender apenas uma viagem não era sinônimo levar poucos escravos. Rita Inácia de Araújo, casada com Joaquim Anselmo Coelho, era natural e

<sup>615</sup> AN-CP, Códices 424 e 425, volumes 2, 3 e 4, páginas 2, 61, 143, 186 e 259. Para mais informações sobre Manoel Francisco de Oliveira, ver: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 254.

<sup>616</sup> AN-CP, Códices 390 e 425, volumes 1 e 4, páginas 113, 246 e 13V.

moradora em Minas Gerais. No dia 25 de novembro de 1819, saiu do Rio de Janeiro pelo registro do Paraibuna, com 36 cativos *novos*, três escravos “que trouxe” e um camarada, não sabemos se livre ou escravo<sup>617</sup>. O marido de Rita, comerciante eventual envolvido no tráfico interno, realizou apenas uma viagem. Como a esposa, deixou o Rio de Janeiro com destino a Minas Gerais, passando pelo registro do Paraibuna com sete cativos “que trouxe”<sup>618</sup>.

**Tabela 53: Total de remessas de escravos novos realizadas por mulheres (1809-1833)**

Número de remessas	Número de comerciantes	%	Total de remessas	%	Número de escravos	%	Média de escravos por remessa
<b>1</b>	101	81,5	101	62,7	473	51,1	4,7
<b>2</b>	19	15,3	38	23,6	224	24,2	5,9
<b>3</b>	2	1,6	6	3,7	30	3,2	5,0
<b>4</b>	--	--	--	--	--	--	--
<b>5 a 10</b>	2	1,6	16	9,9	199	21,5	12,4
<b>TOTAL</b>	<b>124</b>	<b>100,0</b>	<b>161</b>	<b>100,0</b>	<b>926</b>	<b>100,0</b>	<b>5,8</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.

Mas quem eram estas mulheres? Os registros da Polícia da Corte apresentam poucas informações a esse respeito. Ainda assim, conseguimos identificar mulheres casadas, solteiras e viúvas, nacionais e estrangeiras. Dona Aguida Barridas de Fabregas, por exemplo, era casada e natural da Espanha. No tráfico interno de escravos atuou de 1815 a 1822, período no qual realizou cinco viagens, duas com cativos recém-chegados da África<sup>619</sup>.

Das comerciantes mulheres que despacharam escravos *novos*, 55 (44,4%) portavam o título de “Donas”, o que é muito, caso se considere que se tratava de um *status* social de prestígio. Ao que tudo indica, porém, esta informação não foi sistematicamente registrada pelos funcionários da Polícia. Maria Joaquina de Azevedo Barroso, por exemplo, foi assim designada em vários documentos<sup>620</sup>, mas não em seu registro de despacho. Maria Cleofa da Silva, por sua vez, expediu seis escravos *novos* em novembro de 1830, sem qualquer alusão ao título. Poucos meses depois, quando partiu do Rio de Janeiro para Resende, com um cativo *novo*, Cleofa já era “Dona”<sup>621</sup>.

Rosa Firmina Lima foi das poucas exceções nesse sentido. No tráfico interno de escravos atuou de 1826 a 1830, período no qual realizou dez viagens. Em pequenos e médios envios, despachou 42 africanos, todos para municípios adjacentes ao Rio de Janeiro, mormente

<sup>617</sup> AN-CP, Códice 421, volume 13, página 110.

<sup>618</sup> AN-CP, Códice 421, volume 13, página 87V.

<sup>619</sup> AN-CP, Códices 390, 411 e 421, volumes 2, 6 e 18, páginas 88V, 31, 18V, 19V e 148.

<sup>620</sup> SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. A elite mercantil carioca no final do período colonial, 2016, p.6; Decreto nº 727, de 24 de maio de 1854. Acesso em 17 de novembro de 2019.

<sup>621</sup> AN-CP, Códice 424, volume 4, páginas 99 e 165.

para Campos dos Goitacazes. Como “Dona” foi designada em todas as suas passagens, nem sempre autorizadas pelo mesmo funcionário da Polícia da Corte<sup>622</sup>.

No geral, poucas mulheres tiveram a sua cor/qualidade mencionada nos documentos. Não obstante, constatamos a presença de mulheres pardas, pretas, morenas e até de trigueiras entre as traficantes de escravos. Brígida Bernarda do Vale, moradora na Corte e natural de Minas Gerais, era “parda” e possuía estatura ordinária, rosto “comprido trigueiro”, olhos pardos, lábios regulares, cabelos crespos e sobrancelhas finas. Em julho de 1825, com 44 anos de idade, saiu do Rio de Janeiro com destino à província mineira, com dez cativos *novos*<sup>623</sup>. Fabiana Maria de Jesus era “parda liberta”, natural e moradora em Macaé, Rio de Janeiro. Já a “preta liberta” Eufrásia Ferreira de Araújo, era natural e moradora em Minas Gerais, senhora de rosto gordo e nariz chato. Todas, comerciantes eventuais da *terceira perna* do tráfico<sup>624</sup>.

Helena Maria da Conceição, que no tráfico interno de escravos começou a operar em 1822, como “crioula liberta”, se tornou “morena” e depois “parda”, em 1830<sup>625</sup>. É certo que o nome Helena Maria da Conceição é demasiado comum, e pode até ser que se tratasse de homônimos. É certo também, no entanto, que o comércio interno de escravos era uma atividade pulverizada, aberta a participação de homens e mulheres livres, egressos do cativo e até de cativos. De igual maneira, sabe-se que atrelado a outros fatores, o negócio de comprar e vender escravos podia acarretar a mobilidade econômica e social, e isso não foi alheio às mulheres.

Na *sociedade traficante*, as mulheres comerciantes de escravos também se valeram dos serviços prestados por cativos tropeiros. Com efeito, eram menos numerosas, apenas 37 proprietárias, 25 com o título de “Donas”. Em nome de Caetana Benedita Brito, os escravos Silvestre pardo e Antônio Angola realizaram algumas viagens para os municípios de São João Marcos e Resende, Rio de Janeiro. Silvestre, de estatura alta, rosto comprido e bastante barba, possuía cerca de 30 anos de idade<sup>626</sup>. Antônio Angola, de estatura ordinária, rosto comprido e pouca barba, estava entre os poucos cativos tropeiros que seguiram para mais de um destino (4,8%) (Tabela 48) e que realizaram mais de quatro viagens (6,9%) (Tabela 47)<sup>627</sup>. Além deles, porém, sabemos que os escravos Francisco Angola e Lourenço Congo também se deslocaram do Rio de Janeiro para os municípios de Resende e São João Marcos, em nome e/ou associados a Dona Caetana<sup>628</sup>. Em 1822, embora se respaldasse na atuação de seus escravos tropeiros, esta

---

<sup>622</sup> AN-CP, Códices 421, 424 e 425, volumes 2, 3, 4 e 20, páginas 149, 11, 27, 234, 151, 39, 221V e 130.

<sup>623</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 238.

<sup>624</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 260.

<sup>625</sup> AN-CP, Códices 411, 419, 421 e 425, volumes 2, 3, 4, 16 e 18, páginas 398, 61V, 93, 39V e 31V.

<sup>626</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 3 e 4, páginas 65V, 159V e 212.

<sup>627</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 7, 8, 11 e 12, páginas 92V, 123V, 234V, 12Ve 221V.

<sup>628</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 10 e 14, páginas 282V e 361V.

senhora despachou 13 escravos *novos* para São João Marcos, talvez, na companhia dos mesmos cativos que, nesta viagem, a seguiram na condição de parceiros e camaradas<sup>629</sup>.

Nos circuitos mercantis do oitocentos, as mulheres tiveram participação ativa, mas nem sempre vinculadas ao trato de negros *novos*. Ana Joaquina Teixeira de Moura, natural de Minas Gerais, era de “cor clara”, estatura ordinária e rosto redondo<sup>630</sup>. Com o marido Elias da Costa Lopes, morador “nesta Corte e com ofício de sapateiro”, realizou algumas viagens para Minas Gerais, com escravos *novos*, ladinos e grande volume de mercadorias<sup>631</sup>. Lourença José de Sá, mulher trigueira e moradora em Resende, com frequência saía do Rio de Janeiro com destino ao município onde vivia, mas ao invés de despachar escravos novos, levava galinhas e outros produtos<sup>632</sup>.

Na primeira metade do século XIX, encontramos mulheres à frente do comércio local e de longa distância, com negócios próprios ou em parcerias com outros comerciantes, às vezes, até por intermédio de cativos tropeiros. Livres ou egressas do cativo, elas se valeram das oportunidades geradas pelo cotidiano de uma *sociedade traficante*, investindo em atividades comerciais vinculadas direta ou indiretamente ao tráfico de escravos.

## 6 - Camaradas, parceiros e outros acompanhantes

Nos circuitos mercantis do Sul-Sudeste do Brasil, no início do século XIX, as relações sociais misturavam liberdade e escravidão. O Rio de Janeiro recebeu pessoas das mais diversas origens e condições sociais, comerciantes eventuais ou *especializados* que seguiam em direção à região Centro-Sul, ao Nordeste, e, às vezes, para zonas externas aos domínios portugueses. O mercado interno, longe de ser a especialidade de uma determinada categoria de comerciante, reunia homens livres, escravos tropeiros, egressos do cativo, padres, mulheres, entre outras pessoas que transitavam sozinhas ou na companhia de parceiros e camaradas:

“Manoel Pereira natural e morador em Minas de idade de 20 anos que vive de tropa solteiro estatura alta rosto comprido bastante barba sobrancelhas delgadas e cerradas parte para Minas pela Paraibuna com dois camaradas que trouxera foi reconhecido por Francisco Antonio da Gama digo dois camaradas e quatro escravos que trouxera foi reconhecido por Francisco Antonio da Gama”<sup>633</sup>. (grifos nossos)

---

<sup>629</sup> AN-CP, Códice 421, volume 17, página 11.

<sup>630</sup> AN-CP, Códice 421, volume 16, página 352.

<sup>631</sup> AN-CP, Códices 411 e 421, volumes 1, 3, 9, 16 e 19, página 163, 364, 174, 154 e 139V.

<sup>632</sup> AN-CP, Códice 421, volume 12, página 34V.

<sup>633</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 250.

“José Moreira, natural e morador em Resende, de 23 anos, estatura mediana, rosto redondo trigueiro, e pouca barba: parte para Resende com seis camaradas que trouxe com café, foi reconhecido pelo dito Carneiro”<sup>634</sup>. (grifos nossos)

“José Dias de Almeida, natural e morador em São Paulo, de idade de 25 anos, estatura ordinária, rosto redondo, pouca barba: parte para Resende com três camaradas que trouxe e com bestas foi reconhecido por Luis Francisco Pacheco Bastos”<sup>635</sup>. (grifos nossos)

Mas quem eram estes parceiros e camaradas? Que funções desempenhavam durante as viagens? Ao analisar a história social da formação do tropeirismo no Alto do Sertão baiano, na primeira metade do século XIX, Jurema Mascarenhas Paes procurou identificar o cotidiano e as relações estabelecidas entre os tropeiros no interior da colônia. Calcada em documentos como inventários *post-mortem*, testamentos, relatos de viajantes e entrevistas com ex-tropeiros, a autora destacou a figura deste agente mercantil e de outros personagens que com eles transitaram pelos caminhos<sup>636</sup>.

A constituição de uma tropa requeria uma série de elementos, que variavam conforme o destino, o tempo da viagem e a experiência de quem a conduzia. De maneira geral, segundo Apílio Goulart, a comitiva era composta pelo tropeiro, pelos camaradas e pelo cozinheiro, mas, a depender da necessidade, outros agentes poderiam ser incluídos. Com base na classificação deste autor, existiam dois tipos de tropas: as “arriadas” e as “chucas”. As “tropas arriadas”, que funcionavam como o meio de transporte de mercadorias, existiram por todo o Brasil, e englobavam as funções do tropeiro, do camarada, do ferreiro, do arriador, do cozinheiro e das pessoas de pouso. As ditas “chucas”, responsáveis pela venda de animais, eram formadas pelo tropeiro, adestrador, tangedor, cozinheiro, arriador, ferreiro, entre outros, própria de regiões em que se criavam os muares<sup>637</sup>.

Não obstante, mediante os depoimentos concedidos por ex-tropeiros e camaradas, Jurema Paes constatou que, na prática, as tropas apresentavam ramificações, e não podiam ser classificadas como especializadas “no transporte de mercadorias” ou “de animais”. Outrossim, para além das tropas apontadas por Goulart, existiam as “tropas de mercancia”, que levavam encomendas feitas por caixeiros viajantes, as “tropas de carga profissional”, que faziam viagens de frete, dentre outros tipos. Conforme relatou Antônio Ribeiro Novais, por exemplo, que exercia a função de tropeiro na tropa de outro senhor, no início do século XX, ele aproveitava

---

<sup>634</sup> AN-CP, Códice 421, volume 10, página 24V.

<sup>635</sup> AN-CP, Códice 421, volume 10, página 178.

<sup>636</sup> PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*, 2001, p. 76-77.

<sup>637</sup> GOULART, Jose Alípio. *Tropas e tropeiros na Formação do Brasil*, 1961.



as viagens que fazia para comerciar produtos de sua própria conta, produzidos em sua roça de alimentos. Ademais, por já conhecer a função e os meandros do caminho, trabalhava como camarada tocador de tropa, ofício que lhe rendia cerca de mil réis por dia<sup>638</sup>.

Ao analisar a presença de homens livres e pobres na capitania/província de Mato Grosso, na primeira metade do século XIX, Divino Marcos Sena constatou que muitos exerciam a função de *camarada*. Segundo o autor, a palavra camarada era utilizada para se referir a homens livres ou libertos que viviam de prestar serviços para outras pessoas, mais do que aludir a um amigo próximo ou de confiança. Na região, os camaradas estavam presentes nos meios urbanos e rurais, inclusive nas atividades de mineração. Nas cidades, eram vistos principalmente nos arredores das vilas, morando em casas próprias ou na casa de seus patrões. Nos ambientes rurais, viviam em propriedades que possuíam lavoura, criação de gado, engenhos e/ou atividades de extração, atuando também no transporte de mercadorias<sup>639</sup>.

Entre os camaradas que viviam na capitania/província de Mato Grosso, Divino Marcos identificou trabalhadores de diferentes faixas etárias, homens casados, solteiros, proprietários e não proprietários de escravos. No que se refere à cor/qualidade desses indivíduos, atestou a compleição de camaradas pardos, crioulos e índios, e ainda que a documentação consultada não exclua a presença de brancos, os camaradas da região eram majoritariamente de origem mestiça<sup>640</sup>.

Interessante observar que, segundo os relatos de viajantes que percorreram as capitanias/províncias do Brasil em meados do século XIX, os camaradas eram geralmente mestiços de ascendência indígena, ou mesmo índios<sup>641</sup>. Nos códices confeccionados pela Polícia da Corte, os camaradas aparecem descritos como homens livres, egressos do cativeiro ou não:

“João Antonio de Oliveira natural de Minas e presentemente nesta cidade de idade de 23 anos que vive do ofício de sapateiro estatura ordinaria rosto comprido pouca barba boca pequena sobrancelhas delgadas e lábios grossos parte para Minas pela Paraibuna com 2 camaradas, Joaquim Teixeira crioulo liberto natural de Minas de presente nesta cidade de idade de 37 que vive do ofício de sapateiro estatura ordinaria rosto comprido pouca barba sobrancelhas delgadas, Joaquim Simoes natural de Minas e presentemente nesta cidade de idade de 24 anos estatura ordinaria rosto comprido e trigueiro homem pardo

---

<sup>638</sup> Segundo a autora, as entrevistas realizadas com seis ex-tropeiros que atuaram no Alto do Sertão baiano no início do século XX em muito contribuíram para a reformulação da ideia sobre o cotidiano do tropeiro oitocentista. Nesse sentido, ver: PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*, 2001, p. 84-87 e anexos.

<sup>639</sup> SENA, Divino Marcos. Camaradas e complexidade entre livres e pobres: Mato Grosso - Primeira metade do século XIX. In: *X Encontro de História de Mato Grosso do Sul*. Simpósio Internacional de História da XIII Semana de História da UFMS/CPTL, 2010, Três Lagoas, 2010, p. 390-402, p. 393-394.

<sup>640</sup> SENA, Divino Marcos. Camaradas e complexidade entre livres e pobres, 2010, p. 395-396.

<sup>641</sup> FERNANDES, Frederico A. G. *A voz e o sentido: poesia oral em sincronia*. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

bastante barba sobranceiras delgadas e vive do mesmo oficio e declaro que o pardo é crioulo liberto, foram todos reconhecidos por Jose Caetano Rocha<sup>642</sup>. (grifos nossos)

“Antônio Joaquim Barbosa, vindo de Minas com porcos e os camaradas Antônio Joaquim, José Rodrigues, Custódio Antunes, Vicente Ferreira, Francisco Antônio, brancos, João Ferreira, Filadelfo Pires, José Inocencio, David, Luis, Manoel da Silva, todos pardos, Tomás crioulo, pelo Registro do Rio Preto em 23 de janeiro de 1830<sup>643</sup>. (grifos nossos)

“Pedro Pereira, vindo de Minas com boiada, e 2 camaradas, José Lopes, pardo, José Antônio, branco, e 2 escravos, Antônio crioulo e Paulo cabra, pelo Registro do Rio Preto em 19 de janeiro de 1830<sup>644</sup>. (grifos nossos)

Entre os camaradas que compunham as tropas que chegavam e saíam da capitania/província do Rio de Janeiro, no início do século XIX, constatamos a presença de indivíduos livres e egressos do cativo, mas também de escravos que serviam como camaradas.

Manoel Joaquim de Carvalho, com tropa vinda de Minas Gerais, chegou ao Rio de Janeiro no dia 16 de dezembro de 1831, acompanhado por Joaquim, João e Leandro, todos escravos que serviam como camaradas<sup>645</sup>. Carvalho, que era natural e morador em Minas Gerais, atuava principalmente no mercado de Resende, embora viajasse para os municípios de Campos dos Goitacazes e Cabo Frio, por terra e por mar. Homem pardo de “cor trigueiro”, com bastante barba, Carvalho permaneceu no tráfico interno por 19 anos, período no qual mercadejou 124 escravos, sobretudo cativos “que trouxe”<sup>646</sup>.

Nos documentos da Polícia da Corte, a classificação de camarada era frequentemente assinalada de forma distinta da de escravo, e daí, certos escravos “que trouxe” podiam ser de fato os que acompanhavam os chefes de tropa em direção ao Rio de Janeiro, retornando, a posteriori, aos seus locais de origem. A composição das tropas, contudo, nem sempre era descrita nos documentos, pelo que se dizia, na maior parte das vezes, que *fulano de tal viaja na companhia de tantos camaradas*. Manoel Joaquim de Carvalho, por exemplo, constantemente transitava com camaradas, mas apenas em uma ocasião conseguimos identificar quem eram os seus auxiliares.

---

<sup>642</sup> AN-CP, Códice 421, volume 3, página 354.

<sup>643</sup> AN-CP, Códice 419, volume 1, página 119.

<sup>644</sup> AN-CP, Códice 419, volume 1, página 120.

<sup>645</sup> AN-CP, Códice 419, volume 3, página 178.

<sup>646</sup> AN-CP, Códices 419, 421 e 425, volumes 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 18 e 19, páginas 119, 128, 234, 14, 17V, 207, 266, 333V, 190V, 263V, 120V, 239V, 9, 210, 368, 173, 38, 214, 98, 227V, 139, 219, 140, 178 e 193V.

Na verdade, a variação vocabular observada para os cativos vendidos (*novos*, que trouxe, *ladinos*, *crias*) também aparece entre os acompanhantes dos chefes de tropa. Havia muitos denominados de “camaradas” até 1823. Mas como efeito da independência do Brasil, possivelmente, a Polícia os deixou de registrar com assiduidade, enfatizado somente os chefes de tropa. Assim, não obstante os sub-registros constatados para todas as informações até o ano de 1814 (ver capítulo 2), pode-se dizer que até 1823, os camaradas superavam todos os tipos de escravos isoladamente (Tabela 54).

**Tabela 54: Viagens, cativos vendidos e acompanhantes dos tropeiros**

Todos os chefes de tropa, suas viagens, suas viagens com cativos e seus acompanhantes									
Períodos	Tropeiros		Cativos vendidos				Tipos e números de acompanhantes		
	Viagens	Viagens com escravos	Trouxe	Novos	Ladinos	Total	Camaradas	Parceiros	Outros
1809-1814	6.715	4.029	8.442	6.696	588	15.726	12.131	212	105
1815-1823	28.486	19.441	40.198	33.214	5.052	78.464	49.877	1.196	305
1824-1830	23.598	18.678	112	111.520	13.331	124.963	6.555	332	370
1831-1833	6.861	5.126	25	1.230	10.598	11.848	3.248	97	485
<b>Total</b>	<b>65.660</b>	<b>47.274</b>	<b>48.777</b>	<b>152.660</b>	<b>29.569</b>	<b>231.006</b>	<b>71.811</b>	<b>1.837</b>	<b>1.265</b>
Apenas chefes de tropa escravos									
Períodos	Tropeiros		Cativos vendidos				Acompanhantes do tropeiro		
	Viagens	Viagens com escravos	Trouxe	Novos	Ladinos	Total	Camaradas	Parceiros	Outros
1809-1814	171 (2,5)	18 (0,4)	35 (0,4)	7 (0,1)	0	42 (0,3)	123 (1)	209 (98,6)	3 (2,9)
1815-1823	630 (2,2)	138 (0,7)	402 (1,0)	28 (0,1)	38 (0,8)	468 (0,6)	325 (0,7)	1.177 (98,4)	1 (0,3)
1824-1830	64 (0,3)	9 (0,04)	0	0	34 (0,3)	34 (0,02)	22 (0,3)	175 (52,7)	0
1831-1833	76 (1,1)	26 (0,5)	4 (16)	0	109 (1)	113 (1)	44 (1,4)	43 (44,3)	48 (9,9)
<b>Total</b>	<b>941 (1,4%)</b>	<b>191 (0,4%)</b>	<b>441</b>	<b>35 (0,02%)</b>	<b>181</b>	<b>657 (0,3%)</b>	<b>514 (0,7%)</b>	<b>1.604 (87,3%)</b>	<b>52 (4,1)</b>

Fonte: Códices 411, 419, 421, 424 e 425. Percentuais entre parênteses em relação aos números totais da parte de cima da tabela.

Eles eram homens livres, forros e escravos encarregados do transporte de mercadorias, da vigilância dos cativos durante as viagens, e de tantos outros afazeres. De qualquer modo, eles eram muitos porque, no período de 1815 a 1823, foram sobremaneira registrados. Faz até desconfiar que fossem cativos registrados como camaradas, o que não deve ser descartado.

\*\*\*\*\*

Havia distintas, mas cotidianas maneiras de participar do tráfico interno de escravos na primeira metade do século XIX. Atrelado ao mercadejo de cativos *novos*, ao transporte de mercadorias, de gêneros de abastecimento e de animais. Todas elas, revelam que o Brasil colonial/imperial era de fato uma *sociedade traficante*, vinculada ao atlântico e comprometida até o pescoço com a compra e a venda de escravos, uma vez que todos negociassem: varejistas eventuais, grandes traficantes atacadistas, capitães de navios, marinheiros, homens, algumas mulheres, donas, militares, civis, soldados, camaradas, forros, brancos, pretos, pardos, solteiros, casados, viúvas, padres, entre outros. Não havia fronteira ocupacional, de qualidade de cor (preto, branco, pardo etc.) ou de sexo que fossem um obstáculo intransponível à participação no negócio. Bastava ser livre ou forro (e talvez até cativo).

O tráfico interno de escravos estava arraigado no tecido social. As possibilidades eram tantas que, às vezes, se tornava um negócio familiar e geracional. O comércio de escravos uniu pais e filhos, irmãos, casais etc. Como veremos no próximo e último capítulo.

## Capítulo 5 - Famílias traficantes de escravos na Zona da Mata mineira: o tráfico interno como esteio familiar

O tráfico atlântico de escravos era uma atividade diretamente ligada a existência de empresas familiares. Não por acaso, a consolidação de uma forte estrutura comercial-familiar foi estratégia amplamente utilizada por aqueles que participavam das redes mercantis do Atlântico. Ao analisar a comunidade negreira que se formou no Rio de Janeiro, entre os anos de 1811 e 1830, Manolo Florentino percebeu que 60% das expedições montadas por essa elite traficante pertencia a grupos empresariais familiares<sup>647</sup>. No comércio negreiro internacional, atividade que exigia altos investimentos iniciais, a relação entre os envolvidos se pautava sobretudo na confiança. O parentesco, neste sentido, propiciava certas garantias de investimentos e o não dissipar das fortunas. Das sociedades negreiras participavam filhos, irmãos, sobrinhos e até cunhados, indivíduos que estavam atrelados uns aos outros por meio de relações creditícias e em sociedades. Ampliava-se assim o sentimento de pertença, as conexões comerciais e a gestão familiar dos negócios.

No interior da colônia e depois império do Brasil, no que chamamos de *sociedade traficante*, o mercadejo de escravos era também um negócio familiar e geracional<sup>648</sup>. Para Minas Gerais, a capitania/província que mais importou cativos durante a primeira metade do século XIX, não poucos estudos demonstram o envolvimento de famílias da elite no mercado interno de escravos, inclusive a relação que mantinham com importantes negociantes do Rio de Janeiro<sup>649</sup>. Na Zona da Mata mineira, região que pertenceu a comarca do Rio das Mortes até o ano de 1833, e cuja população cativa cresceu atrelada ao tráfico de escravos, havia muitas famílias envolvidas no negócio. Algumas, tradicionais e já conhecidas famílias traficantes, outras, com personagens ainda desconhecidos e que merecem ser apresentados. Vejamos quem eram estes agentes.

### 1- Antônio Dias Tostes: a história de um homem poderoso

Sujeito já bastante conhecido entre aqueles que estudam a história de Minas Gerais, Antônio Dias Tostes foi um dos mais importantes senhores de terras e escravos do distrito de

---

<sup>647</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 205.

<sup>648</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio*, 2018; MARTINS, Roberto Borges. *Navegar não é preciso*, 2018.

<sup>649</sup> LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas*, 2010; PINHEIRO, Fábio W.A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*, 2007; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de famílias*, 2005, dentre outros.

Santo Antônio do Juiz de Fora. Nascido a 21 de julho de 1777, foi batizado na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo, em Barbacena. Descendente de ilustre família de bandeirantes paulistas, ligada à Garcia Rodrigues Paes e outros grandes sertanistas, foi filho de pai e de avô homônimos, cujas fontes primárias nos permitem retroceder à primeira geração de sua história.

Em 31 de maio de 1709, na freguesia de Santa Bárbara das Nove Ribeiras, Ilha Terceira, Açores, nascia o primeiro Antônio Dias Tostes, filho de Nicolau Dias Toste e de Maria Pacheco. Batizado em 1715, emigrou para a América portuguesa por volta de 1742, com aproximadamente 33 anos de idade. Três anos após se fixar no povoado de Santa Rita do Ibitipoca, Serra da Mantiqueira, Minas Gerais, recebeu a sua primeira carta de sesmaria, composta de “meia légua em quadra de matos virgens e capoeiras”<sup>650</sup>. Minerador conhecido pelas redondezas, em meados de 1748 se casou com Luzia Soares Ribeiro, filha legítima de Gaspar Ribeiro do Prado e de Maria Soares de Oliveira, tios maternos de Garcia Rodrigues Paes. Ao se juntar a uma das famílias fundadoras de São Paulo<sup>651</sup>, fez expandir as suas redes de poder e influência, tornando-se proprietário da Fazenda Santa Ana e do Sítio Quilombo, ambos localizados em Barbacena.

Atuou como o padrinho de pardos e de grandes potentados locais, e já no ano de 1757, se destacava como o maior contribuinte de dízimos da localidade. Do consórcio com Luiza Ribeiro teve oito filhos, para os quais conseguiu assegurar bons arranjos matrimoniais, graças às relações sociais, econômicas e políticas que instituiu dentro e fora da capitania. O quinto filho do casal, mais do que ser o homônimo do pai, recebeu parte da “herança material e imaterial” deixada por ele<sup>652</sup>, dando continuidade à trajetória de sucesso que a família começava a trilhar. Falecido em novembro de 1765, o primeiro Antônio Dias Tostes foi sepultado na Capela de Santa Rita e amortilhado com o hábito de Nossa Senhora do Carmo<sup>653</sup>.

---

<sup>650</sup> Genealogia mineira. Site: [http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes\\_mg.html](http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes_mg.html) Acessado em 18 de junho de 2018.

<sup>651</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor: análise de trajetórias intergeracionais na América Portuguesa (séculos XVIII e XIX). In: *Varia História* (UFMG. Impresso), v. 27, 2011, p. 636.

<sup>652</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor, 2011, p. 636. Sobre a “herança imaterial” a qual estamos nos referindo, ver: COSTA, Dora Isabel Paiva. *Herança e ciclo de vida: um estudo sobre família e população em Campinas, São Paulo, 1765-1850*. (Teses de Doutorado), Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 1997; LEVI, G. *A Herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, dentre outros.

<sup>653</sup> APM, Sesmarias em Santa Rita de Ibitipoca, códice SC 125–Rolo 28, pág. 15 a 16v. O uso de hábitos referentes a santos fundadores ou padroeiros de uma congregação religiosa como mortalha tinha função cristã escatológica. O objetivo era garantir a intercessão desse santo junto a Deus, como forma de assegurar a salvação eterna da alma do indivíduo. Para maiores informações, ver: FERRAZ, Norberto Tiago Gonçalves. Vestidos para a sepultura: a escolha da mortalha fúnebre na Braga setecentista, In: *Tempo* (Niterói, online) | Vol. 22 n. 39.p.110-125, jan-abr, 2016, p.111.

Quando nasceu, em abril de 1756, Antônio Dias Tostes Filho já gozava de *status* e patrimônio consolidado. Em São Miguel do Cajuru, distrito de São João Del Rei, se casou com Maria Francisca de Jesus Guimarães, filha legítima de Ana Benta de Godoi e de Constantino Francisco Guimarães, um abastado lavrador de alimentos da comarca do Rio das Mortes<sup>654</sup>. Não demorou muito para que Dias Tostes Filho adquirisse duas das mais importantes propriedades da Zona da Mata mineira, as Fazendas do Juiz de Fora e do Marmelo (Anexo XXIII), que lhes foram vendidas em 1781, por José Vidal Barbosa Lage.

No Termo de Barbacena, em 1798, recebeu a sua primeira carta de sesmaria, concedida a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de Minas Gerais. Seguindo os passos do pai, se dedicou às atividades de mineração, mas com a gradativa substituição da extração aurífera por atividades ligadas ao mercado interno, voltou-se para a produção de alimentos e a criação de animais. Estrategicamente posicionado nas proximidades do Caminho Novo, em meio às redes de escoamento dos produtos que entravam e saíam da região, conseguiu ampliar a fortuna que recebera, convertendo-a em terras e escravos.

No início do século XIX, ele a esposa residiam na Fazenda do Curralinho, onde veio a falecer em novembro de 1807, com 51 anos de idade. Esta propriedade, e os outros legados que conquistara ao longo de sua vida, foram deixados como herança para os seus 12 filhos, entre eles, Antônio Dias Tostes, homônimo do pai e do avô, que se tornaria tenente, capitão e o maior proprietário do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora<sup>655</sup> (Anexo XXIV).

É na terceira geração da família Tostes que encontramos o comerciante em análise. Sabemos que se casou em primeiras núpcias com Ana Maria do Sacramento, irmã de Marcelino Gonçalves da Costa, o maior comerciante da região. Proveniente da Ilha Terceira, Açores, a história da família Gonçalves guarda profundas semelhanças com a de Dias Tostes, a começar pelo avô, que junto a outros minhotos e açorianos emigrou para a América portuguesa em meados do século XVIII. Instalado no povoado de Ibertioga, Serra da Mantiqueira, Minas Gerais, se dedicou à mineração e constituiu a sua família. Do casamento com Josefa Maria, nasceu Félix Gonçalves da Costa, o pai de Marcelino, que assim como o pai de Antônio Dias Tostes, se envolveu em atividades ligadas à criação de animais e vinculadas às redes mercantis da capitania mineira. Do patrimônio deixado pelo pai, Marcelino fez prosperar uma grande fortuna, tanto que se tornou o proprietário mais rico do núcleo agrário de Barbacena, com “305 escravos e um monte mor de mais de 1.734:428\$726 em terras e cafezais”<sup>656</sup>, no ano de 1866.

---

<sup>654</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor, 2011, p. 638; Genealogia mineira. Site: [http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes\\_mg.html](http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes_mg.html) Acessado em 18 de junho de 2018.

<sup>655</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>656</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor, 2011, p. 640-641.

No tráfico interno de escravos, Marcelino se envolveu de forma eventual, em momentos específicos e mais favoráveis a este comércio, como o foram os anos de 1826, 1828 e 1829, quando despachou 11, 13 e 16 cativos *novos* para Minas Gerais, respectivamente<sup>657</sup>. Articulado à elite mercantil de São João Del Rei, Marcelino se vinculou a importantes famílias da região. Fez conexões comerciais e investiu 50,9% do seu monte em dívidas ativas, o que lhe rendeu uma lista de 146 devedores arrolados em seu inventário *post-mortem*. É certo que praticava a usura, e antes de ser senhor de terras e de homens, se estabeleceu como um grande comerciante<sup>658</sup>.

Para Antônio Dias Tostes, o casamento com Ana Maria do Sacramento proporcionava mais do que a possibilidade de constituir uma família. Representava a oportunidade de expandir os seus negócios, de se inserir em novas conjunturas sociais, políticas e econômicas. Casado com a filha de Gonçalves da Costa, Dias Tostes tomou posse do legado deixado pelo pai, um “imenso patrimônio territorial composto por diversas fazendas e inúmeros terrenos incultos”<sup>659</sup>. Após o ano de 1812, se tornou um dos maiores proprietários do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, onde habitava com a sua esposa desde o início do século XIX.

Segundo as análises de Marcos Andrade, os caminhos trilhados para o enriquecimento e a consolidação do nome da família, pautavam-se “na combinação das atividades agropastoris e comerciais e também na ocupação de cargos administrativos, civis, eclesiásticos e políticos”<sup>660</sup>. Em não raros casos, a política, os negócios e a família se constituíram como os pilares de sustentação do poder de determinados membros da elite escravista, e com o terceiro Dias Tostes não parece ter sido diferente.

Bem relacionado com membros de destaque da política regional, em 1828, Antônio Dias Tostes logrou a criação do curato que transformaria o povoado de Santo Antônio do Paraibuna em distrito do Santo Antônio do Juiz de Fora, ainda pertencente ao Termo de Barbacena, mas separado administrativamente de Simão Pereira<sup>661</sup>. Em 1843, doou um alqueire de terra para a construção da nova capela de Santo Antonio do Juiz de Fora, oficialmente reconhecido como um dos benfeitores da obra. Ao que tudo indica, a atuação política da família tornar-se-ia mais evidente nas gerações seguintes, notadamente entre os anos de 1853 e 1889, quando possuíam

---

<sup>657</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 352; AN-CP, Códice 424, volumes 2 e 3, páginas 157 e 130V.

<sup>658</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor*, 2011, p. 641.

<sup>659</sup> OLIVEIRA, Luís Eduardo de. *Os trabalhadores e a cidade*, 2008, p. 30-31.

<sup>660</sup> ANDRADE, Marcos Ferreira. *Família, fortuna e poder no Império do Brasil: Minas Gerais – Campanha da Princesa (1799-1850)*. (Tese de Doutorado), Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 2005, p. 211.

<sup>661</sup> FAZOLATTO, Douglas. *Juiz de Fora: Imagens do Passado*. 4ª ed. Juiz de Fora: Editora Panorama, 2007, p. 19.



o maior número de parentes na Câmara Municipal de Juiz de Fora, sendo reconhecida como a família de “maior prestígio e poder político local”<sup>662</sup>.

Na lista nominativa de 1831, habitando o fogo de número 102, Antônio Dias Tostes vivia na companhia da esposa e de nove filhos<sup>663</sup>. Lavrador de 55 anos, era senhor de 147 cativos, o que o tornava o maior proprietário de escravos do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Concentrava sozinho mais de 17% da mão de obra cativa local, e em meio a tantos pequenos proprietários e vizinhos sem escravos, se destacava como influente potentado (Tabela 37). Dos cativos que possuía, 126 eram de origem africana (85,7%), a maioria do sexo masculino. Os crioulos somaram 12,9% dos escravos, e junto a este grupo os recenseadores acrescentaram duas escravas designadas como pardas (1,4%). Nesta propriedade, a razão de masculinidade chegou a 228,8, com predomínio de homens africanos e crioulos (73% e 57,9%). Em termos percentuais, as mulheres africanas foram menos representativas do que os seus *malungos*<sup>664</sup>, mas em números absolutos somaram quase cinco vezes mais do que as escravas crioulas (27% e 42,1%).

**Tabela 55: Sexo e origem dos cativos de Antônio Dias Tostes, 1831**

<b>Origem</b>	<b>Africano</b>	<b>%</b>	<b>Crioulo</b>	<b>%</b>	<b>Pardo</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>Sexo</b>								
<b>Masculino</b>	92	73,0%	11	57,9%	-	-	104	70,8%
<b>Feminino</b>	34	27,0%	08	42,1%	02	100	43	29,2%
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100%</b>	<b>19</b>	<b>100%</b>	<b>02</b>	<b>100%</b>	<b>147</b>	<b>100%</b>

Fonte: FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal de Campinas, UNICAMP, 2009, p. 69.

Com capacidade para investir na aquisição de cativos jovens e adultos, montou uma escravaria altamente produtiva, com 73,4% de trabalhadores que possuíam entre 15 e 50 anos de idade. As crianças alcançaram baixa representatividade (23,8%), mas diferente do que foi observado para outras propriedades do distrito, a maioria era de origem africana (65,7%).

<sup>662</sup> GENOVEZ, Patrícia Falco. Câmara dos Compadres: Relações familiares na Câmara Municipal de Juiz de Fora (1853-1889). In: *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, v.2, n° 2, 1996, p. 63.

<sup>663</sup> Viviam no mesmo domicílio que os pais: Antônio Dias Tostes (filho homônimo), Marcelino Dias Tostes, Severino Dias Tostes, Custódio Dias Tostes, Marciano Dias Tostes, Cassiano Dias Tostes, Gertrudes Dias Tostes, Rita Maria Dias Tostes e Cândida Maria Dias Tostes. Manoel Dias Tostes também vivia no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, mas em fogo próprio. As outras duas filhas do casal, Maria Antônia Claudina Dias Tostes e Maria da Lapa Dias Tostes, ou residiam em outras localidades ou já haviam falecido quando o censo de 1831 foi elaborado. Ver: Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831; Anexo IV.

<sup>664</sup> Por definição, *malungo* é companheiro, patricio da mesma região, que veio no mesmo cambô, que sofre o mesmo cativo. MACEDO SOARES, Antônio Joaquim. *Estudos lexicográficos do dialeto brasileiro*. (Org). Julião Rangel de Macedo Soares. Rio de Janeiro: Publicação da Revista do IHGB, 1942 (1874-1891) *apud* SLENES, Robert W. “Malungu, ngoma vem!”: África coberta e descoberta no Brasil. In: *Revista USP*, São Paulo, n. 12, p. 48-67, dez. 1991; fev. 1992, p. 53.

Apenas seis escravos idosos foram arrolados, mas dois eram libertos que participavam do convívio da família<sup>665</sup>, e não foram considerados da contagem.

**Tabela 56: Idade dos escravos de Antônio Dias Tostes, 1831**

<b>Idade Origem</b>	<b>Crianças (0-14)</b>	<b>%</b>	<b>Adultos (15-50)</b>	<b>%</b>	<b>Idosos (+ de 50)</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>Africanos</b>	23	65,7%	101	93,5%	2	50%	126	85,7%
<b>Crioulos</b>	12	34,2%	7	6,4%	2	50%	21	14,3%
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>23,8%</b>	<b>108</b>	<b>73,4%</b>	<b>4</b>	<b>2,8%</b>	<b>147</b>	<b>100%</b>

Fonte: Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831. Obs: Escravos pardos foram incluídos na contagem dos crioulos.

Fácil presumir, pelo perfil da escravaria, que Antônio Dias Tostes recorria ao tráfico de escravos para a manutenção e a reposição da força de trabalho em sua propriedade. Contudo, por meio dos registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte, verificamos que mais do que usufruir deste comércio, Dias Tostes participava de suas engrenagens.

Segundo os dados da Polícia da Corte, no intervalo de um ano, Dias Tostes despachou 96 escravos *novos* para Minas Gerais, entre 1829 e 1830. Realizou a sua primeira remessa no dia 24 de janeiro de 1829, quando levou 22 recém-chegados<sup>666</sup>. Cerca de um ano depois, em janeiro de 1830, saiu do Rio de Janeiro com mais 20 africanos, dos quais 19 foram comprados a José Francisco de Mesquita<sup>667</sup>, importante e conhecido comerciante da praça mercantil fluminense, como vimos no capítulo 2.

Três dias após realizar o seu último despacho, organizou a saída de outros 20 escravos *novos*, todos endereçados para Minas Gerais. Desta vez, no entanto, recorreu a Constantino Dias Pinheiro, cuja carreira de traficante transatlântico se estendeu de 1823 a 1830. Neste ínterim, Pinheiro foi responsável pelo recebimento de sete navios negreiros<sup>668</sup>, e embora operasse na rota África-Rio de Janeiro, se envolveu também no processo de venda e distribuição interna de cativos. Atuava mormente no circuito Rio-Minas, para onde despachou 182 escravos *novos* em pequenas e médias remessas. Ainda assim, por pelo menos uma vez enviou negros *novos* para o Rio Grande do Sul, São Paulo, Maranhão e Santa Catarina, ampliando suas redes de contato para além da capital do império (Anexo XXV).

<sup>665</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>666</sup> AN-CP, Códice 421, volume 21, página 255V. Conforme o guia de pesquisa dos Códices do Arquivo Nacional, Coleção da Polícia da Corte, o atestador ou abonador do sujeito era quem abonava, assinava ou reconhecia o documento apresentado pelo viajante.

<sup>667</sup> AN-CP, Códice 424, volume 4, página 27.

<sup>668</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 201.

Considerando somente o envio de escravos *novos*, remetidos entre os anos de 1830 e 1831, temos que José Francisco de Mesquita e Constantino Dias Pinheiro despacharam 127 africanos e venderam 755 cativos para a capitania/província de Minas Gerais. Isso significa dizer que, no intervalo de um ano, apenas dois comerciantes remeteram e/ou efetuaram a venda de 882 escravos. Como parâmetro, basta lembrar que no censo de 1831, referente aos distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas, foram arrolados 1.635 escravos (Tabelas 37 e 38 – Capítulo 3), 963 africanos *novos* (Tabelas 39 e 41 – Capítulo 3). Neste sentido, a fim de mensurar o papel estrutural do tráfico interno de escravos e dos comerciantes para a reprodução da sociedade escravista mineira, pensemos, hipoteticamente, que os todos cativos expedidos tivessem como destino os distritos em análise. Eles corresponderiam a 91,6% dos africanos locais, como se quase toda a mão de obra oriunda do tráfico tivesse chegado às localidades por meio de dois comerciantes.

Tomando como exemplo a atuação de Antônio Dias Tostes, que em abril de 1830 despachou mais 34 escravos *novos* para a província mineira, teríamos que apenas um comerciante foi responsável por 10% dos cativos africanos que chegaram aos distritos de Santo Antônio do Juiz de Fora e de Chapéu D’uvas. Na data mencionada, Dias Tostes efetuou a sua última remessa de trabalhadores para Minas Gerais, novamente comprados a José Francisco de Mesquita<sup>669</sup>. Depois disso, o seu nome não mais apareceu em meio aos registros de despachos e passaportes da Polícia, o que não significa que tivesse encerrado as suas atividades neste ramo. Como vimos, o advento da década de 1830 suscitou uma série de mudanças, principalmente no que se refere ao tráfico interno de escravos. Para além do contexto da ilegalidade, que provocou a queda momentânea na importação de africanos, a própria Polícia da Corte enfrentava dificuldades para manter a ordem e a fiscalização do contrabando, sobretudo após a promulgação do Código de Processo Criminal de 1832. Doravante, a emissão dos passaportes ficou a cargo dos juizes de paz, e todos os cidadãos que transitavam pelo império ficaram exonerados da responsabilidade de tirar e/ou de apresentar os seus documentos<sup>670</sup>.

Difícil mensurar sobre a atuação dos comerciantes envolvidos no tráfico interno de escravos neste período. Ainda assim, é possível que Dias Tostes continuasse a realizar transações internas, comprando e vendendo cativos dentro da província, quiçá, para fora dela. Até o ano de 1855, porém, operações envolvendo escravos foram comumente realizadas por meio de instrumentos particulares, um negócio firmado entre as partes, sem registros oficiais.

---

<sup>669</sup> AN-CP, Códice 424, volume 4, página 114.

<sup>670</sup> CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão*, 2012, p. 49-53.

Apenas em 1860, um dispositivo legal que tornava obrigatório documentar todas as transações de compra e venda de escravos foi criado<sup>671</sup>, possibilitando uma análise mais precisa.

Nos livros de registros de compra e venda de cativos de Juiz de Fora, encontramos o capitão Antônio Dias Tostes, filho homônimo que daria continuidade às atividades desempenhadas pelo pai<sup>672</sup> (Anexo XXIV). Mas isso faz parte de outra história. Quando as transações de escravos se tornaram escrituras públicas, Antônio Dias Tostes, o protagonista de nossa história, já havia falecido.

Do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Antônio Dias Tostes seguiu sem acompanhantes ou camaradas registrados na fonte. Era preciso coragem e muita experiência para conduzir um grupo de mais 20 recém-chegados. Provavelmente, foi acompanhado por auxiliares não contemplados no documento. Ao que parece, o trajeto já lhe era bastante conhecido, mesmo antes de atuar no tráfico interno, posto que em 1806, no registro da Mantiqueira, um tenente de alcunha Antônio Dias deu entrada com nove barris de vinho, 47 cargas de sal, 25 cargas de seco e um escravo<sup>673</sup>. Não sabemos qual era o seu destino, tão pouco podemos afirmar que se tratava do mesmo Dias Tostes, mas a possibilidade de que já no início do oitocentos este comerciante operasse na rota Rio-Minas, não pode ser descartada.

Ademais, nos registros mineiros encontramos outros membros da família, entre eles, Pedro Dias Tostes, o irmão mais novo de Antônio (Anexo XXIV). Nascido em Santa Rita do Ibitipoca, em 31 de janeiro de 1788, era casado com Maria Joaquina do Espírito Santo, cujo consórcio lhe dera apenas uma filha. Diferente do irmão, poucos documentos foram encontrados sobre a vida dele, mas supomos que realizasse algum tipo de comércio no Rio de Janeiro, haja vista a quantidade de vezes (dez vezes) que foi registrado pelos funcionários da Polícia da Corte, desde 1815<sup>674</sup>.

Antes disso, no entanto, por duas vezes foi arrolado nos livros de direitos de entrada do registro do Caminho Novo, em setembro e em novembro de 1814, ambas com destino ao município de “São João”. Na primeira passagem, transportava mercadorias como cargas de seco, cargas de molhados, barras de ferro etc. Em novembro, além de diversos produtos, Pedro conduzia um escravo *novo*<sup>675</sup>. Não há, para o ano em questão, qualquer registro de Pedro nos

---

<sup>671</sup> *Coleção das Leis do Império do Brasil – 1851-1860*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>. Acesso: 19 de agosto de 2019.

<sup>672</sup> Documentos referentes à trajetória do capitão Antônio Dias Tostes podem ser encontrados no Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora (AHUFJF), no Arquivo Histórico de Juiz de Fora (AHJF) e no Arquivo Histórico Municipal Professor Altair José Savassi (AHMPAS), em Barbacena.

<sup>673</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 16, 1804-1809, p. 70-71.

<sup>674</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 5, 6, 7, 9, 12, 13, 16, 19 e 21, páginas 350V, 143, 304, 62, 324, 149, 218, 190, 222V.

<sup>675</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 24 e 46.

despachos e passaportes da Polícia da Corte, mas sabendo que não poucos funcionários da Polícia registravam somente o nome do cabeça da tropa, não excluimos a possibilidade de que ele viesse na condição de parceiro ou camarada (Anexos XXVI e XXVII).

Como chefe de tropa, saindo da capitania/província fluminense, o destino de Pedro era sempre o mesmo: seguia para Minas Gerais “pelo registro do Paraibuna”. No dia 17 de fevereiro de 1815, acompanhado por um escravo “que trouxe” e dois camaradas, entre eles a sua sogra, seguiu para a capitania mineira e logo regressou para o Rio de Janeiro. Duas semanas depois, pelo registro do Caminho Novo, passou com um embrulho de aço, um dito de ferro e 56 cargas de molhado, tudo para o município de “São João”<sup>676</sup>.

Ao todo, realizou três pequenos despachos, o primeiro em 1820, quando pagou os “reais direitos” sobre dois cativos que expedia. Poucos dias depois, deu entrada no registro de Matias Barbosa com os mesmos escravos, que, segundo ele, eram de sua própria conta. Ademais, transportava produtos em nome de outros comerciantes, quase sempre com destino à comarca do Rio das Mortes<sup>677</sup>. Entre os anos de 1825 e 1828, remeteu mais três cativos *novos* para Minas Gerais<sup>678</sup>, mas em anos progressos, nos registros do Caminho Novo e de Matias Barbosa, foi arrolado com diversas mercadorias, quitadas em cobre ou em prata<sup>679</sup> (Anexos XXVI e XXVII).

Julião Dias Tostes, irmão de Pedro e de Antônio (Anexo XXIV), também atuava no tráfico interno de escravos. Batizado em Barbacena, por volta de 1793, se casou com Maria Antônia de Jesus em 1815, com aproximadamente 20 anos de idade. A cerimônia foi realizada no Quilombo, um sítio que pertencia à família desde meados do século XVIII. Fora a isso, pouco sabemos sobre a vida de Julião. Em 1824, passou pelo registro de Matias Barbosa com diversas mercadorias que pertenciam a Honório José Ferreira, e de lá seguiu para a comarca do Rio das Mortes<sup>680</sup>. Presumimos que vivesse na capitania/província de Minas Gerais, posto que fosse “natural e residente em Minas” nos passaportes da Polícia. Além disso, em 1825, expediu três escravos *novos* para esta província<sup>681</sup>.

João e José Dias Tostes, irmãos de Antônio, Pedro e Julião (Anexo XXIV), também constaram nos livros de direitos de entrada dos registros de Matias Barbosa e Paraibuna, com mercadorias próprias e da conta de outros comerciantes. No dia 14 de abril de 1820, João seguiu

---

<sup>676</sup> AN-CP, Códice 421, volume 5, página 350V; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 73.

<sup>677</sup> AN-CP, Códice 421, volume 13, página 218; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 12.

<sup>678</sup> AN-CP, Códice 421, volume 21, página 222V.

<sup>679</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 127; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 58 e 217.

<sup>680</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 58.

<sup>681</sup> AN-CP, Códice 421, volume 19, página 151.

para Vila Rica pelo registro de Matias Barbosa, com diversos produtos e seis escravos *novos*, em nome de José Antônio de Almeida e José Justiniano. Em 1831, seguiu para Ouro Preto pelo registro do Paraibuna, com mercadorias que pertenciam a Honório José Ferreira<sup>682</sup>, o mesmo sujeito para o qual Julião Dias Tostes levara “uma caixa de ferro” em 1824.

Honório José Ferreira, era provavelmente Honório José Ferreira Armonde, filho de Francisco Ferreira Armonde e de Felizarda Maria Francisca de Assis, renomada família de comerciantes da capitania/província de Minas Gerais. Arrolado na lista nominativa de Mariana em 1831, Honório era traficante de escravos, o segundo irmão da família Armonde que mais expediu cativos *novos* para Minas, 197 africanos e 91 cativos “que trouxe” no ínterim de 1814 e 1830<sup>683</sup>. Em Mariana, possuía um armazém e realizava os seus negócios, investindo na venda de mercadorias no atacado, em empréstimos a juros, na extração de ouro e no comércio de negros *novos*. Para mais, entre os anos de 1834 e 1835, foi presidente da Câmara Municipal de Mariana, cargo que lhe conferiu prestígio e destacada posição na sociedade mineira oitocentista<sup>684</sup>. Condutor experiente, Honório Ferreira Armonde cuidava dos interesses da família e mantinha relações com outros comerciantes da elite, como os Dias Tostes, por exemplo.

Sobre José Dias Tostes, por sua vez, sabemos que passou pelo registro do Paraibuna com 12 escravos ladinos e outras mercadorias em 1831. De lá, seguiu para Ouro Preto, alegando que os cativos conduzidos eram de “sua própria conta”. Os mesmos, porém, tal como os outros produtos que transportava, foram pagos “com carta de Honório José Ferreira”<sup>685</sup>. O tráfico interno de escravos unia os homens livres. Os circuitos mercantis do oitocentos, mais do que rotas comerciais, foram espaços de vivência, propiciaram a construção de fortunas, a diversificação dos negócios, e, por vezes, o estabelecimento de importantes alianças sociais e políticas.

Em relação aos demais irmãos de Antônio Dias Tostes, poucas informações foram encontradas, a não ser por Domingos (Anexo XXIV), que vivia no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, próximo à propriedade do irmão. Domingos, casado com Emerenciana Maria, era lavrador e assenhorava poucos escravos, seis no total<sup>686</sup>. Neste mesmo distrito, vivia Manuel, filho de Antônio Dias Tostes e de Ana Maria do Sacramento. Nascido em meados de 1809, na

---

<sup>682</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 33-34; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 73. A família Ferreira Armonde, como já mencionamos em capítulos anteriores, era uma das mais ricas e importantes famílias de Minas Gerais, renomados tropeiros e traficantes de escravos. Para mais informações, ver: LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas*, 2010.

<sup>683</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 19 e 22, páginas 145, 325V, 72, 226, 63, 8V, 37, 245, 337, 138, 357V, 229, 109, 331, 98, 277, 30, 129 e 180.

<sup>684</sup> LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas*, 2010, p. 167-176.

<sup>685</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 123.

<sup>686</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

freguesia de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo, Manoel era casado e habitava em fogo próprio, com Maria Vendelina de Nazareth, sua esposa e prima, filha de Pedro Dias Tostes. Em 1831, quando o censo foi elaborado, o casal ainda não possuía filhos, mas pouco tempo depois, evidências apontam para o nascimento de Francisco Joaquim do Carmo<sup>687</sup>. Manoel exercia o ofício de lavrador e possuía sete escravos africanos, todos homens em idade produtiva. Quem sabe, os comprara do pai, ou mesmo dos tios, que também participavam do negócio.

No inventário da primeira esposa de Antônio Dias Tostes<sup>688</sup>, cuja divisão dos bens foi concluída em 1837, constavam 72 devedores ativos, entre eles, sogros, genros, irmãos e filhos. As demais dívidas ativas do casal se fragmentaram entre pequenos e médios lavradores do município, o que revela a extensão dos laços clientelares e creditícios estabelecidos<sup>689</sup>. O número de credores esteve restrito a sete indivíduos, e com exceção do que deviam a Bernardo Ferreira Melo e ao Dr. Antônio de Cerqueira Leme, 265\$000 e 581\$823 respectivamente, todas as outras somas ultrapassavam o valor de 1:500\$000 réis (um conto e quinhentos mil réis). Seu maior credor fora José Francisco de Mesquita, com quem realizava negócios de todos os tipos, inclusive relacionados ao tráfico de escravos<sup>690</sup>.

Entre os devedores de Antônio Dias Tostes, encontramos outros grandes comerciantes do tráfico interno de escravos para Minas Gerais, como João Gonçalves Pereira, responsável pelo envio de 98 cativos *novos* para a província. Com participação ativa a partir de 1826, quando muitos negociantes passaram à “compra desenfreada de africanos”<sup>691</sup>, Pereira atuou neste comércio até meados da década de 1830, íterim no qual efetuou 18 despachos. Operava mormente no circuito Rio-Minas, mas também remeteu cativos para Santa Catarina e São Paulo, especificamente para os municípios de Ubatuba e Santos<sup>692</sup>. Pouco sabemos sobre João Gonçalves Pereira, mas por conta dos registros da Polícia, supomos que fosse natural e residente em Minas Gerais, o que certamente ajudaria a explicar as dívidas que contraiu com um dos maiores proprietários da região. Para Antônio Dias Tostes devia pelo menos 160\$000 réis<sup>693</sup>, talvez mais, mas a quantia exata é impossível mensurar, devido ao incompleto e deteriorado inventário de Dona Ana Maria do Sacramento.

---

<sup>687</sup> Genealogia mineira. Site: [http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes\\_mg.html](http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes_mg.html) Acessado em 18 de junho de 2018.

<sup>688</sup> O inventário de Ana Maria do Sacramento foi concluído em 1837. Não se sabe, porém, o ano de abertura do mesmo. A despeito das informações que apresenta o documento encontra-se incompleto e bastante deteriorado, impossibilitando-nos uma análise mais precisa acerca dos bens que o casal possuía. O inventário *post-mortem* de Antônio Dias Tostes nunca foi encontrado.

<sup>689</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor*, 2011, p. 642.

<sup>690</sup> FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 55.

<sup>691</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 44.

<sup>692</sup> AN-CP, Códices 390, 411, 421 e 424, volumes 2, 3, 4, 6, 13, 19, 21, 22 e 23, páginas 344, 288, 71V, 2, 1, 178, 72V, 115V, 23, 118, 125, 18, 38, 36V, 11, 180, 218V, 252V.

<sup>693</sup> AHJF, Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92.

Entre os devedores de Antônio Dias Tostes, verificamos a presença de muitos comerciantes eventuais, indivíduos não especializados que expediam reduzido número de cativos, às vezes, uma única vez. Joaquim Coelho Guimarães e José Garcia de Matos, por exemplo, penhorados de Dias Tostes, procederam à remessa de quatro cativos *novos* para Minas<sup>694</sup>. No tráfico interno de escravos, cada um agia conforme as suas possibilidades.

Antônio Ribeiro Casal, que devia a quantia de 1:800\$000 réis a Antônio Dias Tostes<sup>695</sup>, participou do tráfico interno de escravos para Minas Gerais entre os anos de 1824 e 1830, período no qual realizou cinco viagens, todas com cativos *novos*. Suas remessas foram sempre de pequeno porte, com no máximo quatro recém-chegados<sup>696</sup>. Pode ser também que Casal fosse ao Rio de Janeiro vender produtos agrícolas, que, por sua vez, lhe propiciavam o capital necessário para a aquisição de cativos. Não por acaso, este mesmo comerciante passou pelo registro do Caminho Novo por duas vezes em 1823, ambas com destino à comarca do Rio das Mortes, transportando negros *novos* e outras muitas mercadorias<sup>697</sup>.

Na lista de devedores de Antônio Dias Tostes, identificamos também os nomes de José Venâncio de Almeida e de Manoel Linhares Pereira, ambos moradores no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. O primeiro, lavrador e proprietário de 11 escravos, será posteriormente abordado em virtude de um processo crime no qual esteve envolvido com outro comerciante. O segundo, nós já conhecemos, trata-se do mesmo “crioulo liberto de bastante barba” analisado no capítulo 4. Os dois atuaram no tráfico interno de escravos para Minas Gerais<sup>698</sup>.

Dos 72 devedores arrolados no inventário *post-mortem* de Dona Ana Maria do Sacramento, 13 (27%) estavam envolvidos no processo de distribuição de cativos na primeira metade do século XIX, para Minas Gerais e outras tantas capitânicas/províncias do país. Esta rede mercantil de “devedores-trafficantes”, que certamente abarcava um número ainda maior de comerciantes, dado os nomes nem sempre legíveis no documento, demonstra o papel estrutural do tráfico interno de escravos na sociedade oitocentista.

---

<sup>694</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 4 e 22, páginas 26 e 141V; AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 4, 16 e 22, páginas 15, 123 e 136. Consta na partilha dos bens de D. Ana Maria do Sacramento que Joaquim Coelho Guimarães devia ao casal cerca de 270\$000 réis; a dívida de José Garcia de Matos girava em torno de 439\$000 réis. Cf. AHJF, Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92.

<sup>695</sup> AHJF, Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92.

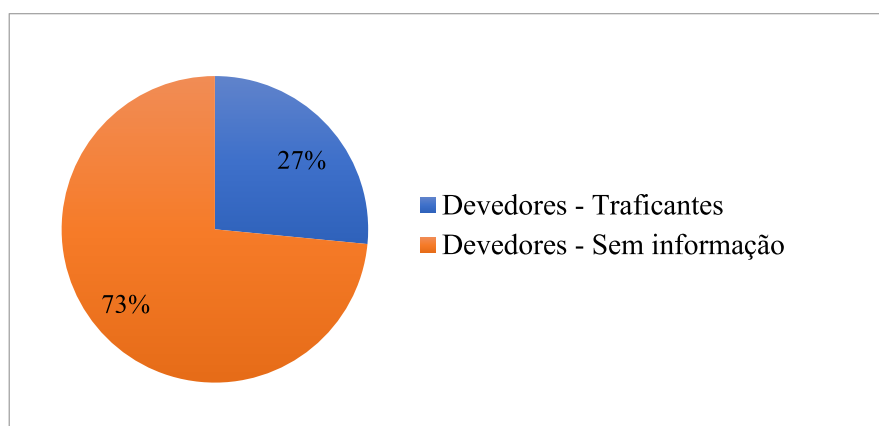
<sup>696</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 3, 4, 16, 19 e 21, páginas 74, 274, 369, 108, 348, 232, 35V e 54.

<sup>697</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 2 e 51; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 18.

<sup>698</sup> AHJF, Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92. Sobre José Venâncio de Almeida e Manoel Linhares Pereira, ver, respectivamente: AN-CP, Códice 421, volumes 5, 9 e 16, páginas 255V, 229 e 366; Códices 419, 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19 e 21, páginas, 108, 70, 32V, 305V, 86, 230V, 50, 246, 121, 77, 326, 124, 312, 347, 151, 351V, 106V, 159V, 387V, 79, 252, 376, 73, 340, 288, 47, 169, 134, 207V e 46V.



**Gráfico 9: Devedores de Antônio Dias Tostes - Inventário post-mortem de Dona Ana Maria do Sacramento - (1837) <sup>699</sup>**



Fonte: AHJF, Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92.

Dos bens inventariados, os escravos conformaram o principal item de sua fortuna (43,3%), na sequência os imóveis rurais e as dívidas ativas. Ter na mão de obra servil o ancoradouro de sua riqueza, denota no mínimo a importância desta família, uma das mais abastadas da região. No documento, o monte-mor foi avaliado em 182:444\$578 réis, mas, descontadas as dívidas passivas (36:552\$950) e os demais custos com o processo, passava a 135:131\$600 réis, assim distribuídos:

**Tabela 57: Composição da fortuna do casal Dias Tostes em mil réis, 1837**

Bens	Valor	%
Escravos	58:556\$404	43,3%
Imóveis rurais	37:879\$996	28,0%
Dívidas ativas	37:700\$550	27,9%
Móveis	994\$650	0,8%
<b>Total</b>	<b>135:131\$600</b>	<b>100%</b>

Fonte: FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 54.

Em 1837, os louvados contabilizaram 185 escravos, 38 a mais do que o casal possuía em 1831, um aumento de 25,8%. A escravaria, que continuava a ter preponderância de cativos homens em idade produtiva (71%), mormente africanos (75%), viu crescer o número de escravos crioulos, sobretudo de infantes (14 recém-nascidos a mais). Concretizada a partilha

<sup>699</sup> Designamos como “Devedores – Sem informação” todos os sujeitos cujos nomes não apareceram nos registros de despachos de escravos e passaportes da Polícia da Corte; e também os que possuíam nomes simples e/ou muito comuns, dada à possibilidade de homônimos.

dos bens, Antônio Dias Tostes ficou responsável por 42,7% dos cativos que pertenciam à família, legado que lhe garantiu a posse de 79 escravizados<sup>700</sup>.

A fortuna acumulada por Antônio Dias Tostes, além da herança, está possivelmente ligada às atividades de tropeiro, pois antes de assumir o posto de maior centro produtor de café da Zona da Mata mineira, o município de Juiz de Fora se estabeleceu como “núcleo fornecedor de produtos de primeira necessidade, bem como de pouso para tropeiros que se utilizaram daquela estrada”<sup>701</sup>. Segundo Jonis Freire, por meio da diversificação de atividades agrícolas, comerciais ou usuárias, muitos proprietários conseguiram acumular o capital necessário para investir na lavoura cafeeira, enriquecendo na medida em que a cultura se tornava um negócio altamente lucrativo. Mas o fato de se tornarem grandes produtores locais, não significava o abandono das atividades anteriormente realizadas. Continuavam a executá-las de forma complementar, priorizando o que realmente lhes faziam faturar, o café, associado à produção de alimentos e a pecuária<sup>702</sup>.

Dias Tostes não parece ter fugido ao “padrão”, mas se na ocupação de tropeiro começou a amealhar a sua riqueza, certamente não foi por meio dela que conseguiu aumentar o seu cabedal. Nas palavras de Patrício Carneiro e Ralfo Mota:

“No documento consta que em Juiz de Fora, além da grande cultura do café, a leste e a nordeste ocorria a produção de gêneros de abastecimento, voltados para o consumo no município, além da criação de gado suíno que se exportava para os municípios vizinhos e para o Rio de Janeiro. Apesar dessa evidência, era a economia baseada na agroexportação que atraía os maiores investimentos, notadamente em terras e cativos”<sup>703</sup>.

Poucos animais de carga foram arrolados no inventário de sua esposa. Decerto, não possuíam muitos bens semoventes, mas terras não lhes faltavam para plantar. A Fazenda do Retiro, por exemplo, avaliada na quantia de 12:000\$000 réis, dispunha de casas de sobrado, dois moinhos, anexos cobertos de telha e um grande cafezal. A Fazenda do Juiz de Fora, dividida em 12 parcelas de terras de 400 metros para cada herdeiro, foi descrita com menos detalhes, mas provavelmente possuía uma extensa área para plantio. Além das duas propriedades, Dias Tostes investiu na compra de outros terrenos, talvez para a produção de café em larga escala: uma sesmaria adquirida a Francisco do Valle, e um quarto de terras de cultura comparadas a Manoel Linhares Pereira<sup>704</sup>, já mencionado no capítulo 4.

---

<sup>700</sup> FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 74.

<sup>701</sup> FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 52.

<sup>702</sup> FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 52-57.

<sup>703</sup> CARNEIRO, Patrício A. S. & MATOS, Ralfo E. S. A formação do espaço agrário no Leste da Capitania de Minas Gerais: Vale dos Rios Piranga e Paraibuna (1694-1835). In: *XIII Seminário sobre a Economia Mineira*, CEDEPLAR/UFMG, 2008, p. 19.

<sup>704</sup> FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 58.

Outros indícios de que a família buscava investir na produção cafeeira foram encontrados quando da descrição dos bens móveis. Os louvados contabilizaram uma grande quantidade de ferramentas ligadas à produção, limpeza e colheita de grãos, certamente usadas para a produção do café, mas também na cultura de alimentos. No legado que pertencia a Antônio Dias Tostes, além dos 79 escravos já mencionados, constam 94 enxadas, 44 foices, 23 machados e mais cinco carros ferrados, isso para não falar dos dois ranchos de tropa e casas de vivenda. Em síntese, tudo que era necessário para adentrar e progredir neste negócio<sup>705</sup>.

Em 1840, com 62 anos de idade, Dias Tostes se casou novamente. Sua esposa, Guilhermina Celestina da Natividade, era filha de Maria Lucinda da Apresentação e de Pedro Teixeira de Carvalho, outro grande proprietário de terras e escravos do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. O casamento não aconteceu por acaso, posto que Dias Tostes e o capitão Teixeira fossem antigos conhecidos. Na lista nominativa de 1831, vivendo na companhia da esposa e de nove filhos, entre eles a futura segunda esposa de Dias Tostes, na época com 16 anos, Pedro Teixeira foi descrito como lavrador<sup>706</sup>.

O sogro era senhor de 42 escravos, e até onde sabemos, mantinha relações comerciais na praça mercantil fluminense. De forma eventual se envolveu no tráfico interno de escravos entre os anos de 1817 e 1818, quando despachou 17 escravos *novos* para Minas Gerais. Em 1818, com três escravos “que trouxe” e um camarada, que era o seu próprio filho, saiu do Rio de Janeiro pelo registro do Paraibuna. Fora a isso, em 1831, com destino à comarca do Rio das Mortes, passou pelo registro do Paraibuna com um escravo ladino e outras mercadorias, todas quitadas “em cobre”<sup>707</sup>.

Ao que tudo indica, outros membros da família Teixeira de Carvalho participaram do mercado interno de escravos, entre eles, Francisco Teixeira de Carvalho, filho e herdeiro do capitão Pedro. Em 1816, com destino a Minas Gerais, Francisco saiu do Rio de Janeiro na companhia de dois camaradas e um escravo “que trouxe”. Depois disso, até 1829, não mais o encontramos nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, não como cabeça de tropa, haja vista que na condição de parceiro, camarada ou acompanhante, pode ter realizado outras muitas viagens. Quiçá, foi o filho “camarada” que acompanhou o capitão Teixeira em 1818. Desde cedo, como feitor da propriedade do pai, Francisco adquiriu experiência no trato de gente cativa, e, aos poucos, também no negócio de comprar e vender negros. Em 1829,

---

<sup>705</sup> FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*, 2009, p. 58-59.

<sup>706</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>707</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 7 e 10, páginas 295 e 255V; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 157.

expediu 23 escravos *novos* para Minas Gerais<sup>708</sup>. Ao lado do pai, e de outros membros da família, se tornou tropeiro e comerciante.

Nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, identificamos dois comerciantes com o nome de Antônio Teixeira de Carvalho, que a julgar pelas idades, supomos que fossem o irmão e o sobrinho do capitão Pedro Teixeira<sup>709</sup>. Ambos atuavam no tráfico interno de escravos, especificamente no circuito Rio-Minas, despachando negros *novos* e cativos “que trouxe”. Ademais, nos registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna, foram diversas vezes arrolados, transportando mercadorias para vários municípios mineiros<sup>710</sup>.

Sobre Manoel Teixeira de Carvalho, outro provável irmão do capitão Pedro Teixeira, também “natural e morador em Minas Gerais”, sabemos que atuou no tráfico interno de escravos entre os anos de 1811 e 1831, período no qual realizou nove viagens, com cativos *novos* e “que trouxe”, enviados para São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná<sup>711</sup>. Na capitania/província mineira, supomos que realizasse negócios na Vila de Sabará, pois para lá se deslocou por pelo menos três vezes, em 1820 e 1823, conduzindo africanos recém-chegados, cargas de sal, barras de ferro, espingardas, tachos de cobre e outras mercadorias<sup>712</sup>.

Candido Teixeira de Carvalho, que podia ser sobrinho ou mesmo o irmão mais novo do capitão Teixeira, também estava envolvido nos circuitos mercantis do oitocentos. Como cabeça de tropa, com frequência seguiu para o município de Resende, às vezes, descrito como de “cor trigueira”<sup>713</sup>. “Natural e morador em Minas Gerais”, realizou ao menos 11 viagens, que juntas somaram 59 escravos, entre os anos de 1817 e 1826<sup>714</sup>. Ademais, nos registros de Matias Barbosa e do Caminho Novo, por duas vezes declarou ser o “administrador” da tropa do capitão Carlos José de Moura, traficante responsável pelo envio de 76 africanos *novos* para a capitania

---

<sup>708</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 6 e 21, páginas 295 e 260V

<sup>709</sup> AN-CP Códice 421, volumes 10 e 11, páginas 296 e 43; AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 8, 9, 10, 11 e 16, páginas 64, 187V, 296V, 27, 149, 150, 340, 112, 54, 202 e 137.

<sup>710</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 8, 9, 10, 11 e 16, páginas 64, 187V, 296V, 27, 149, 150, 340, 112, 296, 43, 54, 202 e 137; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 48, 49 e 52; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 20 e 189, Cod. 3176, 1824, p. 5 e 53.

<sup>711</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2, 3, 5, 6, 8, 12 e 14, páginas 55, 147, 71, 20, 345, 380V, 268, 17 e 113.

<sup>712</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2, 3, 5, 6, 8, 12 e 14, páginas 55, 147, 71, 20, 345, 380V, 268, 17 e 113; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 112 e 191; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 52.

<sup>713</sup> Como mencionamos no capítulo 4, nos registros de despachos e passaportes da Polícia a designação *trigueiro* era geralmente atribuída a descendentes de escravos, portugueses e brasileiros. Assim, o *trigueiro* pode ser, na aparência da tez, *pouco branco*, tirante a *pardo*, mas diferentemente de *pardo*, e de *preto*, o termo *trigueiro* parece referir à cor, e não à condição social.

<sup>714</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15 16 e 19, páginas 316, 236, 42, 207, 356, 8V, 161V, 399V, 251 e 289

mineira<sup>715</sup>. De sua própria conta, transportava caixas de ferro, embrulhos de chumbo, caldeirões de aço, vinagre, azeite, farinha, bacalhau etc., mormente para a Vila de Sabará<sup>716</sup>.

A família Teixeira de Carvalho, parte do núcleo das camadas dominantes das Vertentes da Mantiqueira, estava envolvida no comércio de negros *novos* e de outros gêneros de abastecimento<sup>717</sup>. Ocuparam altos cargos político-administrativos da coroa portuguesa e império do Brasil, e no tráfico interno de escravos constituíram a base de sua fortuna, como outras famílias da elite do Termo de Barbacena. Mesclaram atividades produtivas, mercantis e creditícias, ampliando sobremaneira o seu poder político, econômico e social<sup>718</sup>.

No tráfico interno de escravos, cada um participava conforme as suas possibilidades, sozinhos, associados a outros comerciantes e até por intermédios de escravos tropeiros, como fez Domingos Teixeira de Carvalho, também irmão do capitão Pedro Teixeira<sup>719</sup>. Para esta família, como para os Dias Tostes, o tráfico de escravos era um negócio familiar e geracional, realizado com a participação de alguns parentes e/ou por intermédio das relações que estabeleciam com outras famílias traficantes.

O inventário de Antônio Dias Tostes não foi encontrado, mas em virtude de um libelo cível, datado de 1850, supomos que ele tenha falecido neste ano. No documento, Guilhermina Celestina da Natividade aparece como viúva, que trazia perante audiência o capitão José Braz de Almeida. Pelo processo, fica claro que Dias Tostes praticava a usura, isto é, o empréstimo de dinheiro a juros. Para Braz de Almeida, por exemplo, emprestou a “quantia de 15:460\$982, proveniente de diferentes quantias”, que deveria ser restituída no espaço de três anos, com juros de 1% ao mês. Para assegurar a fiança contraída por empréstimo de dinheiro, o beneficiário hipotecou os seguintes escravos:

“Manoel crioulo avaliado em 1:200\$000 mil réis, Aluizio cabra carpinteiro avaliado em 1:200\$000 mil réis, Jose Antonio em 900\$000 mil réis, Joaquim

---

<sup>715</sup> AN-CP, Códices 421, volumes 1, 2, 7 e 9, páginas 247, 257, 233V, 194 e 264.

<sup>716</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 142-143 e 228; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 13 e 96; Fora isso, em 1818, identificamos Candido Teixeira de Carvalho nos livros de direitos de entrada do Registro da Mantiqueira: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 2570, 1817-1819, p. 30.

<sup>717</sup> Nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte do Rio de Janeiro constam ainda os nomes de Custódio Teixeira de Carvalho, João Teixeira de Carvalho, Joaquim Teixeira de Carvalho, José Joaquim Teixeira de Carvalho, Manoel Joaquim Teixeira de Carvalho e Miguel Teixeira de Carvalho.

<sup>718</sup> CARVALHO, Sheldon Augusto. Barbacena, uma sociedade escravista: tráfico de escravos e abolição da escravatura. In: *Revista Tempo de Conquista*. Vol. 7, 2010. Disponível em: [www.revista.tem](http://www.revista.tem). Acesso em 25 de maio de 2020. Neste sentido, ver também: PINHEIRO, Fábio. *O tráfico atlântico de escravos na formação dos planteis mineiros. Zona da Mata – 1809-1830*. (Dissertação de Mestrado em História) Rio de Janeiro: UFRJ, 2007.

<sup>719</sup> Nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, entre os anos de 1809 e 1833, operando em nome de Domingos Teixeira de Carvalho, identificamos os escravos Antônio e José, ambos de nação Angola. Juntos, realizaram mais de 19 viagens, com tropas que conduziam mantimentos e cativos “que trouxe”, mormente para a capitania/província de Mina Gerais. AN-CP, Códice 421, volumes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 e 12, páginas 127, 116V, 176, 89, 123V, 161, 270, 43, 101V, 164, 194, 211, 206V, 68V, 260, 239, 365, 126V e 344V.

em 800\$000 mil réis, José Cassange em 800\$000 mil réis, João Domingos em 800\$000, Antonio em 500\$000, João em 600\$000, Custódio congo em 300\$000, Matias monjolo em 600\$000, Felipe Mina em 400\$000, João angola em 250\$000, ficando estes escravos em poder do dito Antonio Dias Tostes”<sup>720</sup>.

Como se nota, os que controlavam o fluxo de cativos também controlavam a “moeda” no município. Ao prestar contas do que devia, Braz de Almeida ofereceu uma sorte de terras compradas a Estancio Dias Gil, se comprometendo a “jamais vendê-las, nem fazer transação alguma sem que seja do consentimento de Antonio Dias Tostes, cujos escravos e terras hipotecados ficam para servir de garantia da dívida”. Ademais, caso a dívida não fosse paga no prazo estipulado, em poder do credor deixaria os “jornais dos escravos Manoel crioulo a 140\$000 diários, Aluizio cabra 700\$000 réis diários”<sup>721</sup>.

Após a morte de Antônio Dias Tostes, D. Guilhermina tentou uma conciliação amigável com o devedor. As partes envolvidas não chegaram a um acordo, e “para que a execução prossiga para a solução final, requer a suplicante mandar passar a penhora contra o executado, a fim de serem penhorados tantos bens quanto foram necessários para que a dívida seja paga por completo”<sup>722</sup>.

Por fim, vale lembrar que, desde o início, quando a primeira geração dos Dias Tostes chegou à América portuguesa, seus membros estabeleceram relações com importantes e renomadas famílias proprietárias de terras e escravos, sobretudo por meio de alianças matrimoniais. Pelo casamento, mas não só por ele, a família expandiu as suas redes de contato para Barbacena, São João Del Rei, e, por vezes, para a praça mercantil fluminense. Antônio Dias Tostes, o protagonista de nossa história, investiu na lavoura cafeeira, no tráfico interno de escravos e em um incipiente mercado de terras, comprando, vendendo, subdividindo e financiando taxas à juros com altos dividendos. Dono da maior escravaria do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, foi constantemente requisitado por aqueles que procuravam empréstimos financeiros, tornando-se um homem de prestígio, de confiança e com grande poder local.

Havia, portanto, uma hierarquia estabelecida a partir do tráfico interno de escravos, ou fortemente relacionada a ele. O lucro e a capacidade creditícia propiciados pela atividade, se converteram em ganhos sociais e econômicos à família Dias Tostes, o que certamente impactava no número de cativos que possuíam, isto é, no seu status senhorial. Assim, além da venda para terceiros, que criava uma cadeia de crédito e de reputação mercantil, o controle de maiores fatias do negócio interno de cativos colaborou decisivamente para que os Dias Tostes,

---

<sup>720</sup> AHUFJF, Libelo Cível, 1850. NP 1, Caixa 1.

<sup>721</sup> AHUFJF, Libelo Cível, 1850. NP 1, Caixa 1.

<sup>722</sup> AHUFJF, Libelo Cível, 1850. NP 1, Caixa 1.

sobretudo Antônio Dias Tostes, fosse o maior senhor de escravos do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Ele assenhora 17,6% dos cativos locais, em meio a uma maioria de não proprietários e de senhores que dispunham de no máximo cinco escravos, conforme a lista nominativa de habitantes de 1831 (Tabela 37, capítulo 3). Igualmente, a reprodução das pequenas e médias unidades escravistas, em grande parte, também dependia do fornecimento de traficantes como Antônio Dias Tostes. Logo, a hierarquia social e econômica de uma *sociedade traficante* era inseparável da participação diferenciada no trato interno de cativos, lembrando que, pelo menos no caso de Minas Gerais, no limiar do século XIX, o comércio interno de escravos era um nicho de mercado controlado majoritariamente pelos próprios “mineiros”.

## **2 – Valentim Gomes Tolentino: pardo tropeiro, fazendeiro, prestamista e alferes**

De origem muito distinta da de Dias Tostes, em 1831, no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, habitando o fogo de número 107, encontramos Valentim Gomes Tolentino, homem pardo de 42 anos. Por volta de 1815, se casou com Joaquina Antônia do Nascimento, filha legítima de Julião Vieira de Almeida e de Catharina do Nascimento. Com Joaquina, nascida e batizada na Rocinha de Pedro Alves, atual município de Santos Dumont, Minas Gerais, teve nove filhos, mas em 1831 apenas cinco residiam com ele: João Gomes, Antônio Gomes, José, Margarida e Manoela; os dois primeiros com 20 anos e nascidos em Prados, Minas Gerais, os demais com oito, nove e três anos, respectivamente. Vivendo no mesmo terreno, mas em casa separada, estava Ana Rita, a outra filha do casal, que junto com o marido e uma escrava africana coabitavam as terras da família<sup>723</sup>.

Na lista nominativa de habitantes, Tolentino foi designado como lavrador e tropeiro, ofício que era desempenhado também pelos filhos João e Antônio. Narciso Mendes Linhares, casado com Ana Rita, exercia a função de feitor na propriedade do sogro, responsável pela vigilância dos cativos que Valentim possuía. Diferente da maior parte dos proprietários que vivia no município (Tabela 37, capítulo 3), Tolentino era senhor de 31 escravos, que em termos percentuais corresponde a 28% da mão de obra servil presente nos lares chefiados por pessoas pardas, ou a 31% de todos os senhores que possuíam até cinco cativos.

Sua escravaria, típica de proprietários que recorriam ao tráfico de escravos, era composta majoritariamente por cativos homens em idade produtiva (77,4%), mormente

---

<sup>723</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831; AHUFJF, Inventário de Joaquina Antônia do Nascimento, caixa 50B, 1857; Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Pós-emancipação e mobilidade social: Fragmentos da trajetória de Valentim Gomes Tolentino* (Minas Gerais, século XIX). (No prelo).

africanos (87,5%). Ele assenhorava apenas sete mulheres, todas oriundas da África, com idades variáveis entre 15 e 50 anos. Em sua propriedade havia poucas crianças (22,6%), mas, como na unidade produtiva de Antônio Dias Tostes, os rebentos africanos foram preponderantes (71,4%)<sup>724</sup>. Ao que tudo indica, Valentim buscava investir na aquisição de escravos jovens e do sexo masculino, aptos para realizar as tarefas diárias da propriedade e para auxiliá-lo nas atividades de tropeiro.

Nascido em 17 de fevereiro de 1787, na Capela da Cachoeira, pertencente ao Termo de Barbacena, foi registrado como filho natural de Clara Maria Tolentino<sup>725</sup>. Supomos que ele tenha vivido na região de Sabará, em Santa Luzia, ou que pelo menos por lá realizou os seus primeiros investimentos, como nos permite inferir o seu inventário *post-mortem*, que será posteriormente apresentado. Fora a isso, conseguimos acompanhar a sua trajetória a partir de 1809, quando pela primeira vez apareceu nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte.

Registrado como “natural e morador em Minas Gerais”, foi descrito como um homem de rosto comprido, estatura ordinária, sobranceiras delgadas e pouca barba, de aproximadamente 20 anos de idade. No ano em questão, disse que “vivia de tropa”, e partiu para a capitania mineira com dois cativos “que trouxe”. Nada foi mencionado sobre a sua cor/qualidade. Depois disso, nos documentos da Polícia Corte, somente o encontramos em 1817, com cerca de 30 anos, novamente caracterizado como um homem de tropa e morador em Minas Gerais. Nesta ocasião, seguiu para a capitania mineira com três escravos “que trouxe” e um camarada, pelo registro do Paraibuna<sup>726</sup>.

No ano seguinte, realizou duas viagens, primeiro na companhia de três camaradas, depois, na vanguarda de uma tropa maior, composta por escravos “que trouxe”, parceiros e camaradas, ambas para Minas Gerais. Doravante, somente voltou a aparecer nos registros da Polícia em 1819, quando suas viagens se tornaram mais constantes<sup>727</sup>. De 1819 a 1822, sua descrição física pouco mudara, a não ser pela barba, que havia se tornado “bastante volumosa”. Neste ínterim, realizou quatro viagens, duas em 1822, quando completou 33 anos de idade. O seu destino, no entanto, continuava a ser o mesmo: seguia para Minas Gerais pelo registro do Paraibuna<sup>728</sup>.

---

<sup>724</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>725</sup> <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:S#HY-65MQ-KPM?i=121&cc=2177275> Livro de Registro de Batismo de Barbacena, 1740-1816, folha 116. Agradecemos a Marco Antônio Garcia Moreira, quem localizou o registro e nos informou sobre ele.

<sup>726</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1 e 8, páginas 349 e 210.

<sup>727</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 9,10, 11 e 12, páginas 340, 87V, 260, 131V e 354.

<sup>728</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 14,16 e 17, páginas 375, 283 e 5.



Nas viagens que procedeu em 1822, saiu do Rio de Janeiro na companhia de três escravos e seis camaradas, entre eles, o próprio filho<sup>729</sup>. Não sabemos se João ou Antônio, mas a julgar pela idade que possuíam na lista nominativa de 1831, na ocasião estavam com cerca de 11 ou 12 anos. A idade não surpreende. Os tropeiros iniciavam as suas atividades ainda muito jovens, exatamente nesta faixa etária<sup>730</sup>. As primeiras andanças se davam na presença do pai ou de outros membros da família, com quem aprendiam a negociar, a conduzir as tropas e a lidar com as adversidades dos caminhos.

Pelos registros da Polícia da Corte, nada podemos inferir sobre as cargas ou o número de animais utilizado nas viagens, mas por meio de seu inventário *post-mortem*, conseguimos tecer algumas considerações a este respeito. Quando faleceu, no dia seis de agosto de 1848, no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, Valentim possuía 44 bestas, duas bestas de esteira, uma besta de sela ordinária, um cavalo russo velho, três poldros e 16 bois de carro mansos. Se as tropas eram formadas por conjuntos de lotes, e cada lote possuía entre sete e nove animais, acreditamos que Tolentino era senhor de uma tropa de porte médio, com cerca de cinco ou seis lotes<sup>731</sup>.

Aparentemente, também negociava a venda de animais de carga, pois pouco tempo após a sua morte, em abril de 1849, Manoel Pedro Leite Moraes pediu para que fosse lançado no livro do Juiz de Paz de Chapéu D'Uvas, uma quitação de débito que José de Souza Barros possuía com Valentim. O documento se refere a uma transação efetivada em 1843, alusiva à compra de sete burros novos no valor de 700\$000 réis, cuja quantia deveria ser paga em quatro parcelas iguais e anuais. Neste período, com 54 anos de idade, pode ser que Tolentino ainda negociasse a compra e a venda de muares, ou talvez, já envelhecido (para os padrões de época) e cansado das andanças de tropeiro, estivesse se desfazendo dos seus animais<sup>732</sup>.

Em seu inventário *post-mortem*, contabilizamos quatro alqueires de arroz, seis de mamona, 100 de feijão e algumas “roçadas de milhos colhidos e ainda por colher”<sup>733</sup>. Certamente, alimentos consumidos pela família, mas cujo excedente era comercializado na capitania fluminense, ou mesmo nos arredores da localidade onde vivia, haja vista a expansão do setor de exportação de gêneros de abastecimento para a praça mercantil do Rio de Janeiro,

---

<sup>729</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 14,16 e 17, páginas 375, 283 e 5.

<sup>730</sup> PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*, 2001, p. 73.

<sup>731</sup> AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, ano: 1849. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Pós-emancipação e mobilidade social*. (No prelo).

<sup>732</sup> AHJF, Livros do Cartório de Chapéu D'Uvas. Livro 2, fls. 75f/v. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Pós-emancipação e mobilidade social*. (No prelo).

<sup>733</sup> AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, ano: 1849; AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 09B, 1855.

entre os anos de 1808 e 1820. Ademais, entre os bens verificamos caixas e baús de madeira, utensílios empregados no transporte de gêneros alimentícios no interior do país<sup>734</sup>.

Não por acaso, em agosto de 1820, Tolentino saiu do Rio de Janeiro com destino a Minas Gerais na companhia de cinco escravos “que trouxe”. Poucos dias depois, no registro de Matias Barbosa, deu entrada com mercadorias que pertenciam ao capitão João José Carneiro e de sua própria conta, entre as quais 92 cargas de sal, vinagre, vinho e farinha de trigo, tudo no valor de 74\$250 mil réis, enviados à comarca do Rio das Mortes<sup>735</sup>. Interessante observar que, nos registros de despachos e passaportes da Polícia, encontramos somente uma passagem de Valentim em 1820. Nos livros de direitos de entrada do registro de Matias Barbosa, no entanto, constam cinco referências, todas com destino à comarca do Rio das Mortes<sup>736</sup> (Anexo XXVIII). Na condição de camarada, parceiro ou acompanhante, é provável que tenha realizado outras viagens. Atuava sozinho, mas também associado a outros comerciantes. Às vezes, como encarregado na tropa de outros.

A função de tropeiro não esteve restrita ao transporte de cargas. Eram eles que levavam e traziam as notícias, divulgando as informações que circulavam entre os povoados. Em Minas Gerais, o tropeirismo conheceu o seu ponto alto quando a cafeicultura começou a florescer. Dada a ausência de estradas e ferrovias capazes de escoar a crescente produção do café, a função do tropeiro se tornou essencial. Conhecendo as trilhas existentes para o litoral, se converteram nos principais responsáveis pelo transporte do produto, assegurando a manutenção dos fluxos comerciais e a lucratividade desta prática no interior do país<sup>737</sup>.

Além de tropeiro, Valentim Gomes Tolentino se envolveu no comércio interno de escravos, especificamente no circuito Rio-Minas. De 1824 a 1830, realizou ao menos nove viagens, período no qual despachou mais de 30 cativos. Atuação nada desprezível, principalmente se considerarmos que 60,9% dos comerciantes que despacharam escravos para Minas Gerais o fizeram apenas uma vez. Tolentino estava entre os 6,5% que realizaram entre cinco e dez remessas, parte de um seletivo grupo de indivíduos (Anexo XXIX) (Tabela 28 – Capítulo 1).

Em 1823, no entanto, sem saídas correspondentes na Corte, Tolentino passou pelo registro do Caminho Novo com diversas mercadorias, endereçadas a diferentes comerciantes.

---

<sup>734</sup> PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*, 2001, p. 46.

<sup>735</sup> AN-CP, Códice 421, volume 14, página 375; ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 113.

<sup>736</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3388, 1820, p. 27, 178, 192 e 203.

<sup>737</sup> Nesse sentido, ver: GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961; LENHARO, Alcir. Lenharo, Alcir. *As Tropas da Moderação*, 1983; GUIMARÃES, Elione Silva. *Múltiplos viveres de afrodescendentes na escravidão e no pós-emancipação*, 2006.

De sua própria conta, além de vinhos, queijos, vinagres, bacias e outros produtos, levava dois escravos *novos*, tudo com destino à comarca do Rio das Mortes<sup>738</sup>. Em fevereiro de 1824, novamente encontramos Tolentino nos registros mineiros, desta vez, no registro de Matias Barbosa. Com destino à Vila de Sabará, transportava produtos em nome de Manoel Venâncio, Florentino Moreira Maia, Antônio da Costa Moreira, Antônio Lopes de Abreu, João Evangelista e Manoel Mendes Linhares. De sua própria conta, outra vez levava cativos *novos*, três recém-chegados (Anexo XXVIII)<sup>739</sup>. Logo, o número de escravos expedidos por ele pode ter sido ainda maior, principalmente porque o comércio de negros *novos* acontecia também ao longo dos caminhos, viés que os despachos e passaportes da Polícia da Corte não contemplam.

Dos nomes indicados por Tolentino, havia comerciantes com participação ativa no processo de distribuição de cativos na primeira metade do século XIX. O tenente coronel Antônio da Costa Moreira, por exemplo, “natural do Porto e morador na Corte”, comerciava escravos na província do Rio de Janeiro. Para Minas Gerais realizou somente um despacho, com 33 escravos *novos*. Fora a isso, concentrava os seus negócios nos municípios de Resende e São João Marcos, para onde expediu 309 africanos, em 14 viagens<sup>740</sup>.

Manoel Mendes Linhares, “natural e morador em Minas Gerais”, com frequência enviava cativos *novos* para a capitania/província mineira. De 1815 a 1830, realizou 20 viagens, com 173 escravos, 168 recém-chegados da África<sup>741</sup>. No dia 25 de fevereiro de 1815, saiu do Rio de Janeiro na companhia de um camarada, com destino a Minas Gerais, pelo registro do Paraibuna. Poucos dias depois, no registro do Caminho Novo, passou com oito escravos *novos*, todos endereçados à Vila de Sabará<sup>742</sup>. Se da capitania fluminense partiu sem nenhum cativo, os mesmos foram adquiridos ao longo do percurso, quem sabe, nos pontos de entroncamento de rotas negreiras e mercantis do tráfico interno.

Manoel Mendes Linhares, homem pardo, de rosto comprido e bastante barba, era um traficante *especializado*. Filho natural de Florência e de José Mendes Linhares, era natural de Santa Luzia do Sabará<sup>743</sup>, conforme declarou em testamento, o provável destino das remessas

---

<sup>738</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 35-36.

<sup>739</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 15-16.

<sup>740</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 1, 2, 7, 16, 19, 21 e 22, páginas 177, 159, 247, 326, 111, 179, 20, 120, 122, 192, 171, 169, 93V, 97, 232 e 268.

<sup>741</sup> AN-CP, Códice 419, 421 e 424, volumes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 19, 21 e 22, páginas 118, 376, 178V, 365, 308V, 271, 87, 158, 250, 257, 360, 2, 72V, 177V, 13, 163, 149, 74, 96 e 15V.

<sup>742</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 06, 1814-1815, p. 74.

<sup>743</sup> Sobre Manoel Mendes Linhares, sabemos ainda que era casado com Francisca Gomes de Assis, que, note-se o sobrenome Gomes, é o mesmo de Valentim, o que aponta um possível parentesco entre Francisca Gomes de Assis e Valentim Gomes Tolentino. AHPJAS, COD. 15vc, cx. 3, ordem 14 — Contas Testamentárias de Manoel Mendes Linhares, 1850.

que efetuava a partir do Rio de Janeiro. Com Valentim Gomes Tolentino mantinha mais do que vínculos mercantis, eram aparentados. O genro que exercia a função de feitor na propriedade de Tolentino, Narciso Mendes Linhares, era filho de Manoel, tal como Lucas, que também era casado com uma das filhas de Tolentino. No comércio interno de escravos, pardos também traficavam em família.

Entre 1824 e 1826, Tolentino realizou mais cinco viagens para Minas Gerais, todas com um cativo *novo*<sup>744</sup>. Sabendo havia diferentes maneiras de participar do tráfico interno de escravos, podemos considerar que os escravos expedidos por Valentim fossem previamente acertados por ele e outro proprietário, supostamente residente em Minas, visto que para lá as remessas eram destinadas. Pode ser também que ele atuasse como o interlocutor do negócio realizado entre outros comerciantes, responsável apenas pelo transporte dos cativos. No mais, pode ser que Valentim estivesse levando escravos para compor a sua própria escravaria<sup>745</sup>.

Em maio de 1824, por exemplo, cinco dias após sair do Rio de Janeiro com um escravo *novo*, Valentim deu entrada no registro de Matias Barbosa com diversos produtos. Para a Vila de Sabará transportava mercadorias da conta de outros comerciantes e de sua própria conta, mas o africano *novo* já não constava entre elas. Provavelmente, o levava para outro proprietário. Em outubro, quando novamente passou pelo registro de Matias Barbosa, seguiu para a comarca do Rio das Mortes com diversas mercadorias, entre elas, um cativo *novo*. Para o funcionário do registro, entretanto, declarou que o escravo “era de sua própria conta”, quitado “em prata e em cobre” (Anexos XXVIII e XXIX)<sup>746</sup>.

Como tropeiro e traficante de escravos, Valentim Gomes Tolentino conduzia cativos para municípios mineiros alheios a sua residência. Provavelmente, uma das formas de atuação de Tolentino no comércio interno de escravos era como condutor de cativos para outros proprietários. Quando recebia o seu pagamento, em moeda, crédito ativo e/ou em mercadorias, investia na aquisição de mais escravos *novos*. Sendo o comprometimento social com o tráfico de escravos amplamente compartilhado, pessoas que um dia ingressaram como “escravos *novos*”, transitavam depois como escravos tropeiros, parceiros e camaradas pelos mesmos fluxos e refluxos, parafraseando Verger, da convivência social com a reprodução da escravidão.

---

<sup>744</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 19, páginas 74, 86, 39, 166 e 280.

<sup>745</sup> Segundo o guia de dados da Polícia da Corte, enquanto “despacho” significava tráfico de escravos, a expressão “parte para” designava passaportes, isto é, a saída ou a passagem de uma pessoa pelo Rio de Janeiro, levando ou não cativos. Neste último caso, mesmo quando se tratava de escravos *novos*, é provável que estivessem sendo levados para compor a escravaria do próprio viajante, e não para serem vendidos a outros comerciantes. Nesse sentido, ver: FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Guia de bancos de dados referente aos códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425 do Arquivo Nacional, Coleção Polícia da Corte, CDROM. Na prática, porém, sabemos que não era tão dividido assim...

<sup>746</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 104-105 e 205.

Embora comerciase para e/ou em nome de outros proprietários, Tolentino também operava por conta própria. Em 1828, despachou 14 escravos *novos* para a província mineira, 10 em uma única remessa. No ano seguinte enviou mais 13 cativos, todos recém-chegados da África. Frisamos que remessas de 11 a 20 escravos representaram apenas 9,4% dos despachos que saíram para Minas Gerais, posto que a grande maioria dos comerciantes efetuasse envios com um ou dois cativos (49,4%) (Tabela 23 – Capítulo 1). Considerando a remessa que fez em 1830, quando expediu mais dois escravos *novos* comprados a Francisco Clemente Pinto<sup>747</sup> (Anexo XXIX), chegamos ao total de 34 escravizados, volume capaz de inseri-lo em um seletivo grupo de indivíduos, pois apenas 3,2% dos comerciantes envolvidos no tráfico interno para Minas Gerais levaram entre 31 e 40 cativos (Tabela 29 – Capítulo 1).

De 1830 em diante, não mais o encontramos nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, o que não significa dizer que tenha encerrado as suas atividades. Talvez, associado a outros comerciantes, ou mesmo a parentes, continuasse a mercadejar cativos *novos*. Ademais, lembramos que desde pequeno, na condição de camarada, um de seus filhos o acompanhava nos caminhos. É possível que ele tenha reportado o ofício a um de seus herdeiros, prática comum na atividade de tropeiro. Passados 21 anos de atuação no circuito Rio-Minas, e sendo o filho um de seus auxiliares, nada o impedia de, sozinho, conduzir as tropas encabeçadas pelo pai. Não por acaso, em 1831 encontramos Antônio Gomes Tolentino no registro do Paraibuna, transportando diversas mercadorias para a comarca do Rio das Mortes<sup>748</sup> (Anexo XXVIII).

Quando o censo de 1831 foi elaborado, Valentim Gomes Tolentino era comerciante conhecido no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Como senhor de tropas e escravos, ampliou e fortaleceu as suas redes de amizade, e ao lado de grandes potentados locais participou ativamente da sociedade onde vivia. Neste ano, junto a outros proprietários da freguesia de Simão Pereira, ainda ligado ao distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora na esfera religiosa, Tolentino assinou uma subscrição em apoio ao governo regencial. Demonstrando preocupação com as revoltas que assolavam diversos pontos do país e da província, contribuiu com 200\$000 réis, posicionando-se ao lado da elite, e, simbolicamente, junto aos defensores da “ordem”<sup>749</sup>.

Em 1836, quando José Antônio da Silva Pinto (futuro Barão de Bertioga) contratou o

---

<sup>747</sup> AN-CP, Códices 421, volume 21, páginas 212V e 260; AN-CP, Códice 424, volumes 2 e 5, página 3 e 175. É possível que Francisco Clemente Pinto fosse aparentado a Antônio Clemente Pinto, proprietário dos escravos *novos* com quem um dos devedores de Antônio Dias Tostes fizera negociação.

<sup>748</sup> ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 114 e 177.

<sup>749</sup> Biblioteca Nacional (doravante BN), Hemeroteca Digital: *Jornal “O Universal”*, I0004087-9Alt=002423Lar=001536LargOri=002048AltOri=003231, acessado em 06 de abril de 2017. Cf: GUIMARÃES, Eliane; BÔSCARO, Ana Paula. *Pós-emancipação e mobilidade social*. (No prelo)

engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld para ampliar o Caminho Novo, Valentim Gomes Tolentino e Albino Cerqueira Leite, membro de uma das famílias mais ricas de Simão Pereira, o acompanharam “em seus exames” para verificar as melhorias que seriam feitas na estrada:

“Dos ofícios do Engenheiro Fernando Halfeld (...) consta, que (...) Cumprindo-lhe verificar a medição da Estrada para reconhecer a vantagem dos atalhos, partiu o dito Engenheiro da ponte do Rio Paraibuna e havendo-se-lhe reunido na Rocinha de Simão Pereira os Cidadãos Albino de Cerqueira Leite, e Valentim Gomes Tolentino que o acompanharão em seus exames, conheceu desde logo que a picada não oferecia terreno próprio para uma Estrada cômoda, e em direção reta, por conter frequentes elevações e depressões, seguindo o rumo N.E, e o E., e que apenas se poderia aproveitar parte dela (...)”<sup>750</sup>.

A presença de Tolentino no levantamento realizado pelo engenheiro Halfeld pode ser considerado como um sinal de prestígio, o indicativo de suas redes de relacionamento. Como “homem de caminho”<sup>751</sup>, conhecia em detalhes os meandros da estrada que seria reformada, e por isso podia indicar ao engenheiro as melhores trilhas e logradouros. Ademais, a melhoria da estrada beneficiaria todos os que possuíam propriedades próximas ao trajeto, como era o caso de Valentim, ampliando as possibilidades de ganho por meio de atividades como o fornecimento de alimentos, pousos etc. No caso específico dos tropeiros, estradas melhores significavam a diminuição do tempo gasto na viagem, bem como o menor número de homens e animais no percurso.

Cerca de dois anos depois, Valentim Gomes Tolentino já ostentava o posto de alferes, provavelmente da Guarda Nacional. Ao analisar as estratégias cotidianas desenvolvidas por pardos e negros libertos em Minas Gerais, em meados do século XVIII, Francis Cotta percebeu que um dos artifícios utilizados foi o ingresso nas forças militares, visto que a ocupação de cargos de ordenança poderia proporcionar prestígio, poder, isenções de impostos e outros privilégios. O alferes atuava como a “mão direita” do capitão, e na hierarquia dos regimentos era o segundo posto de maior importância. Na prática, no entanto, “acabavam por ser mais propriamente títulos de prestígio e promoção social do que propriamente cargos públicos”<sup>752</sup>.

---

<sup>750</sup> Biblioteca Nacional (doravante BN), Hemeroteca Digital: *Jornal “O Universal”*, 15 de março de 1837: I0007575-9Alt=002336Lar=001536LargOri=002048AltOri=003115, acessado em 06 de abril de 2017. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Pós-emancipação e mobilidade social*. (No prelo)

<sup>751</sup> Nesse sentido, ver: IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho*, 2012.

<sup>752</sup> COTTA, Francis Albert. Os terços de homens pardos e pretos libertos: mobilidade social via postos militares nas Minas Gerais no século XVIII. In: *Mneme (Caicó. Online)*, Rio Grande do Norte, v. 3, n.6, p. 1-19, 2002, p. 76 e 78. Ver também: SALDANHA, Henrique Flávio Dias. *O Império da Ordem: Guarda Nacional, coronéis e burocratas em Minas Gerais na segunda metade do século XIX, 1850-1873*. (Tese de História) Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2009.

Ao que parece, Tolentino procurou se inserir também na esfera da cultura letrada, pois em 1846, apareceu como assinante do livro “Bosquejos Poéticos ou Coleção de Poesias”, organizado por Manoel Antônio Ferreira da Silva e dedicado a Manoel Ribeiro de Almeida (Oficial da Ordem da Rosa, Cavalheiro de Cristo), publicado pela Typographia Universal de Laemmert no Rio de Janeiro<sup>753</sup>. Em 1847, foi qualificado como votante no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, e pouco antes de falecer, em agosto de 1848, participou das obras da nova igreja que estava sendo construída no distrito. Fazia parte da comissão José Ribeiro de Resende, o futuro Barão de Juiz de Fora; José Damaso da Costa, como tesoureiro; e o já conhecido Antônio Dias Tostes, como procurador, mesma função que era desempenhada por Tolentino<sup>754</sup>. Certamente, os que conhecem a história de Juiz de Fora, sabem que estes homens faziam parte da elite juiz-forana da época, assim como José Antônio da Silva Pinto, a pouco mencionado.

Silva Pinto, que participou do tráfico interno de escravos de 1828 a 1831, expediu 106 cativos *novos* para Minas Gerais. No Rio de Janeiro, negociava a compra de negros *novos* com José Francisco de Mesquita, respeitado e conhecido traficante do circuito Rio-Minas<sup>755</sup> (Ver capítulo 2). Lembramos que Mesquita foi o maior credor de Antônio Dias Tostes, proprietário com quem Silva Pinto certamente se relacionava ou mantinha algum tipo de contato. Os grandes comerciantes do tráfico interno, da elite e do topo, operavam por meio de associações e/ou do parentesco, estreitando os laços sociais, políticos e econômicos que possuíam com os seus pares.

No caso de Valentim Gomes Tolentino, a atividade de tropeiro lhe conferiu prestígio e mobilidade social; por meio de suas andanças, conheceu e se relacionou com muitas pessoas, desde grandes senhores de terras e escravos, a pequenos proprietários livres e libertos. Ao se envolver no tráfico interno de escravos para Minas Gerais, ampliou sobremaneira as suas redes de contato, negociando inclusive com mercadores residentes na capital do império, como Francisco Clemente Pinto, que lhe vendeu dois cativos *novos* em 1830. Tais encadeamentos favoreceram os seus negócios e avolumaram a sua fortuna.

Por meio do testamento e dos dois inventários *post-mortem* de Valentim Gomes Tolentino, conseguimos explorar outros aspectos de sua vivência. O primeiro inventário foi aberto em 1849, mas como a viúva não conseguiu resolver o “deve e haver” do marido, o

---

<sup>753</sup> A Tipografia Universal, na época grafada como Typographia Universal, foi uma empresa editorial que compreendia editora e livraria. Esteve em atividade no Rio de Janeiro durante o século XIX, conhecida como Laemmert, pertencente aos irmãos Eduardo e Henrique Laemmert.

<sup>754</sup> ESTEVES, Albino. *Álbum do Município de Juiz de Fora*, 2008, p. 53.

<sup>755</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 7 e 23, páginas 173V e 132V; AN-CP, Códice 424, volumes 2, 3, 4 e 7, páginas 134, 87, 69 e 98.

processo foi interrompido, razão pela qual outro documento foi aberto em 1855. Em testamento, Valentim declarou ser um homem “católico apostólico romano, casado de acordo com as leis da igreja com Dona Joaquina Antônia do Nascimento”. Citou os filhos ainda vivos, Ana Rita, Maria, Margarida, José e Manuela, mas nada mencionou sobre o filho João. Este, provavelmente, faleceu ainda solteiro e antes do pai. Ao que tudo indica, Valentim possuía também um filho ilegítimo, que apesar de ter sido beneficiado em testamento, não foi reconhecido entre os herdeiros. Travava-se de Antônio Gomes Tolentino, que exercia a função de tropeiro<sup>756</sup>.

Solicitou que a sua cerimônia fúnebre fosse realizada de acordo com a vontade dos familiares; estipulando que cem missas fossem rezadas pela sua alma. Ordenou que os herdeiros pagassem a quantia de 500\$000 mil réis à Igreja de Santo Antônio do Juiz de Fora, referente a uma promessa que havia feito. Como senhor de homens, concedeu liberdade a alguns de seus escravos, e pediu para que 50 missas fossem rezadas pela alma dos cativos já falecidos. Declarou que após a sua morte a cativa Mariana gozaria de plena liberdade, e que enquanto vivesse a sua esposa, os escravos Pedro, Tereza e Felisbindo ficariam incumbidos de servi-la, sendo posteriormente libertos<sup>757</sup>.

Ainda em testamento, Valentim Gomes Tolentino alegou possuir contas de “deve e haver” com Manoel Ferreira da Silva, morador de Santa Quitéria, Termo de Santa Luzia, Minas Gerais. Com o dito Ferreira parece ter tido uma sociedade, pois com o mesmo deixou uma escritura no valor de 9:000\$000; oito ações no *Morro da Glória*; e mais 1:000\$000 que havia dado por Ferreira na *Sociedade da Lage*. No Cartório de Santa Quitéria, havia também uma escritura de dívidas de Valentim para com Ferreira, no valor de dois contos e tanto, além de outras contas que ele havia recebido a favor deste. Ademais, “em poder do dito Ferreira existem cobranças minhas de diversos em Santa Quitéria, e juntamente dinheiros dados e recebidos e cujas contas ele apresentará e se levará em conta”<sup>758</sup>.

“Declaro que tenho contas de dever e de haver com Manoel Ferreira da Silva, (...) uma escritura de nove contos e tanto e sem juros a Tanazio Nogueira da Silva (...) para creditar na referida escritura há dois contos e tanto, que eu lhe devia. Assim mais dois contos e cinquenta mil réis de oito ações do Morro da Glória (...) assim mais um conto de réis que por ele entrei na Sociedade da Lage, cujo conto retirou-se na dissolução da Sociedade em suas despesas. Assim mais que recebi em contas de José Fernandes de Oliveira por ordem de Bernardo Moreira Barbosa dois contos e sessenta mil réis. Assim mais

---

<sup>756</sup> AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, 1849. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Valentim Gomes Tolentino: a mobilidade econômica e social vivenciada por um pardo no século XIX (Zona da Mata Mineira, 1817-1855). In: *Topoi (Online): Revista de história*, v. 19, p. 122-145, 2018.

<sup>757</sup> AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, 1849.

<sup>758</sup> AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, 1849.



seiscentos mil reis por ordem do mesmo Barbosa (...) Além disto, em poder do dito Ferreira existem cobranças minhas de diversos em Santa Quitéria, e juntamente dinheiros dados e recebidos e cujas contas ele apresentara e se levava em conta. Declaro mais que passei um crédito de um conto de reis a Bernardo, ou Antônio Moreira Barbosa, sócio na Fazenda dos Macacos para abater na sobredita escritura porque Bernardo era também devedor. Declaro mais, que no livro primeiro de meu compadre Ferreira deixou-me ele a dever um conto e tanto, em cobre; se eu dever-lhe igual quantia em notas só restar-me há o câmbio que corria naquela época, e se eu não lhe dever deve-me Ferreira & Companhia pois foram cargas que trouxe para o Tabuleiro, digo, para a Sociedade do Tabuleiro Grande<sup>759</sup>. (Grifos nossos).

Quem eram estes homens com os quais Valentim fazia negócios?

Manoel Ferreira da Silva era provavelmente um homem de negócios. Nada sabemos sobre a sua origem ou a data de nascimento, mas supomos que ainda jovem se mudou para Minas Gerais, região na qual se envolveu nas mais diversas atividades. A começar pela mineração, posto que a referência às ações que ele e Valentim possuíam no *Morro da Glória* e na *Sociedade da Lage*, estivessem relacionadas às minas de ouro, em Sabará<sup>760</sup>. Não por acaso, em 1824, identificamos Valentim Gomes Tolentino conduzindo escravos e mercadorias em nome de Manoel Ferreira, com destino a esta mesma localidade, pelo registro de Matias Barbosa (Anexo XXVIII). Portanto, além da mineração, seguiam-se atividades mútuas relacionadas ao tráfico interno de escravos, visto que Manoel Ferreira expediu cerca 95 negros *novos* para a província mineira, distribuídos em remessas de até 51 africanos, em cinco despachos<sup>761</sup>.

Partindo do princípio de que Manoel Ferreira da Silva era de fato associado a Valentim Tolentino, não seria surpresa se as contas recebidas “de José Fernandes de Oliveira por ordem de Bernardo Moreira Barbosa” fossem referentes ao tráfico interno de escravos. Quando Manoel despachou 51 cativos para a província mineira, em 1826, o seu abonador foi justamente José Fernandes de Oliveira, o mesmo homem de quem Valentim recebeu contas a favor de Ferreira. Sobre José Fernandes de Oliveira, sabemos que atuou na *terceira perna* do tráfico em meados de 1816, quando efetuou o seu primeiro despacho para a província mineira, pelo registro do Paraibuna. Nos municípios de Campos dos Goytacazes e Resende, parece ter

---

<sup>759</sup> AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, 1849.

<sup>760</sup> Neste caso, o Morro da Glória estaria localizado em Nova Lima, Minas Gerais, nas proximidades de Sabará, município que havia pertencido à Santa Luzia. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Volume 8, Partes 3-4 p. 952,998.

<sup>761</sup> AN-CP, Códices 419, 421 e 424, volumes 1, 8 e 16, páginas 7, 185, 194, 82, 89, 9V. No registro de Matias Barbosa, em 1824, também encontramos referências à Manuel Ferreira da Silva. Neste sentido, ver: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 103, 139-140. Como chefe de tropa, Manoel Ferreira da Silva realizou viagens para Minas Gerais, Rio de Janeiro e até para a Espanha, mas na condição de parceiro, camarada ou acompanhante, certamente participou de outros envios. Cf.: Rio de Janeiro: AN-CP, Códices 421, 424 e 425, volumes 1, 3 e 12, páginas 352V, 82, 328 e 140; Espanha: AN-CP, Códice 421, volume 18, página 98.

constituído algum tipo de negócio, não diretamente vinculado ao mercado de homens, mas relacionado à distribuição de gêneros de abastecimento<sup>762</sup>.

A partir de 1824, no entanto, é possível que José Fernandes de Oliveira tenha se especializado no comércio de escravos para Minas de Gerais, talvez antes, pois em 1823, no registro do Caminho Novo, um comerciante de alcunha José Ferreira de Oliveira passou com 31 escravos *novos* em direção ao município de Ouro Preto<sup>763</sup>. Para a província mineira, de 1824 a 1832, realizou 29 despachos, que juntos somaram 128 cativos *novos*<sup>764</sup>. De forma menos recorrente operou nas rotas Rio-Paraná e Rio-Rio Grande do Sul, expedindo escravos recém-chegados em pequenas remessas<sup>765</sup>. Interessante observar que, ainda em 1817, se identificou como “mestre da lancha Flor do Mar”, fornecendo indícios sobre o seu envolvimento no comércio de cabotagem. Confirmamos esta hipótese para os anos de 1823 e 1824, quando José Fernandes apareceu levando cativos para Santa Catarina e São Paulo, notadamente para Laguna e Santos. A bordo do sumaca do Pinha seguiu para Santa Catarina, e na sumaca de Nossa Senhora da Penha foi para a capitania/província paulista, na companhia de alguns escravos marinheiros<sup>766</sup>. Ademais, foi responsável pelo abono de alguns despachos para a província mineira. Entre 1826 e 1828, garantiu o envio de 611 escravos *novos*, demonstrando o seu completo envolvimento no processo de distribuição regional de cativos<sup>767</sup>. Atuou também como vendedor de escravos, e no ínterim de 1828-1831, vendeu 263 africanos para Minas e 50 para o Rio de Janeiro<sup>768</sup>.

Sobre Bernardo Moreira Barbosa, que ordenou a José Fernandes de Oliveira que entregasse as contas de Manoel Ferreira da Silva para Valentim Tolentino, sabemos que realizou uma viagem para Minas Gerais em 1822, com 30 escravos *novos*<sup>769</sup>. Por fim, no que se refere à firma “Ferreira & Companhia”, que devia a Valentim a quantia de um conto e tanto em cargas que ele havia transportado para a “Sociedade do Tabuleiro Grande”, presumimos que fosse especializada em outras atividades que não o comércio de escravos. Apenas uma

---

<sup>762</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 7, 8, 9, 12, 14 e 16, páginas 215, 144V, 238, 163V, 24, 140 e 393.

<sup>763</sup> Nas fontes consultadas, os sobrenomes Ferreira, Fernandes e Ferraz muitas vezes se confundem devido à grafia e/ou mesmo as abreviações utilizadas. Eram registros feitos à mão, aliás, por várias delas. Com efeito, cada funcionário escrevia, percebia e reproduzia as informações repassadas de um jeito. Não obstante, a probabilidade de que se tratasse do mesmo traficante não pode ser descartada. Cf.: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod. 3019, 1823, p. 117.

<sup>764</sup> AN-CP, Códices 421 e 424, volumes 2, 4, 5, 6, 7, 8, 19, 21, 22 e 23, páginas 340V, 139, 30, 103, 190, 205, 294, 45V, 211, 242V, 9, 32, 129, 173V, 77, 81, 21, 33, 84, 111, 180, 211, 152, 182, 185, 187, 14 e 113.

<sup>765</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 3, 5 e 8, páginas 166V, 56 e 168.

<sup>766</sup> AN-CP, Códice 390, volumes 3 e 4, páginas 11 e 29.

<sup>767</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 1 e 2, páginas 46, 77, 79, 80, 82, 83, 158, 33, 46, 48, 49, 59, 84, 142, 143, 161, 167, 171 e 172.

<sup>768</sup> AN-CP, Códice 424, volumes 2, 3, 4 e 5, páginas 230, 233, 265, 38V, 105V, 109, 134V, 20, 54, 75, 78, 170, 174, 34 e 140.

<sup>769</sup> AN-CP, Códice 421, volume 16, páginas 179.

referência a ela foi encontrada nos despachos e passaportes da Polícia da Corte na primeira metade do século XIX<sup>770</sup>.

No geral, pode-se dizer que os homens com os quais Tolentino realizava negócios estavam, em maior ou menor grau, envolvidos no tráfico interno de escravos no circuito Rio-Minas. O comércio interno de cativos contribuiu para estabelecer e estreitar os vínculos mercantis entre mercadores, bem como atar social e politicamente os homens livres, inclusive os pardos comerciantes de escravos<sup>771</sup>. O comércio interno de cativos estruturava a sociedade porque, além de abastecer as vilas e as cidades com africanos *novos*, contribuía para fortalecer as ligações mercantis e creditícias entre os comerciantes. Egressos do cativo como Tolentino faziam parte do pacto social escravista.

Além de traficante e tropeiro, os créditos e as cobranças citadas em testamento nos permite inferir que Valentim Gomes Tolentino era também prestamista. Nascido na fazenda da Cachoeira, em João Gomes (Santos Dumont), é possível afirmar que ele viveu na região mineradora de Sabará, e que mantinha investimentos em Santa Quitéria. Quando faleceu, em 1848, Tolentino era senhor de 46 escravos, 14 a mais do que possuía em 1831. A grande maioria continuava a ser de africanos homens, que apesar de possuírem idades mais elevadas, estavam ainda na faixa etária de 15 a 50 anos. A escravaria contava agora com a presença de quatro idosos e de sete infantes crioulos, o que significa dizer que, além do tráfico de escravos, Valentim apostava na reprodução natural dos cativos.

Entre os bens arrolados em seu inventário *post-mortem*, identificamos um grande pasto gramado, uma casa de engenho de café, dois moinhos, um paiol, duas casas térreas, uma casa de morada em Juiz de Fora e uma casa de sobrado no valor de 7:000\$000 réis. Possuía ainda 200 alqueires de terras de cultura na Fazenda São Clemente, que supomos ser a antiga Garanjangá, bem como um sítio denominado “Cachoeira”, na Fazenda do Mato Virgem. No que se refere à produção de café, constatamos 52 mil cafeeiros, 10 mil novos, 30 mil velhos e 12 mil sem discriminar a qualidade. Para mais, os louvados avaliaram 900 arrobas de café colhido e 250 arrobas de café limpo<sup>772</sup>. Entre os objetos, móveis, louças, instrumentos de trabalho, roupas de cama, vestimentas e alguns objetos de luxo, como utensílios de prata, de cobre, de ferro e uma liteira. Encontramos indícios de que a propriedade produzia farinha e cachaça, seja para a subsistência ou mesmo para o comércio, pois além de um forno de torrar

---

<sup>770</sup> AN-CP, Códice 424, volume 3, páginas 143V. Nesta ocasião, a firma “Ferreira & Companhia” realizou a venda de três cativos *novos* a José Bernardo Borges.

<sup>771</sup> Sobre a participação de forros no comércio de cativos, ver: FERREIRA, Roberto Guedes. Comércio interno de cativos, 2015, v. 1, p. 317-360.

<sup>772</sup> Os cafezais novos que possuía podem ser interpretados como resultado da expansão de suas lavouras, visto que neste período a produção cafeeira de Santo Antônio do Juiz de Fora encontrava-se em fase ascendente. AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, ano: 1849; caixa: 09B, 1855.

farinha e um alambique, tachos de diferentes tamanhos foram aferidos. Quanto aos bens semoventes, além dos animais já citados e referentes à atividade de tropeiro, Tolentino possuía 31 carneiros e 58 suínos.

No inventário que foi aberto em 1849, havia uma lista de 23 devedores de *contas e dinheiros emprestados a prêmio*, sugerindo que Valentim também praticava a usura. Nenhuma das dívidas era de grande monta, mas ainda assim significativas para o período. Havia outra relação de 39 devedores *por acento de livro*, que ao que tudo indica, se refere a pessoas que compraram mantimentos e/ou outros produtos comercializados pelo tropeiro<sup>773</sup>. Junto aos devedores de Valentim, encontramos alguns comerciantes que participaram do tráfico interno de escravos, como Feliciano Coelho Duarte, Manoel José Barbosa e João Ferreira da Silva, este último, responsável pelo envio de 233 escravos *novos* para Minas Gerais, em médios e grandes despachos, o maior com 74 africanos<sup>774</sup>.

Quando a viúva de Tolentino retomou o inventário, em 1855, já não havia dívidas ativas a receber. Em relação às dívidas passivas, foi dito que os credores ainda não haviam calculado o montante correto. Entre os credores, Honório Augusto Ferreira Armonde (Barbacena), João de Cerqueira Dias, Francisco de Cerqueira Dias (Porto da Estrela, Rio de Janeiro), José Roberto Francisco dos Reis (Barbacena), Manoel Rodrigues da Costa (Borda do Campo), o já conhecido Francisco Clemente Pinto (Rio de Janeiro) e a Igreja de Santo Antônio do Juiz de Fora<sup>775</sup>. Decerto, as dívidas de Tolentino atestam os negócios realizados por ele no circuito traficante Rio-Minas.

Além dos créditos relacionados, consta no inventário um documento de *devo que pagarei* datado de 25 de novembro de 1831, no qual Manoel Mendes Linhares, o comerciante traficante que era pai dos genros de Valentim, fora credor dele na quantia de 1:323\$000 réis. O inventário foi encerrado sem maiores informações quanto aos outros débitos, mas as dívidas ativas e passivas que ele possuía, forneceram importantes indícios acerca de suas atividades, a exemplo do débito que contraiu com Honório Ferreira Armond, membro de uma das famílias mais ricas de Minas Gerais, de renomados tropeiros e traficantes de escravos<sup>776</sup>.

---

<sup>773</sup> Entre os devedores ativos de Valentim encontramos Vicente Rodrigues Pontes, proprietário que vivia no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora e que será abordado mais adiante. No inventário do dito Pontes consta que “relativo a umas terras no valor de 111\$170 réis, devo ao alferes Valentim Gomes Tolentino”. AHMPAS, Inventário de Vicente Rodrigues Pontes, 2SVC, IN 85/16. AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, ano: 1849. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Pós-emancipação e mobilidade social*. (No prelo)

<sup>774</sup> AN-CP, Códice 421, volumes 16, 19 e 21, páginas 81, 128, 324 e 48; AN-CP, Códice 421, volumes 9 e 10, páginas 137, 315, 341 e 277. No registro do Paraibuna, em 1831, identificamos João Ferreira da Silva transportando mercadorias para a comarca do Rio das Mortes e para o município de Ouro Preto. Cf.: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Cod. 2993, 1831, p. 21 e 169.

<sup>775</sup> Dos credores mencionados somente José Roberto Francisco dos Reis informou o valor de sua dívida, que era de 1:951\$947 réis. AHUFJF, Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, 1849.

<sup>776</sup> LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas*, 2010.

No ano de 1849, Valentim teve os seus bens avaliados na quantia de 89:007\$140 réis, mas descontadas as dívidas passivas e outros custos do processo, chegamos ao total de 87:104\$140 réis. Metade deste valor coube à viúva meeira; a terça correspondeu a 14:517\$356 réis; e o restante foi dividido entre os cinco herdeiros já mencionados em testamento. A legítima foi de 5:806\$942 réis, e coube aos legatários parte dos bens de raiz, semoventes, móveis e cativos.

**Tabela 58: Composição da fortuna de Valentim Gomes Tolentino em mil réis, 1849 e 1855**

BENS	Inventário de 1849		Inventário de 1855	
	Total	% no monte	Total	% no monte
Cobre, prata, ferro e instrumentos de	650\$280	1,19	361\$100	0,38
Escravos (do monte, alforriados, dos dotes)	20:190\$000	36,87	44:680\$000	47,96
Animais (cavalares, gado, suínos, caprinos)	2:574\$000	4,70	2:822\$000	3,02
Bens Móveis	426\$000	0,77	567\$740	0,60
Bens de raiz (terra e benfeitorias)	21:100\$000	38,53	25:160\$000	27,01
Cafeeiros	-----	-----	16:000\$000	17,17
Mantimentos	550\$000	1,00	1:256\$000	1,34
Dívidas ativas		16,16		
Dinheiros em notas	409\$900	0,74		
Café (900@ de café em coco e 250@ de café limpo)	-----	-----	2:300\$000	2,46
<b>Total</b>	<b>54:749\$280</b>	<b>100%</b>	<b>93:146\$740</b>	<b>100%</b>

Fonte: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Valentim Gomes Tolentino, 2018, p. 138.

Para mensurar a importância da riqueza acumulada por Valentim, recorreremos aos estudos de Rita Almico sobre os padrões de fortuna em Juiz de Fora nos séculos XIX e XX. Como possuidores de “pequena fortuna”, para o período situado entre 1870 e 1914, a autora considerou somente aqueles que possuíam um monte-mor superior a 10:000\$000 réis<sup>777</sup>. Embora se refira aos padrões de riqueza posteriores à segunda metade do século XIX, os argumentos de Almico servem como parâmetro para avaliar a fortuna de Tolentino, que deve ser pensada como parte integrante de um contexto anterior, visto que a sua fortuna começou a ser constituída quando o município ainda se destacava pela produção de alimentos e gêneros de subsistência.

Mas afinal, o que determinava um homem rico naqueles tempos? Em uma sociedade escravista, ser senhor de terras e escravos certamente influenciava na riqueza de um indivíduo.

<sup>777</sup> ALMICO, Rita de Cássia da S. *Fortunas em Movimento: Um Estudo Sobre as Transformações na Riqueza Pessoal em Juiz de Fora/1870 – 1914*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia/Unicamp, 2001.

É claro que as desigualdades regionais devem ser consideradas, uma vez que as diferenças socioeconômicas podiam determinar distintos padrões de riqueza. Ainda assim, partimos do princípio de que no sul da Zona da Mata mineira, a fortuna esteve calcada na posse de terras e escravos. Com Valentim Gomes Tolentino não parece ter sido diferente. Suas atividades comerciais e o posterior envolvimento com a cultura cafeeira lhe renderam bons frutos, assim como a participação que teve no tráfico interno de escravos para Minas Gerais, entre os anos de 1824 e 1830.

Pressupõe-se, todavia, que a sua fortuna não foi decorrente de herança, mas conquistada e acumulada de forma gradual, ao longo dos anos. Sem dúvida alguma, a posição socioeconômica que Tolentino alcançou, teve por base as relações verticais e horizontais que estabeleceu dentro e fora da província mineira, com homens livres e egressos do cativeiro. Outrossim, a solidez familiar foi fundamental, pois com Joaquina Antônia do Nascimento permaneceu casado por pelo menos 30 anos, o que denota uma relação sólida e a não dispersão da herança entre os herdeiros. No que tange à mobilidade geracional, novos documentos estão sendo coletados, e por meio deles buscaremos verificar a ulterior situação dos filhos e dos netos de Valentim, tema que será abordado em pesquisas futuras<sup>778</sup>.

Por ora, cabe ressaltar que, com o passar do tempo, Tolentino começou a ser tratado com certa deferência pela elite juiz-forana, que em finais da década de 1830, já se referia a ele como “ilustríssimo”, “senhor” e “amigo”<sup>779</sup>. Mas o fato de ser estimado e respeitado, não impediu que com essa elite se envolvesse em uma série de confrontos jurídicos, sobretudo relacionados à posse de terra. Vejamos do que se trata.

Em setembro de 1835, Valentim foi nomeado tutor das três herdeiras de Dona Thereza Maria de Jesus: Maria, Francisca e Tereza<sup>780</sup>. Thereza Maria de Jesus era descendente da elite local, filha de Manoel Vidal Lage e de Maria Perpétua do Rosário, nascida no povoado de Engenho do Mato (futuro distrito de Chapéu D’uvas), em meados 1770. Thereza foi casada com o capitão José Pinto de Souza, que em testamento declarou ser natural da freguesia de Inhomirim, Rio de Janeiro. Filho legítimo de pai homônimo e de D. Brizida Cabral de Souza, José morava na Fazenda do Medeiros, próximo ao distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora.

---

<sup>778</sup> A cor/condição social de “pardo” associada ao nome de Valentim Gomes Tolentino consta somente no censo de 1831. Não obstante, em registros paroquiais de batismo já coligidos, referentes aos filhos de Tolentino, essa mesma cor/condição social aparece com frequência, na segunda metade do século XIX.

<sup>779</sup> AHUFJF, Fundo Benjamim Colucci. Ação de força velha de Valentim Gomes Tolentino, controle: 30A08, 1838.

<sup>780</sup> AHMPAS, Contas de Tutela, Valentim Gomes Tolentino, 1836, 2svc, cx. 88, ordem 6. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Minha Vivência*: propriedade de terras e conflitos na trajetória de vida de Valentim Gomes Tolentino. (No prelo)

Ademais, casado “a face da igreja” com D. Thereza, relatou não ter tido filhos, nem mesmo em estado de solteiro<sup>781</sup>.

Envolvido no tráfico interno de escravos para Minas Gerais, José Pinto de Souza realizou 12 ou mais viagens na companhia de escravos *novos* e cativos “que trouxe”, mormente para a capitania/província mineira, embora também se deslocasse para o município de Resende. Supomos que trabalhasse com tropas de gado, carregamentos de fumo e outras mercadorias, pois pelos registros do Picu e da Mantiqueira, entre os anos de 1805 e 1828, passou por pelo menos 23 vezes<sup>782</sup>. Ora, no ir e vir das estradas, não seria surpresa que Valentim Gomes Tolentino e José Pinto de Souza já se conhecessem.

Quando o censo de 1831 foi elaborado, Thereza possuía 60 anos de idade. Era uma senhora viúva e habitava o fogo de número seis, na companhia de Maria, Francisca e Floriano, todos pardos e menores de 14 anos<sup>783</sup>. As duas meninas, inocentes expostas na casa do casal desde muito pequenas, foram batizadas em 1822 e 1824, quando se tornaram afilhadas do capitão José Pinto de Souza e de sua esposa. A julgar pela faixa etária dos infantes, após a morte do marido, Thereza provavelmente assumiu a chefia da propriedade, e sozinha se responsabilizou pela criação dos meninos. Sozinha também exercia o mando sob 24 cativos, notadamente jovens e adultos<sup>784</sup>.

Com a morte de José Pinto de Souza, em meados de 1826, Thereza ficou como a sua única herdeira. Quando faleceu, quase dez anos depois do marido, nomeou como testamenteiros o sargento-mor Antônio João do Valle Amado<sup>785</sup>, José Vidal de Macedo, seu irmão, e Valentim Gomes Tolentino, seu vizinho. Nesta ocasião, Valle Amado foi escolhido como testamenteiro e inventariante, e Valentim assumiu o papel de tutor das herdeiras órfãs.

Menos de sete meses depois de ter assumido a tutela das meninas, Valentim Gomes Tolentino foi intimado pela justiça para prestar contas da mesma. Entre os bens herdados pelas

---

<sup>781</sup> Projeto Compartilhar, Capitão José Pinto de Souza, testamento e inventário. Disponível no site: <http://www.projetocompartilhar.org/>. Acessado em 18 de junho de 2018.

<sup>782</sup> Minas Gerais: AN-CP, Códices 419, 421 e 424, volumes 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 14, 19, 21, páginas 64, 144V, 382V, 119, 46, 12, 14V, 115V, 208, 277, 167, 171 e 167V; Rio de Janeiro: AN-CP, Códices 411 e 421, volumes 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 e 14, páginas 185, 87, 375, 309V, 11, 96V, 34, 209, 213, 328, 111V e 60V. Ver também: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Cod. 16, 1804-1809, p. 43; Cod. 728, 1810 p. 16, 22, 33; Cod. 2570, 1817-1819, p. 14, 18, 38 e 47; Cod 2572, 1820, p. 25; Cod. 688, 1815-1829, p. 44, 53, 60, 63, 109, 110, 112 e 121; Cod. 1921, 1825, p. 2; Cod. 798, 1826, p. 2; Livro de registro de rendimento das entradas de Picu, Cod. 427, 1822, p. 2; Cod. 429, 1823, p. 3 e 8.

<sup>783</sup> Lista nominativa de habitantes do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>784</sup> Em 1831, a herdeira Tereza ainda não vivia com D. Thereza, posto que não a encontramos na lista nominativa de habitantes do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora.

<sup>785</sup> De acordo com a lista nominativa de 1831, Antônio João do Valle Amado era lavrador, cafeicultor e senhor de 72 escravos, dono da segunda maior escravaria do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Ademais, em 1824, no Registro de Matias Barbosa, identificamos Valle Amado conduzindo 22 escravos *novos* para a comarca do Rio das Mortes. Cf.: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro de Matias Barbosa, Cod. 3176, 1824, p. 34.

órfãs, constavam 35 escravos, que Valentim achou por bem juntar aos seus próprios cativos, evitando-se assim a contratação de um feitor. Mas o seu envolvimento foi além, pois em benefício das legatárias de Thereza alegou ter trabalhado

“(…) abrindo rasgões sobre um terreno alagadiço, em que nunca se pode conservar boas estradas, consertei por duas vezes os caminhos em terras das mesmas órfãs, completei a roçada das mesmas para dez alqueires de planta de milho, queimei, plantei, cerquei, capinei e a roça oferece boas esperanças. Com os mesmos escravos das órfãs trabalhei ao depois em lavoura minha para ressarcir os serviços que os meus tinham prestado”.<sup>786</sup>

Não sabemos como Valentim Tolentino exercia poder sobre 35 cativos alheios, mas por persuasão ou coerção, ou mesmo por uma combinação de ambos, os pôs a trabalhar para as herdeiras e para si próprio. De algum modo, Tolentino foi capaz de exercer poder sobre a escravaria, poder reconhecido pelos próprios escravos, uma vez que continuaram trabalhando. Pode ser que este poder derive da relação prévia e estreita entre ele e a viúva, além do tratamento dispensado aos cativos.

Ao apresentar os gastos que teve com o vestuário, as visitas médicas e os remédios para os cativos das órfãs, informou que “(...) sobre a educação das órfãs, nada exijo, estão aprendendo, reunidas às minhas filhas; também nada despendi com sua sustentação”. Consta ainda, junto à prestação de contas, que Valentim havia alugado o rancho de Thereza à Lucas Mendes Linhares (seu genro e filho de Manoel Linhares), e contratado Jose da Silva Xavier e sua esposa para administrarem a Fazenda do Medeiros<sup>787</sup>.

Dois meses após assumir a tutela das órfãs, Tolentino promoveu o casamento da herdeira mais velha, Maria Antônia de Jesus, com Antônio Gomes Tolentino, o filho tropeiro que havia sido criado em sua casa. O consórcio foi realizado em 1835, e contou com a colaboração de Valentim, que neste dia ofereceu “aos meus amigos, um jantar da maneira que me pareceu; mas cuja despesa não levo em conta, por ser mera generosidade minha”<sup>788</sup>. Ao que parece, além de defender os interesses das órfãs, Tolentino aproveitou a oportunidade para agir em benefício de próprios seus familiares. Arrendou o rancho de Thereza ao genro Lucas, e casou o filho ilegítimo com a principal legatária da herança.

Não obstante os gastos e as demais condutas adotadas por Tolentino, o que realmente provocou a intimação para a prestação de contas e a remoção da tutela das meninas foram

---

<sup>786</sup> AHMPAS, Contas de Tutela, Valentim Gomes Tolentino, 1836, 2svc, cx. 88, ordem 6. GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Minha Vivência*. (No prelo)

<sup>787</sup> AHMPAS, Contas de Tutela, Valentim Gomes Tolentino, 1836, 2svc, cx. 88, ordem 6. GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Minha Vivência*. (No prelo)

<sup>788</sup> AHMPAS, Contas de Tutela, Valentim Gomes Tolentino, 1836, 2svc, cx. 88, ordem 6. GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Minha Vivência*. (No prelo)



questões relacionadas à terra. Ao que tudo indica, antes de falecer, Thereza Maria de Jesus havia doado a Antônio João do Valle Amado uma sorte de terras na fazenda do Medeiros. Por conta disso, pouco depois de sua morte, Valle Amado chamou Tolentino para demarcar e dividir as terras que pertenciam a ele, e que ficavam próximas ao terreno onde estava localizada a propriedade das órfãs. Não concordando com as divisas do sargento-mor, Valentim Tolentino realizou atos de posse nos terrenos<sup>789</sup>. Tais acontecimentos levaram João do Valle Amado a chamar o tutor para uma conciliação no Juiz de Paz, sob a alegação de que o mesmo estava invadindo áreas que não lhe pertenciam.

Temeroso de iniciar uma ação sem reais possibilidades de sair vencedor, Valentim consultou os letrados, mas como a conciliação no Juiz de Paz não se concretizou, Valle Amado abriu uma ação de força nova contra Tolentino<sup>790</sup>. Na petição inicial, o autor alegou que havia comprado parte das terras que pertenciam a D. Tereza Maria de Jesus no ano de 1832, e que o réu

“(…) com vinte ou trinta escravos seus e de suas legatárias, herdeiras da vendedora do suplicante, roçou e derrubou matos e capoeiras, e não satisfeito com isso, aproveitando-se da ausência do suplicante em dias do mês de janeiro deste ano de 1836, fez um grande rancho de passageiros nas mesmas terras e lugar chamado ranchinho, e por todos estes fatos cometeu força, espólio com invasão e ataque ao direito de propriedade”<sup>791</sup>.

À petição, anexou uma escritura particular de compra e venda das terras, e junto a ela um recibo de quitação no valor de 800\$000. Valentim não se intimidou perante o segundo maior proprietário de escravos do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, e a seu favor argumentou que os documentos apresentados pelo autor não possuíam valor legal. A justiça deu ganho de causa a Valle Amado, e, apesar de Valentim Tolentino ter apelado à decisão do juiz, para que o processo tivesse um desfecho jurídico no Tribunal do Rio de Janeiro, as partes entraram em consenso e a ação foi encerrada.

---

<sup>789</sup> BR, AN, RIO, REF. 8.O.ACI.03632. Ação de força nova, autor Antônio Joao do Valle Amado e réu Valentim Gomes Tolentino, Testamento de Tereza Maria de Jesus, juntado ao processo. GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Minha Vivência*. (No prelo)

<sup>790</sup> Ações de Força Nova e de Força Velha nos remete a alegações de espólio e esbulho de terras, sendo o principal objetivo destes processos restituir os autores (aqueles que promoveram a ação) de todos os danos causados pelos réus (aqueles que eram considerados culpados no processo). Segundo Cristiano Christillino, uma ação de “Força” podia ser de Força Nova ou de Força Velha. No primeiro caso, o esbulho deveria ser feito antes de um ano e um dia; no segundo caso, excedia esse limite temporal. CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Ação de Esbulho. In: MOTTA, Márcia; GUIMARÃES, Elione (Orgs.). *Propriedades e Disputas: fontes para a história do oitocentos*. Guarapuava: Unicentro, Niterói: EDUFF, 2011, p. 87. Ver também: JUSTI, Tatiana Angélica. *Apropriação Territorial: concessão e apossamentos de terras na região de Franca (1805-1850)*. (Dissertação de Mestrado) Faculdade de História Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2008.

<sup>791</sup> BR, AN, RIO, REF. 8. O. ACI. 03632. Ação de força nova, autor Antônio Joao do Valle Amado e réu Valentim Gomes Tolentino. GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. *Minha Vivência*. (No prelo)

Pouco tempo depois, em março de 1838, Valentim entrou com uma ação de força velha contra José Bastos Pinto e sua consorte, ambos seus vizinhos<sup>792</sup>. Além da convivência diária que mantinham no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, Valentim e Bastos Pinto já haviam se cruzado às barras da justiça, cerca de quatro anos antes, quando este último apareceu como a vítima em um processo crime no qual o escravo de Valentim Tolentino foi acusado de “resistência à ordem judicial e uso de armas proibidas”<sup>793</sup>.

Segundo testemunhas, o problema havia começado por volta da meia noite, quando “negros e negras de (...) Valentim Gomes Tolentino e negros de Bello Monte e de Vicente Rodrigues Pontes e do Medeiros e do Doutor Guilherme e de José Venâncio de Almeida e outros” se juntaram no paiol de Vicente Rodrigues Pontes para “se advertir na dança”<sup>794</sup>. Vicente Rodrigues era um homem pardo, de 72 anos, que exercia a função de lavrador. No município de Juiz de Fora, vivia na companhia de 16 escravos, majoritariamente africanos homens em idade produtiva. Era vizinho de Pedro Teixeira de Carvalho, influente capitão cuja filha se casou com Antônio Dias Tostes, e também de Dona Thereza Maria de Jesus, a viúva que legara a função de tutor à Valentim<sup>795</sup>.

Sobre Bello Monte e Medeiros nada podemos afirmar, apenas que não viviam no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora no ano de 1831. Quanto ao médico Guilherme, supomos que tenha se mudado para Juiz de Fora pouco tempo depois, pois nos autos do processo foi descrito como “lavrador, casado, e morador no distrito”. José Venâncio de Almeida, outro proprietário residente no distrito, exercia a função de lavrador e possuía aproximadamente 50 anos de idade<sup>796</sup>.

Indicado como testemunha, o filho de José Venâncio de Almeida disse “que em número de cinquenta a sessenta pouco mais ou menos”, os escravos destes senhores se ajuntaram “brincando de quimbetes”<sup>797</sup>, e quando foram ordenados a se retirar, assim o fizeram, “menos Manoel cabra, que se mostrou ‘pimpão’”. De forma mais detalhada, o médico Guilherme Pedro Kemmil explicou o que aconteceu:

---

<sup>792</sup> No que se refere à José Bastos Pinto, sabemos que no circuito Rio-Minas atuou de 1819 a 1830, período no qual realizou quatro viagens, com 20 escravos *novos*. AN-CP, Códice 419, 421 e 424, volumes 1, 2, 13 e 19, páginas 47, 203, 98 e 19.

<sup>793</sup> AHMPAS, Processo crime, 2SVC/ PC/ Caixa, 78; Ordem 15.

<sup>794</sup> AHMPAS, Processo crime, 2SVC/ PC/ Caixa, 78; Ordem 15.

<sup>795</sup> Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831.

<sup>796</sup> Entre os anos de 1814 e 1815, por duas vezes identificamos José Venâncio de Almeida passando pelo registro do Caminho Novo, ambas com destino ao município de “São João”. Em 1814, transportava cargas de molhados e outros produtos; em 1815, conduzia um escravo *novo*. ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Cod.06, 1814-1815, p. 26 e 63. Ademais, cabe lembrar que José Venâncio de Almeida consta na lista de devedores de Antônio Dias Tostes.

<sup>797</sup> Kimbete, sub (III) Certa dança executada ao som do tambor. A. de Assis Júnior, Dicionário kimbundu-português. Linguístico, histórico, botânico e corográfico, Luanda: Argente, Santos e Cia Ltda., s/d, p. 129

“Jose Venâncio de Almeida e seu filho Francisco Venâncio haviam ido (...) observar de perto o ajuntamento dos escravos, que se dava no paiol de Vicente Pontes (...) casualmente apanharam um escravo de sua propriedade que havia feito um furto de mantimentos, destinado ao ajuntamento. Então ele castigou seu escravo e foram todos ao dito paiol, onde havia 5 escravos, 4 pertencentes ao dito Pontes. Recomendaram aos ditos escravos que não fizessem tal ajuntamento (...) e se retiraram. Mas logo depois se ajuntaram vários escravos e começaram uma disputa entre eles (...) muitas vozes e tambores e outros instrumentos começaram a tocar pouco depois e o estrondo e algazarra se aumentou de tal modo que assustou a sua família, motivo por que despachou dois escravos para rogar ao escrivão que viesse prestar-lhe companhia e socorro”<sup>798</sup>.

José Bastos Pinto chegou para prestar “socorro” acompanhado de seus dois filhos, e juntos seguiram para o ajuntamento dos escravos. Ao encontrar os seus próprios cativos em meio à algazarra, “lhes deu umas relhadas”, e quando Francisco Venâncio deu umas “relhadas em um escravo de seu pai cujo escravo se achava perto de Manoel cabra, escravo de Valentim Gomes Tolentino”, este “se ofendeu perguntando em voz alta a Francisco Venâncio – Quem é você? Quem é você?”. O escravo Manoel cabra, que pertencia a Tolentino, não admitia sofrer castigo de um senhor que não fosse o seu. O escravo cabra respaldava a sua fala baseado na posição social de seu senhor, um dos maiores escravistas daquela sociedade, homem de poder e influência social e política. Aliás, os acusadores se referiram aos cativos de Tolentino como “negros e negras de”. Reconhecidamente, Tolentino era reputado como um grande senhor de escravos.

A parte seguinte do processo se mostra um tanto quanto confusa, e devido à má conservação do documento, não conseguimos saber o que por certo sucedera. Deduzimos que tenha sido utilizada uma arma de fogo, pois “(...) com uma espingarda (...) disparou o tiro quase encostado aos ouvidos do dito Doutor (...)”. Inquirido sobre o porquê de estar armado, Manoel cabra respondeu que “andava com as armas por ser vigia da roça de seu senhor e que não se entregou à prisão porque queria fugir para cassa e levar os seus parceiros”. Indagado sobre o porquê atirou, disse que “não houve intenção de matar ninguém”. Questionado sobre o motivo do ajuntamento de tantos escravos, disse que “a princípio era para se divertir e que de certo tempo para cá era também para nomeação de oficiais para seus brinquedos”<sup>799</sup>. Reputado entre os seus parceiros, Manoel cabra representava a encarnação do poder senhorial sobre os demais escravos. Andava armado com a autorização de seu senhor.

No libelo acusatório, foi dito que o réu “em oras que deveria estar recolhido em casa de seu senhor, encontrava-se no lugar chamado Paiol de Vicente Rodrigues Pontes, reunido com mais escravos, armado de faca e espingarda, na estrada para o Rio de Janeiro”. Infelizmente, a

---

<sup>798</sup> AHMPAS, Processo Crime, 2SVC/ PC/ Caixa, 78; Ordem 15.

<sup>799</sup> AHMPAS, Processo Crime, 2SVC/ PC/ Caixa, 78; Ordem 15.

parte do processo que abarca a defesa está ilegível. Ainda assim, com base nos trechos que estão nítidos, supomos que novos argumentos tenham sido apresentados, pois o réu conseguiu ser absolvido ainda em dezembro de 1834.

Todavia, em fevereiro de 1838, Valentim Tolentino se envolveu em um outro confronto jurídico, dessa vez, diretamente relacionado a José Bastos Pinto. No ano em questão, Tolentino acusou Bastos Pinto de estar invadindo as suas terras, adquiridas ao capitão Pedro Teixeira de Carvalho e a Vicente Rodrigues Pontes, ambos já mencionados e moradores no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Como acusado, Bastos Pinto disse que em relação às terras de Rodrigues Pontes, havia mais de dez anos que ele exercia posse sobre elas, e que não eram as mesmas que pertenciam a Tolentino. Negou também ter invadido as terras da sesmaria de Clara Maria Tolentino, mãe de Valentim, visto que após as mesmas serem medidas e demarcadas por Pedro Teixeira de Carvalho, que afirmava ser o verdadeiro dono, ele as havia comprado<sup>800</sup>.

Importante esclarecer que, tanto Valentim Tolentino quanto Bastos Pinto adquiriram terras de Pedro Teixeira e Vicente Pontes. Ademais, o período em que se desenrolou a ação de força velha de Tolentino contra Bastos Pinto, apresenta-se como bastante confuso no que tange à posse de terras no Brasil. Primeiro, porque em 1822 foi revogada a Lei de Sesmarias, fazendo com que até o ano de 1850, quando foi estabelecido a Lei de Terras, o país fosse marcado pela ausência de uma normatização jurídica em relação à terra. Segundo, porque as leis portuguesas continuaram a ser utilizadas mesmo após a Independência do Brasil, provocando um vagaroso processo de desvinculação de normas<sup>801</sup>.

Como era de praxe, antes que a questão entre Tolentino e Bastos Pinto fosse parar nos Tribunais de Justiça, houve uma tentativa de conciliação. A mesma não foi bem-sucedida, e, de acordo com Tolentino, Bastos Pinto utilizava de seu poder despótico para cultivar em terras que não lhe pertenciam, na divisa entre as suas propriedades. Afirmou que não desistiria do processo, e como árbitros indicou João Antônio Tostes e José Damaso da Costa<sup>802</sup>. Caso houvesse necessidade, o Juiz de Paz poderia desempatar o impasse. Bastos Pinto concordou

---

<sup>800</sup> GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Conflitos agrários às margens do Caminho Novo: sesmarias, posse, usufruto e mercado de terra (Juiz de Fora oitocentista). *Territórios e Fronteiras (UFMT. Online)*, v. 13, p. 454-504, 2020.

<sup>801</sup> JUSTI, Tatiana Angélica. *Apropriação Territorial*, 2008, p. 27-28.

<sup>802</sup> José Damaso da Costa Lage, lavrador de 42 anos idade, era importante proprietário de terras e escravos no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora. Além disso, cabe lembrar que este mesmo senhor atuou ao lado de Tolentino nas obras da Igreja nova, que estava sendo construída em Juiz de Fora, exercendo a função de tesoureiro. ESTEVES, Albino. *Álbum do Município de Juiz de Fora*, 2008, p. 53; Lista nominativa do distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, 1831. Sobre João Antônio Dias Tostes nada podemos afirmar, a não ser que era irmão do já conhecido Antônio Dias Tostes. Nesse sentido, ver: Genealogia mineira. Site: [http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes\\_mg.html](http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes_mg.html) Acessado em 18 de junho de 2018.

com a proposta, e de sua parte indicou o reverendo Francisco Mendes Linhares e o capitão José Caetano Rodrigues Horta<sup>803</sup>.

Surpreendente composição de árbitros fizeram os envolvidos. A esposa de José Bastos Pinto possuía parentesco com José Damaso da Costa, indicado como mediador de Valentim. Dele, Tolentino havia comprado a Fazenda da Garanjanga, em 1827. O reverendo Francisco Mendes Linhares, por sua vez, era irmão do genro de Tolentino, o feitor Narciso Mendes Linhares, casado com Ana Rita.

Apesar das relações parentais, antes que os envolvidos comparecessem ao tribunal de justiça, Valentim Tolentino recebeu uma carta de José Damaso da Costa declinando da indicação para atuar como árbitro:

Ilustríssimo Senhor Valentim Gomes Tolentino, sua casa, treze de março de mil oitocentos e trinta e oito. Meu amigo e Senhor, sinto informar não poder ir ao seu chamado pois não desejo me comprometer com Vosmecê e nem com o primo Bastos, por este motivo de maneira alguma posso ir; remeto os couros e fios de sapateiro que pede. Estimo sua saúde e da ilustríssima senhora dona, e a toda a mais família. De Vosmecê amigo, Obrigado e criado – José<sup>804</sup>.  
(Grifos nossos)

João Tostes também não aceitou a nomeação, deixando claro que tomar partido de um ou outro litigante poderia trazer indisposições e inimizades.

Ilustríssimo Senhor Valentim Gomes Tolentino – (...) espero em sua pessoa desforçar-me para o dito fim, pois como amigo não deve persistir que eu leve alguma desfeita, bem sabe que vivemos a tempos sobre rumos e nessa ocasião apresentar-se; e outra mais, ainda ontem perante o Juiz de Paz e Francisco Bastos e Capitão Agostinho e outros senhores que se achavam em uma arrumação de Antônio Joaquim, a qual não se fez, eu disse perante os mesmos que por amizade não ia em arrumações, sim obrigado pela lei e pelas as inimizades que tenho adquirido falar em o que chega ao meu alcance, e fico certo que neste objeto me há de desforçar pelas razões que lhe exponho e por ser com estima seu amigo, obrigado e criado. Tostes<sup>805</sup>. (Grifos nossos)

Frente à recusa dos indicados, Tolentino informou ao Juiz que não apontaria novos substitutos, e que daria prosseguimento à ação em Juízo, com o quê concordou Bastos Pinto.

---

<sup>803</sup> José Caetano Rodrigues Horta, também morador no distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, era lavrador e possuía 35 anos de idade. Senhor de terras e de 38 escravos, fazia parte de uma importante e conhecida linhagem de potentes mineiros. GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Conflitos agrários às margens do Caminho Novo, 2020.

<sup>804</sup> AHUFJF, Fundo Benjamim Colucci. Ação de força velha de Valentim Gomes Tolentino, controle: 30A08, 1838. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Conflitos agrários às margens do Caminho Novo, 2020.

<sup>805</sup> AHUFJF, Fundo Benjamim Colucci. Ação de força velha de Valentim Gomes Tolentino, controle: 30A08, 1838. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Conflitos agrários às margens do Caminho Novo, 2020.

Cabe observar que, algumas testemunhas foram arroladas tanto pelo advogado do autor quanto pelo do réu, entre eles Antônio Dias Tostes e Pedro Teixeira de Carvalho.

Por fim, entre recursos e oitivas, a ação se arrastou até 27 de agosto de 1854, e tendo falecido em 1848, Tolentino não viveu para ver o resultado do litígio. Na sentença do processo contra Bastos Pinto, a justiça determinou que toda a terra que esteve sob a posse de Pedro Teixeira de Carvalho, excluindo a parte que foi vendida a Bastos Pinto, pertencia a Tolentino. Quanto às terras de Vicente Pontes, ficou decidido que também seriam restituídas ao ex-tropeiro. Os réus foram condenados “(...) nos frutos e rendimentos desses mesmos terrenos, perdas e danos desde a indevida ocupação”, e nas custas do processo. Bastos Pinto e a esposa apelaram da sentença, que foi novamente confirmada a favor de Tolentino, em 1855, pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro<sup>806</sup>.

\*\*\*\*\*

As trajetórias de Valentim Gomes Tolentino e de Antônio Dias Tostes, salvo possíveis diferenças e particularidades, refletem a história de agentes bem relacionados, que pautados no trabalho, as relações sociais e familiares, alcançaram prestígio e destaque na sociedade juiz-forana. Concomitante ao tráfico interno de escravos, que certamente contribuiu para a projeção de suas fortunas e para a construção de redes de negócio e sociabilidade, Valentin e Dias Tostes se envolveram e se especializaram em outras atividades, nem sempre relacionadas ao comércio de escravos, mas igualmente importantes para a consolidação social e econômica desses personagens.

Mas nem só de homens afortunados era composta a história do tráfico interno de escravos no Brasil. Comerciantes eventuais e não especializados, que por apenas uma vez participaram deste mercado, constituíram maioria nos registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte. No distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora, claramente dependente do tráfico interno para a manutenção e a reposição da mão de obra cativa, encontramos alguns deles. São sujeitos ainda pouco explorados, cujos nomes simples e a ausência de fontes impedem que um estudo mais aprofundado seja feito acerca de suas trajetórias.

\*\*\*\*\*

Ao refletir sobre as realidades passadas, tentando recuperar vivências cotidianas e ações individuais, buscamos melhor compreender a *sociedade traficante*, não como um todo, mas por

---

<sup>806</sup> AHUFJF, Fundo Benjamim Colucci. Ação de força velha de Valentim Gomes Tolentino, controle: 30A08, 1838. Cf: GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Conflitos agrários às margens do Caminho Novo, 2020.

meio da análise de algumas trajetórias em particular. Tais escolhas não foram aleatórias, primeiro porque se tratava de indivíduos que residiam na capitania/província que mais importou cativos *novos* na primeira metade do século XIX; segundo porque cada um, na medida de suas possibilidades, participou do mercado interno regional de cativos, o que nos permitiu analisar este comércio sob diferentes *prismas*.

Ao tratar com atenção a multiplicidade de suas experiências, nem sempre lineares e que por vezes apresentaram contradições e ambiguidades, conseguimos nos aproximar um pouco mais daqueles que, pelos sinuosos caminhos do eixo do Sul-Sudeste do Brasil, na primeira metade do oitocentos, comerciaram cativos *novos* e outras mercadorias. Sujeitos comuns, histórias ímpares. Alguns, influentes e poderosos comerciantes de escravos, outros, pardos tropeiros e egressos do cativo, todos envolvidos no negócio de comprar e vender negros *novos* no interior. Para pequenos, médios ou grandes proprietários, o tráfico interno de escravos representou uma possibilidade de auferir maiores lucros, de expandir suas redes de contato, amizade e sociabilidade.

Diversos grupos sociais participaram do processo de distribuição de cativos pelo interior do país, à frente de pequenos, médios ou grandes comboios de escravos recém-chegados. Em síntese, foram mais do que comerciantes. Conformaram os pilares de uma *sociedade traficante*, que apesar de hierarquizante e concentrada, gozava do respaldo social de diferentes atores sociais, possuía capilaridade e formava uma espécie de *modus vivendi* social traficante naturalizado, vivia-se dele e para ele, de diferentes maneiras.

O objetivo não foi, em nenhum momento, elaborar uma biografia ou a “história de vida” desses personagens. Partindo do princípio de que “o indivíduo não se isola do tecido social que é o seu e não pode ser considerado o *locus* de uma singularidade”<sup>807</sup>, buscamos entender as estratégias familiares e individuais adotadas por alguns comerciantes, em meio a um complexo conjunto de ações e pensamentos. Em suma, perceber aspectos que de outro modo passariam despercebidos, descobrir quem eram, como viviam e como operavam os comerciantes que participaram da *terceira perna* do tráfico.

---

<sup>807</sup> DOSSE, François. *O desafio biográfico: escrever uma vida*. São Paulo, EDUSP, 2009, p. 255.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os registros de despachos e passaportes emitidos pela Polícia da Corte do Rio de Janeiro, entre os anos de 1809 e 1833, não deixam margem a dúvidas: a cidade do Rio de Janeiro era não só a principal porta de entrada de escravos das Américas no limiar dos oitocentos, mas também o maior centro redistribuidor de cativos partir do qual a escravidão se reproduziu no Brasil. A cadeia do comércio interno de escravos, com início na capitania/província fluminense, atingia rincões interioranos, como Cuiabá, mas também os centros econômicos do Sul-Sudeste que mais absorveram mão de obra escrava de origem africana, como Minas Gerais, produtora de alimentos, o açucareiro município de Campos dos Goytacazes, no Norte fluminense, a capitania/província de São Paulo, os litorais do Rio Grande de São Pedro do Sul etc.

Por sua magnitude geográfica e demográfica, o tráfico interno de escravos contou com a participação de diferentes atores sociais, desde grandes negociantes que já atuavam no mercado atlântico, até de escravos tropeiros que transitavam pelos circuitos mercantis do eixo Sul-Sudeste do Brasil, o então centro econômico mais dinâmico do país. Com efeito, podemos dizer que o processo de venda e distribuição de cativos pelo interior do país não difere muito de outros segmentos do mercado nesta mesma época. Este “modelo”, que perpassa o comércio de cabotagem, o transporte de rebanhos e mesmo o tráfico atlântico de escravos, apresenta características semelhantes: o predomínio de comerciantes eventuais e o controle dos negócios nas mãos de grandes mercadores. Assim, no atacado ou no varejo, a operação do negócio era a um só tempo concentrada e pulverizada, daí que as remessas podiam abranger de um a 240 cativos.

Na *sociedade traficante*, o grosso dos negócios estava concentrado nas mãos de grandes comerciantes, vendedores *especializados* que operavam em larga escala, mas também na venda de poucos cativos. Dentre eles, encontramos mercadores de grosso trato da praça mercantil do Rio de Janeiro, barões, viscondes e comendadores da Ordem de Cristo, homens influentes na política imperial. Se dedicaram, é certo, a outras atividades, mas como especialistas no negócio de comprar e vender escravos, permaneceram neste ramo do comércio por *anos a fio*. Souberam aproveitar as conjunturas favoráveis do mercado, como o foi quinquênio de 1826-1830, quando negociaram a venda de milhares de escravos *novos* para várias capitanias/províncias do país. Igualmente, se valeram de antigas estruturas utilizadas nos negócios de cabotagem, e readaptaram as suas redes mercantis para atender o comércio interno de escravos também no contexto da ilegalidade.



Não obstante controlassem o ritmo dos negócios, os grandes mercadores do tráfico interno, da elite e do topo, atuaram ao lado de milhares de pequenos comerciantes. Criaram e recriaram o mercado de cativos junto a uma multidão de varejistas eventuais, de homens e mulheres forros, padres, parceiros, camaradas, marinheiros e até de escravos tropeiros. De baixo para cima, a *sociedade traficante* foi legitimada e alimentada pela escravização e pela venda de milhões de cativos. Havia também, como vimos, aqueles que iam à Corte do Rio de Janeiro somente para fazer compras a fim de abastecer as suas próprias escravarias com negros *novos*, termo de época que aludia aos cativos recém-chegados d'África, que conformavam a imensa maioria dos escravos mercadejados no eixo Sul-Sudeste do Brasil.

Concentrado e aberto, com grandes e pequenos vendedores, o tráfico interno de escravos era obra socialmente compartilhada. Era assim porque uma *sociedade traficante* se definia para muito além do mero uso da mão de obra escrava, posto que implicasse o compartilhar de valores e hierarquias sociais e políticas comuns com base na escravidão, inclusive a diferenciação de uma elite de comerciantes de escravos<sup>808</sup>. Por isso, a hierarquia social e econômica de uma *sociedade traficante* era inseparável da participação diferenciada no trato interno de cativos. Cada um agia conforme as suas possibilidades, mas oportunidades não faltaram àqueles que desejavam participar.

No presente trabalho, além de analisar a estrutura do negócio e os perfis de comerciantes, buscamos compreender os modos de atuação, as redes mercantis, as parcerias etc. Para isso, portanto, tendo em vista a amplitude de regiões as quais o tráfico interno de cativos atingia, priorizamos a análise do circuito Rio-Minas, e, mais especificamente, de alguns comerciantes de escravos que viviam nos distritos de Juiz de Fora e de Chapéu D'uvas, municípios que pertenceram a comarca do Rio das Mortes até o ano de 1833. A ideia, mediante o cruzamento de registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, e de outras fontes locais, como os livros de registros de direitos de entrada, por exemplo, foi de aferir as rotas, os agentes, os mecanismos práticos de atuação, as negociações, enfim, o papel do comércio e dos comerciantes de escravos para a reprodução da escravidão e a conformação de uma *sociedade traficante*.

Assim, mais do que gráficos, quadros e tabelas, abordamos as relações estabelecidas entre os agentes que participaram da *terceira perna* do tráfico, seja entre o tropeiro e o vendedor de cativos, entre a família de comerciantes pardos e os seus escravos, entre os grandes negociantes e os seus associados etc. Para além de dados quantitativos, o cruzamento entre os registros de despachos e passaportes com outras fontes documentais, qualitativas e seriais,

---

<sup>808</sup> FINLEY, Moses. *Escravidão antiga e ideologia moderna*, 1991; SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos*, 1998, cap. 9.

relevaram as principais características do tráfico interno de escravos, inclusive a construção de retratos falados da escravidão e da liberdade.

Neste sentido, a redução de escala foi empregada para nos ajudar a construir uma perspectiva global, a compreender determinadas realidades históricas e seus componentes estruturais. Afinal, fenômenos sociais e experiências cotidianas não são processos únicos, daí conseguirem se perpetuar ao longo do tempo e do espaço. São produto da “repetição” de certas relações sociais que conformam uma dada sociedade, o “excepcional-normal” de Edoardo Grendi<sup>809</sup>.

Por meio da singularidade de cada história, ressaltamos o papel do tráfico interno de escravos na projeção de fortunas, na construção de redes de negócio, e também na sociabilidade entre indivíduos de grandes, médias e pequenas propriedades. Igualmente, percebemos o papel do tráfico interno de escravos na mobilidade social de alguns atores sociais marcados pela experiência da escravidão. A priori, sujeitos com bases sociais distintas, mas que constituíram fortunas e se aproximaram, provavelmente, pelo tráfico interno. Consideramos, portanto, que as trajetórias abordadas podem ser a base inicial de possíveis generalizações, ainda que limitadas pelo escopo da pesquisa. O Brasil resulta de uma *sociedade traficante*.

---

<sup>809</sup> GRENDI, Edoardo. Repensar a micro-história. In: REVEL, Jacques (Org.) *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2000, p. 251-262.

## **ANEXOS**

## Anexo I

### Remessas de escravos novos, que trouxe, ladinos e crias enviados para Bahia (1809-1833)

Anos	Total de escravos novos enviados para a Bahia	Novos % de (a)	Novos % de (b)	Total geral dos novos nos códices (a)	Total do tráfico atlântico (b)
<b>1809-14</b>	--	--	--	<b>6.696</b>	<b>68.271</b>
<b>1815-21</b>	--	--	--	<b>19.038</b>	<b>136.210</b>
1822	--	--	--	9.508	23.280
1823	5	0,1	0,0	4.668	19.640
1824	19	0,2	0,1	12.319	24.620
1825	--	--	--	9.143	26.240
1826	8	0,0	0,0	17.514	35.540
1827	2	0,0	0,0	11.056	28.350
1828	--	--	--	21.680	45.390
1829	81	0,4	0,2	18.176	47.280
1830	6	0,0	0,0	21.632	30.920
<b>1822-30</b>	<b>121</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>125.696</b>	<b>281.260</b>
<b>1824-30</b>	<b>116</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>111.520</b>	<b>238.340</b>
1831	--	--	--	1.214	--
1832	--	--	--	16	--
1833	--	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>121</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>152.660</b>	<b>485.741</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. Obs. I: Excluindo-se os anos de 1811 e 1819, não há registros para a Bahia no período de 1810 a 1821. Obs. II: Em 1822, registros da Polícia da Corte nada informaram sobre os “tipos” de escravos. Obs. III: Tabela feita com base nos registros que informaram o número de escravos *novos* enviados. Estimativas do tráfico atlântico em: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 51.

## Anexo II

### Despachos de escravos realizados por Antônio Tertuliano dos Santos (1822-1832)

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
1º Despacho	10/02/1822	São Paulo – Santos	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
2º Despacho	23/02/1822	São Paulo – São Sebastião	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
3º Despacho	25/02/1822	São Paulo Santos	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
4º Despacho	14/03/1822	Rio de Janeiro - Parati	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
5º Despacho	15/04/1822	São Paulo	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
6º Despacho	30/04/1822	São Paulo - Santos	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
7º Despacho	30/04/1822	São Paulo – São Sebastião	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
8º Despacho	15/06/1822	São Paulo - Santos	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
9º Despacho	15/06/1822	Rio de Janeiro - Parati	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
10º Despacho	15/07/1822	Rio de Janeiro - Parati	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
11º Despacho	16/09/1822	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
12º Despacho	17/09/1822	São Paulo - Ubatuba	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
13º Despacho	16/11/1822	Rio de Janeiro - Parati	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
14º Despacho	01/02/1823	São Paulo – Santos	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
15º Despacho	14/02/1823	São Paulo - Santos	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
16º Despacho	12/03/1823	São Paulo - Ubatuba	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
17º Despacho	14/06/1823	São Paulo – São Sebastião	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
18º Despacho	14/06/1823	São Paulo / por Parati	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
19º Despacho	10/07/1823	São Paulo/ por Parati	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
20º Despacho	20/08/1823	São Paulo/ por Parati	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
21° Despacho	26/08/1823	São Paulo - Santos	13 escravos <i>novos</i>	--	--	--
22° Despacho	23/09/1823	São Paulo/ por Parati	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
23° Despacho	23/09/1823	São Paulo - Santos	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
24° Despacho	04/10/1823	São Paulo – Santos	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
25° Despacho	06/10/1823	São Paulo – São Sebastião	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
26° Despacho	16/11/1823	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo ladino	--	--	--
27° Despacho	25/11/1823	São Paulo - Santos	1 escravos <i>novo</i>	--	--	--
28° Despacho	28/11/1823	São Paulo - Santos	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
29° Despacho	20/01/1824	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	1 escravo ladino	--	--	--
30° Despacho	23/01/1824	São Paulo – São Sebastião	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
31° Despacho	24/01/1824	São Paulo – São Sebastião	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
32° Despacho	01/04/1824	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
33° Despacho	03/04/1824	São Paulo - Santos	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
34° Despacho	05/04/1824	São Paulo - Santos	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
35° Despacho	21/04/1824	São Paulo	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
36° Despacho	30/04/1824	São Paulo – Santos	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
37° Despacho	04/05/1824	São Paulo - Santos	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
38° Despacho	12/08/1824	São Paulo - Santos	13 escravos <i>novos</i>	--	--	--
39° Despacho	22/11/1824	São Paulo	18 escravos <i>novos</i>	--	--	--
40° Despacho	23/11/1824	São Paulo - Iguape	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
41° Despacho	03/01/1825	São Paulo	56 escravos <i>novos</i>	--	--	--
42° Despacho	29/03/1825	Rio de Janeiro - Resende	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
43° Despacho	16/06/1825	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
44° Despacho	09/08/1825	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
45° Despacho	08/09/1825	São Paulo	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
46° Despacho	12/09/1825	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
47° Despacho	15/10/1825	São Paulo 40	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
48 ° Despacho	24/11/1825	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
49° Despacho	30/03/1826	São Paulo - Santos	30 escravos <i>novos</i>	--	--	--
50° Despacho	12/04/1826	São Paulo - Santos	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
51° Despacho	27/04/1826	São Paulo	31 escravos <i>novos</i>	--	--	--
52° Despacho	28/04/1826	Rio de Janeiro - Parati	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
53° Despacho	29/04/1826	São Paulo	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
54° Despacho	18/05/1826	São Paulo - Santos	21 escravos <i>novos</i>	--	--	--
55° Despacho	31/05/1826	Rio de Janeiro - Resende	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
56° Despacho	03/07/1826	São Paulo	1 escravo ladino	--	--	--
57° Despacho	19/07/1826	São Paulo - Santos	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
58° Despacho	15/02/1827	Rio de Janeiro - Parati	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
59° Despacho	16/10/1827	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
60° Despacho	16/10/1827	São Paulo – Santos	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
61° Despacho	12/12/1827	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
62° Despacho	13/12/1827	São Paulo	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
63° Despacho	14/12/1827	São Paulo	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
64° Despacho*	17/12/1827	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
65° Despacho	07/02/1828	São Paulo	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
66° Despacho	27/03/1828	São Paulo - Santos	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
67° Despacho	14/04/1828	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
68° Despacho	22/04/1828	São Paulo	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
69° Despacho	23/04/1828	São Paulo	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
70° Despacho	28/04/1828	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
71° Despacho	29/04/1828	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
72° Despacho	10/05/1828	São Paulo	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
73° Despacho	07/07/1828	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
74° Despacho	07/01/1829	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo ladino	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
75° Despacho	30/01/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
76° Despacho	06/02/1829	São Paulo – por terra	1 escravo ladino	--	--	--
77° Despacho	10/02/1829	São Paulo	18 escravos <i>novos</i>	--	--	--
78° Despacho	28/02/1829	Rio de Janeiro – São João Marcos	71 escravos <i>novos</i>	--	--	--
79° Despacho	11/05/1829	São Paulo	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
80° Despacho	20/05/1829	São Paulo	25 escravos <i>novos</i>	--	--	--
81° Despacho	17/08/1829	Rio Grande do Sul – Porto Alegre	1 escravo ladino	--	--	--
82° Despacho	02/10/1829	Rio de Janeiro – Parati	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
83° Despacho	02/10/1829	São Paulo - Iguape	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
84° Despacho	02/10/1829	São Paulo - Iguape	3 escravos ladinos	--	--	--
85° Despacho	03/10/1829	Rio de Janeiro - Parati	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
86° Despacho	05/10/1829	São Paulo – Santos	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
87° Despacho	06/10/1829	São Paulo	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
88° Despacho	09/10/1829	São Paulo	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
89° Despacho**	23/10/1829	São Paulo	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
90° Despacho**	03/11/1829	São Paulo	23 escravos <i>novos</i>	--	--	--
91° Despacho	05/11/1829	São Paulo	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
92° Despacho	03/12/1829	São Paulo	21 escravos <i>novos</i>	--	--	--
93° Despacho**	07/12/1829	São Paulo	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
94° Despacho	12/12/1829	São Paulo	1 escravo <i>novo</i>	Antônio Tertuliano dos Santos	--	--
95° Despacho	15/01/1830	São Paulo	8 escravos <i>novos</i>	Antônio Tertuliano dos Santos	--	--
96° Despacho**	15/01/1830	São Paulo – Santos	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
97° Despacho**	26/01/1830	Rio de Janeiro - Parati	14 escravos <i>novos</i>	--	--	--
98° Despacho**	26/01/1830	São Paulo	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--



Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
99° Despacho**	26/01/1830	São Paulo - Santos	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
100° Despacho**	26/01/1830	São Paulo – São Sebastião	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
101° Despacho	15/02/1830	São Paulo – por terra	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
102° Despacho	16/02/1830	São Paulo – por terra	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
103° Despacho**	18/02/1830	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
104° Despacho	15/04/1830	Rio de Janeiro - Parati	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
105° Despacho	16/04/1830	São Paulo – por terra	64 escravos <i>novos</i>	--	--	--
106° Despacho	18/04/1830	São Paulo	64 escravos <i>novos</i>	--	--	--
107° Despacho	08/06/1830	Rio de Janeiro - Resende	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
108° Despacho	17/07/1830	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
109° Despacho	21/08/1830	Rio de Janeiro - Parati	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
110° Despacho	30/09/1830	São Paulo – Ubatuba	1 escravo ladino	--	--	--
111° Despacho	17/08/1831	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo ladino	--	--	--
112° Despacho	24/11/1831	Rio de Janeiro - Parati	2 escravos ladinos	--	--	--
113° Despacho	26/11/1831	Rio de Janeiro – Parati	2 escravos ladinos	--	--	--
114° Despacho	10/12/1831	Rio Grande do Sul	3 escravos ladinos	3	--	--
115° Despacho	06/02/1832	São Paulo – São Sebastião	2 escravos ladinos	--	--	--
116° Despacho	15/06/1833	Rio de Janeiro – Parati	5 escravos ladinos	--	--	--
<b>TOTAL:</b>	<b>878 escravos <i>novos</i> + 27 escravos ladinos = 905 escravos</b>					

Fonte: AN-CP, Códices 390, 411, 421, 424 e 425. \*O proprietário dos escravos *novos* é Manoel Pereira Barros.

\*\*O proprietário dos escravos *novos* é Antônio Tertuliano dos Santos.

### Anexo III

#### Escravos vendidos por Joaquim Antônio Ferreira e associados (1826-1830)

Vendas	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1º Venda *	14/08/1826	Minas Gerais	Antônio Francisco de Avezedo	12 escravos <i>novos</i>	Antônio Francisco de Avezedo
2º Venda	14/08/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Bernardo Rodrigues Faria	7 escravos <i>novos</i>	Bernardo Rodrigues Faria
3º Venda	17/08/1826	Não informa	Veríssimo José Coelho	27 escravos - 26 <i>novos</i> 1 ladino	Veríssimo José Coelho
4º Venda	18/08/1826	Minas Gerais	Antônio Joaquim de Castro	5 escravos <i>novos</i>	Antônio Joaquim de Castro
5º Venda	16/09/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Veríssimo José Coelho	10 escravos - 5 <i>novos</i> e 5 ladinos	Veríssimo José Coelho
6º Venda	08/02/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Bernardo Rodrigues Faria	3 escravos - 1 <i>novo</i> e 2 ladinos	Bernardo Rodrigues Faria
7º Venda**	22/02/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Bernardo Rodrigues Faria	57 escravos - 56 <i>novos</i> 1 ladino	Bernardo Rodrigues Faria
8º Venda	07/03/1828	Minas Gerais	João Rodrigues de Macedo	11 escravos <i>novos</i>	João Rodrigues de Macedo
9º Venda	01/04/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	José Vitor dos Santos	1 escravo <i>novo</i>	José Vitor dos Santos
10º Venda	14/05/1828	Minas Gerais	Jacinto Álvares da Costa	40 escravos <i>novos</i>	Jacinto Álvares da Costa
11º Venda	22/05/1828	São Paulo	Antônio Dias Toledo	16 escravos <i>novos</i>	Antônio Dias Toledo
12º Venda	28/05/1828	Não informa	Antônio Belfortes Arantes	25 escravos <i>novos</i>	Antônio Belfortes Arantes
13º Venda	29/05/1828	Não informa	Antônio Lins da Silva	6 escravos <i>novos</i>	Antônio Lins da Silva
14º Venda	09/06/1828	Minas Gerais	José Gonçalves Moreira	17 escravos <i>novos</i>	José Gonçalves Moreira
15º Venda	16/06/1828	Minas Gerais	Antônio José Álvares	9 escravos <i>novos</i>	Antônio José Álvares
16º Venda	16/06/1828	Minas Gerais	Luis Álvares Franco	11 escravos <i>novos</i>	Luis Álvares Franco
17º Venda	12/07/1828	São Paulo	Cláudio Legaunt	3 escravos <i>novos</i>	Cláudio Legaunt
18º Venda	17/12/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Joaquim Tomas de Faria	78 escravos <i>novos</i>	Joaquim Tomas de Faria
19º Venda	30/07/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Francisco José de Barros	25 escravos <i>novos</i>	Francisco José de Barros
20º Venda	31/07/1828	Minas Gerais	Antônio José Álvares	3 escravos <i>novos</i>	Antônio José Álvares

<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>21° Venda***</b>	31/07/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Veríssimo José Coelho	8 escravos <i>novos</i>	Veríssimo José Coelho
<b>22° Venda****</b>	15/06/1829	Minas Gerais	José Antônio da Silva	38 escravos <i>novos</i>	José Antônio da Silva
<b>23° Venda</b>	22/06/1829	Minas Gerais	José de Sá Rocha	8 escravos <i>novos</i>	José de Sá Rocha
<b>24° Venda</b>	22/06/1829	Minas Gerais	Antônio José de Cravalho	30 escravos <i>novos</i>	Antônio José de Cravalho
<b>25° Venda</b>	25/06/1829	Minas Gerais	Joaquim Barbosa de Faria	5 escravos <i>novos</i>	Joaquim Barbosa de Faria
<b>26° Venda</b>	17/09/1829	Paraná-Paranaguá	Manoel Moreira Lirio	12 escravos <i>novos</i>	Manoel Moreira Lirio
<b>27° Venda</b>	07/10/1829	Minas Gerais	José Antônio da Silva	22 escravos <i>novos</i>	José Antônio da Silva
<b>28° Venda</b>	07/11/1829	Minas Gerais	Luís de Asevedo	1 escravo <i>novo</i>	Luís de Asevedo
<b>29° Venda</b>	13/11/1829	Minas Gerais	Manoel Fonseca Pinho	1 escravo <i>novo</i>	Manoel Fonseca Pinho
<b>30° Venda</b>	03/12/1829	Minas Gerais	Antônio Sousa Moreira	5 escravos <i>novos</i>	Antônio Sousa Moreira
<b>31° Venda</b>	03/12/1829	Minas Gerais	Manoel Sousa Meireles	6 escravos <i>novos</i>	Manoel Sousa Meireles
<b>32° Venda</b>	05/12/1829	Rio de Janeiro - Macaé	Domingos Monteiro Guimarães	9 escravos <i>novos</i>	Domingos Monteiro Guimarães
<b>33° Venda</b>	10/12/1829	Rio de Janeiro - São João Marcos	João José Cardoso	70 escravos <i>novos</i>	João José Cardoso
<b>34° Venda</b>	10/12/1829	Minas Gerais	José Domingues Gomes	8 escravos <i>novos</i>	José Domingues Gomes
<b>35° Venda</b>	12/12/1829	Minas Gerais	Paulo José de Sousa	34 escravos <i>novos</i>	Paulo José de Sousa
<b>36° Venda</b>	12/12/1829	Minas Gerais	José Silvério Pereira	10 escravos <i>novos</i>	José Silvério Pereira
<b>37° Venda</b>	12/12/1829	Minas Gerais	Florianio Rufino dos Santos	2 escravos <i>novos</i>	Florianio Rufino dos Santos
<b>38° Venda</b>	14/12/1829	Rio Grande do Sul - Porto Alegre	Pedro José Bernardo	3 escravos <i>novos</i>	Pedro José Bernardo
<b>39° Venda</b>	16/12/1829	Rio Grande do Sul	Francisco José Barros e Companhia	13 escravos <i>novos</i>	Francisco José Barros e Companhia
<b>40° Venda</b>	16/12/1829	Rio de Janeiro - Resende	José Antônio Dias Novaes	8 escravos <i>novos</i>	José Antônio Dias Novaes
<b>41° Venda</b>	17/12/1829	Rio Grande do Sul	Manoel José Gomes Moreira	3 escravos <i>novos</i>	Manoel José Gomes Moreira
<b>42° Venda</b>	07/01/1830	Minas Gerais	José Garcia de Matos	1 escravo <i>novo</i>	José Garcia de Matos
<b>43° Venda</b>	11/01/1830	Minas Gerais	José Antônio de Castro Guimarães	14 escravos <i>novos</i>	José Antônio de Castro Guimarães
<b>44° Venda</b>	14/11/1830	Rio de Janeiro - Resende	Francisco Carmo Froes	23 escravos <i>novos</i>	Francisco Carmo Froes

<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>45° Venda</b>	16/01/1830	Rio de Janeiro - Angra dos Reis	Manoel José Firme	10 escravos <i>novos</i>	Manoel José Firme
<b>46° Venda</b>	16/01/1830	Rio de Janeiro - São João Marcos	João José Cardoso	30 escravos <i>novos</i>	João José Cardoso
<b>47° Venda</b>	18/01/1830	Rio Grande do Sul	Francisco José de Barros	9 escravos <i>novos</i>	Francisco José de Barros
<b>48° Venda</b>	18/01/1830	Rio Grande do Sul	João Batista Lopes Gonçalves	6 escravos <i>novos</i>	João Batista Lopes Gonçalves
<b>49° Venda*****</b>	18/01/1830	Rio de Janeiro - Resende	Marcelino Martins dos Santos	6 escravos <i>novos</i>	Marcelino Martins dos Santos
<b>50° Venda</b>	12/02/1830	Rio de Janeiro - Angra dos Reis	José Joaquim Teixeira da Costa	45 escravos <i>novos</i>	José Joaquim Teixeira da Costa
<b>51° Venda</b>	06/03/1830	Rio de Janeiro - Resende	Manoel Gomes de Carvalho	60 escravos <i>novos</i>	Manoel Gomes de Carvalho
<b>52° Venda</b>	09/03/1830	Minas Gerais	Quirino Reis da Silva	4 escravos <i>novos</i>	Quirino Reis da Silva
<b>53° Venda</b>	16/03/1830	Rio Grande do Sul	Caetano José Ribeiro Lourenço	8 escravos <i>novos</i>	Caetano José Ribeiro Lourenço
<b>54° Venda</b>	18/03/1830	Rio Grande do Sul	Francisco José de Barros	23 escravos <i>novos</i>	Francisco José de Barros
<b>55° Venda</b>	20/03/1830	São Paulo - Santos	Manoel Coelho da Rocha	46 escravos <i>novos</i>	Manoel Coelho da Rocha
<b>56° Venda</b>	22/03/1830	Minas Gerais	Severino José de Carvalho	2 escravos <i>novos</i>	Severino José de Carvalho
<b>57° Venda</b>	23/03/1830	Rio de Janeiro - Resende	Joaquim da Costa Guimarães	34 escravos <i>novos</i>	Joaquim da Costa Guimarães
<b>58° Venda</b>	29/03/1830	Rio Grande do Sul	Domingos Dias	1 escravo <i>novo</i>	Domingos Dias
<b>59° Venda</b>	29/03/1830	Minas Gerais	José Antônio de Sá	39 escravos <i>novos</i>	José Antônio de Sá
<b>60° Venda*****</b>	30/03/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Veríssimo José Coelho e Companhia	240 escravos <i>novos</i>	Veríssimo José Coelho e Companhia
<b>61° Venda*****</b>	17/04/1830	Minas Gerais	Bernardo José Ferreira Rabelo	140 escravos <i>novos</i>	Bernardo José Ferreira Rabelo
<b>62° Venda</b>	19/04/1830	Rio de Janeiro - Resende	Francisco Correia da Costa	20 escravos <i>novos</i>	Francisco Correia da Costa
<b>63° Venda</b>	20/04/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	José Joaquim Carmo	30 escravos <i>novos</i>	José Joaquim Carmo
<b>64° Venda</b>	29/04/1830	Rio de Janeiro - São João Marcos	José Barreto Cotrim de Almeida	8 escravos <i>novos</i>	José Barreto Cotrim de Almeida
<b>65° Venda</b>	05/05/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Manoel Coutinho de Moraes	3 escravos <i>novos</i>	Manoel Coutinho de Moraes
<b>66° Venda</b>	17/05/1830	Minas Gerais	Domingos Melo	2 escravos <i>novos</i>	Domingos Melo

<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>67° Venda</b>	25/05/1830	Minas Gerais	Francisco Teresiano Fortes	19 escravos <i>novos</i>	Francisco Teresiano Fortes
<b>68° Venda</b>	22/06/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	Joaquim Marcelino da Silva Lima	31 escravos <i>novos</i>	Joaquim Marcelino da Silva Lima
<b>69° Venda</b>	03/12/1830	Minas Gerais	Joaquim Antônio Ferreira	1 escravo <i>novo</i>	Joaquim Antônio Ferreira
<b>TOTAL</b>	<b>1.508 escravos <i>novos</i> + 9 escravos ladinos = 1.517 escravos</b>				

Fonte: AN-CP, Códices 424. \*Vendeu os cativos *novos* junto a Joaquim José Rocha Sobrinho. \*\*Nove escravos comprados a Firma Antônio e 47 comprados a Joaquim Antônio Ferreira. \*\*\*Vendeu os cativos *novos* junto a José Luis Teixeira. \*\*\*\* Vendeu os cativos *novos* junto a Luís José da Costa e Firma “Viúva Carmo e Filho”. \*\*\*\*\* Vendeu os cativos *novos* junto a João José Cardoso. \*\*\*\*\* Vendeu os cativos *novos* junto a José Luis Teixeira, Francisco dos Santos Ferreira e Domingos de Carvalho e Sá. \*\*\*\*\* Vendeu os cativos *novos* junto a José Antônio Moreira, Bastos Álvares de Oliveira Pereira e José da Costa Rodrigues.

## Anexo IV

### Despachos de escravos realizados por José Francisco de Mesquita (1817-1832)

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camara das
1º Despacho	18/03/1817	Minas Gerais - pelo Registro do Paraibuna	1 escravo que trouxe	--	--	1
2º Despacho	18/05/1818	Minas Gerais - pelo Registro do Paraibuna	1 escravo que trouxe	--	--	2
3º Despacho	11/05/1822	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
4º Despacho	07/09/1822	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
5º Despacho	16/10/1824	Minas Gerais	22 escravos <i>novos</i>	--	--	--
6º Despacho	18/10/1824	Minas Gerais	35 escravos <i>novos</i>	--	--	--
7º Despacho	20/10/1824	Minas Gerais	30 escravos <i>novos</i>	--	--	--
8º Despacho	23/01/1826	Minas Gerais	76 escravos <i>novos</i>	--	--	--
9º Despacho	26/04/1826	Minas Gerais	44 escravos <i>novos</i>	--	--	--
10º Despacho	19/12/1826	Minas Gerais	80 escravos <i>novos</i>	--	--	--
11º Despacho	03/01/1827	Minas Gerais	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--
12º Despacho	16/01/1827	Minas Gerais	42 escravos <i>novos</i>	--	--	--
13º Despacho	10/04/1828	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
14º Despacho	25/06/1828	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
15º Despacho	22/08/1828	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
16º Despacho	22/11/1828	Minas Gerais	29 escravos <i>novos</i>	--	--	--
17º Despacho	14/02/1829	Minas Gerais	44 escravos <i>novos</i>	--	--	--
18º Despacho	08/05/1829	Minas Gerais	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
19º Despacho	25/06/1829	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
20º Despacho	27/06/1829	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
21º Despacho	17/07/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
22º Despacho	05/08/1829	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
23º Despacho	04/01/1830	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
24º Despacho	02/04/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
25º Despacho*	03/04/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
26º Despacho*	10/05/1830	Minas Gerais	9 escravos <i>novos</i>	--	--	--
27º Despacho*	19/05/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	José Francisco de Mesquita	--
28º Despacho*	23/06/1830	Minas Gerais	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
29º Despacho	27/07/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
30º Despacho**	02/08/1830	Minas Gerais	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaras das
31° Despacho	04/11/1830	Minas Gerais	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
32° Despacho	26/11/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
32° Despacho*	16/12/1830	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
33° Despacho	11/01/1831	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
34° Despacho*	14/02/1831	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
35° Despacho	22/02/1831	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
36° Despacho	23/02/1831	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
37° Despacho*	03/03/1831	Minas Gerais	14 escravos <i>novos</i>	--	--	--
38° Despacho*	18/03/1831	Minas Gerais	21 escravos <i>novos</i>	--	--	--
39° Despacho*	12/04/1831	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
41° Despacho*	20/04/1831	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
41° Despacho	06/06/1831	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
42° Despacho	22/08/1831	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
43° Despacho	16/04/1832	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>564 escravos <i>novos</i> + 6 escravos ladinos + 2 escravos que trouxe = 572 escravos</b>					

Fonte: AN-CP, Códices 411, 421 e 424. \*José Francisco de Mesquita é o proprietário dos escravos *novos*. \*\*O proprietário dos escravos *novos* é o Marques de Queluz.

## Anexo V

### Abonos de escravos realizados por José Francisco de Mesquita (1826-1832)

Despachos	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1º Despacho	06/10/1826	Minas Gerais	Manoel Pereira da Silva	3 escravos <i>novos</i>	--
2º Despacho	07/11/1826	Minas Gerais	Manoel dos Santos Viana	21 escravos <i>novos</i>	--
3º Despacho	24/11/1826	Minas Gerais	Manoel Pinto Nogueira	2 escravos <i>novos</i>	--
4º Despacho	25/11/1826	Minas Gerais	José Antônio da Silva Filho	17 escravos <i>novos</i>	--
5º Despacho	11/12/1826	Minas Gerais	José Joaquim Monteiro de Barros	51 escravos <i>novos</i>	--
6º Despacho	16/01/1827	Minas Gerais	José Francisco de Mesquita	42 escravos <i>novos</i>	--
7º Despacho	29/01/1827	Minas Gerais	Joaquim Pacheco Moreira	6 escravos <i>novos</i>	--
8º Despacho	29/01/1827	Minas Gerais	João Caetano da Silva	17 escravos <i>novos</i>	--
9º Despacho	29/01/1827	Minas Gerais	Joaquim Gonçalves Moreira	40 escravos <i>novos</i>	--
10º Despacho	23/11/1827	Minas Gerais	Francisco Joaquim de Sousa	6 escravos <i>novos</i>	--
11º Despacho	03/01/1828	Minas Gerais	Joaquim Pacheco de Sousa Braga	3 escravos <i>novos</i>	--
12º Despacho	05/01/1828	Minas Gerais	José Dias Sampaio	2 escravos <i>novos</i>	--
13º Despacho	12/02/1828	Minas Gerais	José Joaquim Monteiro de Barros	54 escravos <i>novos</i>	--
14º Despacho	21/02/1828	Minas Gerais	José Mandes Ferreira	6 escravos <i>novos</i>	--
15º Despacho	17/03/1828	Minas Gerais	Francisco Vicente Gonçalves	24 escravos <i>novos</i>	--
16º Despacho	22/09/1830	Minas Gerais	Joaquina Maria de Jesus	1 escravo ladino	--
17º Despacho	03/11/1830	São Paulo - Santos	João Bastista de Moraes	1 escravo que trouxe	--
18º Despacho	18/12/1830	Pernambuco	Gregório de Tavares Maciel da Costa	1 escravo ladino	--
19º Despacho	21/05/1832	Minas Gerais	João José Alves	1 escravo ladino	--
<b>TOTAL</b>	<b>294 escravos <i>novos</i> + 4 escravos ladinos + 1 escravo que trouxe = 298 escravos</b>				

Fonte: AN-CP, Códice 424.

### Escravos vendidos por José Francisco de Mesquita (1828-1831)

Vendas	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1º Venda	02/04/1828	Minas Gerais	Antônio Ferreira Carneiro	6 escravos <i>novos</i>	Antônio Ferreira Carneiro
2º Venda	02/04/1828	Minas Gerais	João Justiniano Ferreira	27 escravos <i>novos</i>	João Justiniano Ferreira



<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>3º Venda</b>	23/04/1828	Minas Gerais	Francisco José Vasconcelos Lessa	20 escravos <i>novos</i>	Francisco José Vasconcelos Lessa
<b>4º Venda</b>	29/05/1828	Minas Gerais	José Ferreira Franco	21 escravos <i>novos</i>	José Ferreira Franco
<b>5º Venda</b>	16/06/1828	Minas Gerais	José Vicente Asevedo	3 escravos <i>novos</i>	José Vicente Asevedo
<b>6º Venda</b>	25/06/1828	São Paulo	José Vicente Asevedo	10 escravos <i>novos</i>	José Vicente Asevedo
<b>7º Venda</b>	30/06/1829	São Paulo - Santos	José Coelho dos Santos Monteiro	20 escravos <i>novos</i>	José Coelho dos Santos Monteiro
<b>8º Venda</b>	17/07/1829	Minas Gerais	Francisco José de Vasconcelos Lessa	2 escravos <i>novos</i>	Francisco José de Vasconcelos Lessa
<b>9º Venda</b>	04/08/1829	Minas Gerais	Silvério Ferreira Braga	1 escravo <i>novo</i>	Silvério Ferreira Braga
<b>10º Venda</b>	21/08/1829	Minas Gerais	João Pereira Pimentel	8 escravos <i>novos</i>	João Pereira Pimentel
<b>11º Venda</b>	02/10/1829	Minas Gerais	Luiz Augusto Soares Coutinho	25 escravos <i>novos</i>	Luiz Augusto Soares Coutinho
<b>12º Venda</b>	22/10/1829	Minas Gerais	Francisco Martins Marques	50 escravos <i>novos</i>	Francisco Martins Marques
<b>13º Venda</b>	23/10/1829	Minas Gerais	Francisco Borges da Fonseca	1 escravo <i>novo</i>	Francisco Borges da Fonseca
<b>14º Venda</b>	11/11/1829	Minas Gerais	Joaão Gonçalves Rodrigues	3 escravos <i>novos</i>	Joaão Gonçalves Rodrigues
<b>15º Venda</b>	14/12/1829	Minas Gerais	José Caetano da Silva Campolina	3 escravos <i>novos</i>	José Caetano da Silva Campolina
<b>16º Venda</b>	05/01/1830	Minas Gerais	Manoel dos Santos Vianna	31 escravos <i>novos</i>	Manoel dos Santos Vianna
<b>17º Venda</b>	05/01/1830	Minas Gerais	Antônio Carlos da Silva Horta	44 escravos <i>novos</i>	Antônio Carlos da Silva Horta
<b>18º Venda</b>	05/01/1830	Minas Gerais	José Ferreira Carvalho	176 escravos <i>novos</i>	José Ferreira Carvalho
<b>19º Venda</b>	18/01/1830	Rio de Janeiro - Resende	Francisco José da Silva	60 escravos <i>novos</i>	Francisco José da Silva
<b>20º Venda*</b>	18/01/1830	Minas Gerais	Antônio Dias Tostes	20 escravos <i>novos</i>	Antônio Dias Tostes
<b>21º Venda*</b>	05/02/1830	Minas Gerais	Jerónimo de Arantes Marques	58 escravos <i>novos</i>	Jerónimo de Arantes Marques
<b>22º Venda</b>	10/02/1830	Minas Gerais	Joaquim Gonçalves Moreira	40 escravos <i>novos</i>	Joaquim Gonçalves Moreira
<b>23º Venda</b>	26/02/1830	Minas Gerais	José Antônio da Silva Pinto	8 escravos <i>novos</i>	José Antônio da Silva Pinto
<b>24º Venda</b>	31/03/1830	Minas Gerais	Carlos Alexandre Romão Botiel	1 escravo <i>novo</i>	Carlos Alexandre Romão Botiel
<b>25º Venda</b>	03/04/1830	Minas Gerais	Antônio Dias Tostes	34 escravos <i>novos</i>	Antônio Dias Tostes
<b>26º Venda</b>	15/04/1830	Minas Gerais	José Joaquim Monteiro de Barros	139 escravos <i>novos</i>	José Joaquim Monteiro de Barros
<b>27º Venda</b>	29/04/1830	Minas Gerais	Domingos José dos Santos	3 escravos <i>novos</i>	Domingos José dos Santos
<b>28º Venda</b>	08/05/1830	Minas Gerais	Bento José Afonso	39 escravos <i>novos</i>	Bento José Afonso

<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>29° Venda</b>	08/05/1830	Minas Gerais	José Ferreira Franco	42 escravos <i>novos</i>	José Ferreira Franco
<b>30° Venda</b>	08/05/1830	Minas Gerais	Manoel José Gomes Torres	37 escravos <i>novos</i>	Manoel José Gomes Torres
<b>31° Venda</b>	10/05/1830	Minas Gerais	José Bento de Oliveira	9 escravos <i>novos</i>	José Bento de Oliveira
<b>32° Venda</b>	24/05/1830	Minas Gerais	Manoel Afonso da Silva Brandão	30 escravos <i>novos</i>	Manoel Afonso da Silva Brandão
<b>33° Venda</b>	08/06/1830	Minas Gerais	Manoel Martins de Oliveira	22 escravos <i>novos</i>	Manoel Martins de Oliveira
<b>34° Venda</b>	09/06/1830	Minas Gerais	Manoel Martins de Oliveira	8 escravos <i>novos</i>	Manoel Martins de Oliveira
<b>35° Venda</b>	26/06/1830	Minas Gerais	Joaquim Quintiliano dos Santos	3 escravos <i>novos</i>	Joaquim Quintiliano dos Santos
<b>36° Venda</b>	26/08/1830	Minas Gerais	Francisco de Paula Andrade	6 escravos <i>novos</i>	Francisco de Paula Andrade
<b>37° Venda</b>	06/09/1830	Minas Gerais	Francisco José de Vasconcelos Lessa	5 escravos <i>novos</i>	Francisco José de Vasconcelos Lessa
<b>39° Venda**</b>	12/11/1830	Minas Gerais	Francisco Coelho Jacome	4 escravos <i>novos</i>	Francisco Coelho Jacome
<b>40° Venda***</b>	14/12/1830	Rio Grande do Sul	João de Sousa Brasil	3 escravos <i>novos</i>	João de Sousa Brasil
<b>41° Venda</b>	13/01/1831	Minas Gerais	Francisco das Chagas de Andrade Filho	3 escravos <i>novos</i>	Francisco das Chagas de Andrade Filho
<b>TOTAL</b>	<b>1.025 escravos <i>novos</i></b>				

Fonte: AN-CP, Códice 424. \*Vendeu os cativos *novos* junto a Joaquim Antônio Rabelo; Vendeu os cativos *novos* junto a Antônio José da Cunha Bastos; \*\*\* Vendeu os cativos *novos* junto a Miguel Ferreira Gomes e João Alvares da Silva Porto.

## Anexo VI

### Despachos de escravos realizados por José Antônio Moreira (1817-1833)

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
1º Despacho	30/09/1817	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
2º Despacho	10/01/1820	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
3º Despacho	02/01/1824	São Paulo - Santos	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
4º Despacho	03/01/1824	São Paulo - Santos	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
5º Despacho	07/10/1824	Paraná - Paranaguá	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
6º Despacho	03/12/1824	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
7º Despacho	14/12/1824	Minas Gerais	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--
8º Despacho	20/12/1824	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
9º Despacho	03/01/1825	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
10º Despacho	12/01/1825	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
11º Despacho	15/01/1825	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
12º Despacho	04/06/1825	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
13º Despacho	18/06/1825	Minas Gerais	32 escravos <i>novos</i>	--	--	--
14º Despacho	06/10/1825	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
15º Despacho	03/11/1825	Minas Gerais	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
16º Despacho	17/11/1825	Minas Gerais	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--
17º Despacho	18/01/1826	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
18º Despacho	09/02/1826	Minas Gerais	39 escravos <i>novos</i>	--	--	--
19º Despacho	11/05/1826	Minas Gerais	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
20º Despacho	22/06/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
21º Despacho	06/10/1826	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
22º Despacho	23/11/1826	São Paulo - Santos	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
23º Despacho	18/12/1826	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
24º Despacho	29/12/1826	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
25º Despacho*	17/01/1827	São Paulo - Santos	2 escravos - 1 <i>novo</i> e 1 ladino	--	--	--
26º Despacho	26/09/1827	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--

<b>Número de despachos</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Vendedor</b>	<b>Comprador</b>	<b>Número de camaradas</b>
<b>27° Despacho</b>	24/12/1827	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>28° Despacho</b>	02/01/1828	Minas Gerais	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>29° Despacho</b>	04/01/1828	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>30° Despacho</b>	14/01/1828	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>31° Despacho</b>	17/01/1828	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>32° Despacho</b>	21/01/1828	Minas Gerais	32 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>33° Despacho</b>	23/01/1828	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>34° Despacho</b>	28/01/1828	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>35° Despacho</b>	16/02/1828	São Paulo - Santos	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>36° Despacho</b>	04/03/1828	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>37° Despacho</b>	05/03/1828	São Paulo - Santos	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>38° Despacho</b>	14/03/1828	Mato Grosso - Minas de Cuiaba	15 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>39° Despacho</b>	28/04/1828	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>40° Despacho</b>	08/05/1828	Minas Gerais	37 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>41° Despacho</b>	09/05/1828	São Paulo	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>42° Despacho</b>	28/05/1828	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>43° Despacho</b>	04/06/1828	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>44° Despacho</b>	09/06/1828	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>45° Despacho</b>	08/08/1828	Minas Gerais	37 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>46° Despacho</b>	04/09/1828	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>47° Despacho</b>	11/11/1828	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>48° Despacho</b>	19/11/1828	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>49° Despacho</b>	13/12/1828	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>50° Despacho</b>	07/01/1829	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
<b>51° Despacho</b>	24/01/1829	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
<b>52° Despacho</b>	28/01/1829	Minas Gerais	35 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>53° Despacho</b>	28/02/1829	Minas Gerais	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>54° Despacho</b>	10/03/1829	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>55° Despacho</b>	21/03/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>56° Despacho</b>	23/04/1829	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
<b>57° Despacho</b>	07/05/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>58° Despacho</b>	08/05/1829	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
59° Despacho	12/05/1829	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
60° Despacho	18/05/1829	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
61° Despacho	27/05/1829	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
62° Despacho	15/06/1829	Minas Gerais	9 escravos <i>novos</i>	--	--	--
63° Despacho	25/06/1829	Minas Gerais	50 escravos <i>novos</i>	--	--	--
64° Despacho	30/06/1829	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
65° Despacho	15/07/1829	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
66° Despacho	13/07/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
67° Despacho	16/07/1829	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
68° Despacho**	22/07/1829	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
69° Despacho	11/08/1829	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
70° Despacho	11/08/1829	Rio de Janeiro - Parati	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
71° Despacho	12/08/1829	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
72° Despacho	13/08/1829	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
73° Despacho	14/08/1829	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
74° Despacho	17/08/1829	São Paulo - Santos	25 escravos <i>novos</i>	--	--	--
75° Despacho	26/08/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
76° Despacho	02/09/1829	Minas Gerais	9 escravos <i>novos</i>	--	--	--
77° Despacho	07/09/1829	Minas Gerais	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
78° Despacho	09/09/1829	Minas Gerais	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
79° Despacho	20/11/1829	Minas Gerais	50 escravos <i>novos</i>	--	--	--
80° Despacho	21/11/1829	Minas Gerais	16 escravos <i>novos</i>	--	--	--
81° Despacho	23/11/1829	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
82° Despacho**	03/12/1829	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
83° Despacho	05/12/1829	Paraná - Paranaguá	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
84° Despacho	07/12/1829	São Paulo	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
85° Despacho***	14/12/1829	São Paulo - Santos	22 escravos - 21 <i>novos</i> e 1 ladino	--	--	--
86° Despacho	23/12/1829	Minas Gerais	53 escravos <i>novos</i>	--	--	--
87° Despacho	24/12/1829	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
88° Despacho**	04/01/1830	Minas Gerais	28 escravos <i>novos</i>	--	--	--
89° Despacho**	05/01/1830	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
90° Despacho**	18/01/1830	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
91° Despacho**	23/01/1830	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
92° Despacho	03/02/1830	Minas Gerais	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
93° Despacho**	08/02/1830	Minas Gerais	159 escravos <i>novos</i>	--	--	--
94° Despacho	15/02/1830	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
95° Despacho	16/02/1830	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
96° Despacho	19/02/1830	Minas Gerais	15 escravos <i>novos</i>	--	--	--
97° Despacho	25/02/1830	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
98° Despacho	13/03/1830	Minas Gerais	30 escravos <i>novos</i>	--	--	--
99° Despacho	26/03/1830	Minas Gerais	133 escravos <i>novos</i>	--	--	--
100° Despacho	27/03/1830	São Paulo - Santos	144 escravos <i>novos</i>	Manoel Passos Correa	José Antônio Moreira	--
101° Despacho	14/04/1830	Minas Gerais	38 escravos <i>novos</i>	--	--	--
102° Despacho**	15/04/1830	São Paulo - Santos	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
103° Despacho**	22/04/1830	Minas Gerais	16 escravos <i>novos</i>	--	--	--
104° Despacho	23/04/1830	Minas Gerais	16 escravos <i>novos</i>	--	--	--
105° Despacho	27/04/1830	Minas Gerais	19 escravos <i>novos</i>	--	--	--
106° Despacho**	30/04/1830	Minas Gerais	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
107° Despacho****	10/05/1830	Minas Gerais	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
108° Despacho**	15/05/1830	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
109° Despacho**	15/05/1830	São Paulo - Santos	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
110° Despacho**	17/05/1830	São Paulo	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
111° Despacho	02/06/1830	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
112° Despacho**	01/07/1830	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
113° Despacho**	02/07/1830	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
114° Despacho	03/07/1830	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
115° Despacho**	07/07/1830	Paraná - Paranaguá	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
116° Despacho	12/07/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
117° Despacho	14/07/1830	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
118° Despacho**	02/10/1830	Paraná – Paranaguá	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
119° Despacho**	20/10/1830	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
120° Despacho**	27/10/1830	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
121° Despacho**	22/11/1830	Minas Gerais	8 escravos <i>novos</i>	--	--	--
122° Despacho**	15/12/1830	Minas Gerais	40 escravos <i>novos</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
123° Despacho	16/12/1830	São Paulo - Santos	1 escravo ladino	--	--	--
124° Despacho**	09/02/1831	Minas Gerais	29 escravos <i>novos</i>	--	--	--
125° Despacho	15/03/1831	Minas Gerais	5 escravos <i>novos</i>	José Antônio Moreira	José Antônio Moreira	--
126° Despacho	19/04/1831	Minas Gerais	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
127° Despacho	20/04/1831	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	José Antônio Moreira	José Antônio Moreira	--
128° Despacho	23/04/1831	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
129° Despacho**	09/05/1831	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
130° Despacho**	25/05/1831	Minas Gerais	15 escravos <i>novos</i>	--	--	--
131° Despacho	27/05/1831	Minas Gerais	16 escravos <i>novos</i>	--	--	--
132° Despacho	28/05/1831	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
133° Despacho	04/06/1831	Minas Gerais	7 escravos <i>novos</i>			
134° Despacho	06/06/1831	Minas Gerais	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
135° Despacho	25/06/1831	Minas Gerais	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--
136° Despacho	26/05/1831	Minas Gerais	5 escravos <i>novos</i>			
137° Despacho	30/07/1831	Minas Gerais	3 escravos ladinos	--	--	--
138° Despacho	01/09/1831	Minas Gerais	5 escravos ladinos	--	--	--
139° Despacho	27/02/1832	Paraná - Paranaguá	1 escravo ladino	--	--	--
140° Despacho	02/04/1832	Minas Gerais	2 escravos ladinos	--	--	--
141° Despacho	11/04/1833	São Paulo - Santos	1 escravo ladino	--	--	--
142° Despacho	20/04/1833	Minas Gerais	5 escravos ladinos	--	--	--
<b>TOTAL:</b>	<b>1.700 escravos <i>novos</i> + 20 escravos ladinos = 1.720 escravos</b>					

Fonte: AN-CP, 390, 411, 419, 421, 424 e 425. \* O proprietário dos escravos é o ouvidor da cidade de São Paulo; \*\*O proprietário dos escravos *novos* é José Antônio Moreira; \*\*\* O proprietário dos escravos é Antônio Roberto de Almeida; \*\*\*\* Os escravos novos foram comprados na cidade de Angola.

## Anexo VII

### Abonos de escravos realizados por José Antônio Moreira (1826-1833)

Despachos	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1º Despacho*	18/08/1826	Minas Gerais	Custódio Vieira da Costa	5 escravos - 3 <i>novos</i> e 2 <i>ladinos</i>	Custódio Vieira da Costa
2º Despacho	10/11/1826	Minas Gerais	Vicente Ferreira da Silva Freire	40 escravos <i>novos</i>	--
3º Despacho	11/11/1826	Minas Gerais	Teixeira Leão	34 escravos <i>novos</i>	--
4º Despacho	20/11/1826	São Paulo - Santos	Antônio José Moreira	2 escravos <i>novos</i>	--
5º Despacho	24/11/1826	Não informa	Serafim Ferreira de Oliveira	42 escravos <i>novos</i>	--
6º Despacho	29/12/1826	Minas Gerais	José Antônio Moreira	4 escravos <i>novos</i>	--
7º Despacho	16/01/1827	Rio de Janeiro - Parati	Joaquim Álvares da Silva Barreto	9 escravos <i>novos</i>	--
8º Despacho	31/08/1827	Minas Gerais	João Francisco de Assis	5 escravos <i>novos</i>	--
9º Despacho	04/09/1827	Minas Gerais	Manoel Rodrigues Valinho	48 escravos <i>novos</i>	--
10º Despacho	11/09/1827	Minas Gerais	Antônio José Fernandes	40 escravos <i>novos</i>	--
11º Despacho	08/10/1827	Minas Gerais	Bernardo José Ferreira Rabelo	4 escravos <i>novos</i>	--
12º Despacho	22/10/1827	Minas Gerais	Bernardo José Ferreira Rabelo	1 escravo <i>novo</i>	--
13º Despacho	31/10/1827	São Paulo	Manoel Joaquim Leite	15 escravos <i>novos</i>	--
14º Despacho	31/10/1827	Minas Gerais	Antônio Francisco dos Reis	3 escravos <i>novos</i>	--
15º Despacho	24/12/1827	Minas Gerais	José Antônio Moreira	3 escravos <i>novos</i>	--
16º Despacho	24/12/1827	Minas Gerais	Pacífico Caetano da Silva Campolina	1 escravo <i>novo</i>	--
17º Despacho	02/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	11 escravos <i>novos</i>	--
18º Despacho	04/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	6 escravos <i>novos</i>	--
19º Despacho	10/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Tavares	1 escravo <i>novo</i>	--
20º Despacho	14/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	6 escravos <i>novos</i>	--
21º Despacho	17/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	6 escravos <i>novos</i>	--
22º Despacho	21/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	32 escravos <i>novos</i>	--
23º Despacho	23/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	3 escravos <i>novos</i>	--
24º Despacho	28/01/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	4 escravos <i>novos</i>	--
25º Despacho	16/02/1828	São Paulo - por Santos	João Moraes de Sousa	1 escravo <i>ladino</i>	--
26º Despacho	16/02/1828	São Paulo - Santos	José Antônio Moreira	7 escravos <i>novos</i>	--
27º Despacho	01/03/1828	São Paulo	Francisco Melo César	20 escravos <i>novos</i>	--
28º Despacho	01/03/1828	São Paulo	Francisco Xavier Barros	55 escravos <i>novos</i>	--



Despachos	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
29° Despacho	04/03/1828	São Paulo	Francisco Gonçalves dos Santos Cruz	42 escravos <i>novos</i>	--
30° Despacho	04/03/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	10 escravos <i>novos</i>	--
31° Despacho	05/03/1828	São Paulo - Santos	José Antônio Moreira	11 escravos <i>novos</i>	--
32° Despacho	14/03/1828	São Paulo	João Antônio Moreira	15 escravos <i>novos</i>	--
33° Despacho	28/04/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	8 escravos <i>novos</i>	--
34° Despacho	09/05/1828	São Paulo	José Antônio Moreira	5 escravos <i>novos</i>	--
35° Despacho	08/08/1828	Minas Gerais	José Antônio Moreira	37 escravos <i>novos</i>	--
36° Despacho	29/01/1829	Rio de Janeiro - Resende	Manoel Goulart Martins	--	--
37° Despacho	25/11/1829	Bahia	Miguel Roberto dos Santos	2 escravos ladinos	--
38° Despacho	15/06/1830	Minas Gerais	Joaquim José de Araújo Fonseca	2 escravos ladinos	--
39° Despacho	20/04/1833	Minas Gerais	José Antônio Moreira	5 escravos ladinos	--
<b>TOTAL</b>	<b>533 escravos <i>novos</i> + 12 escravos ladinos = 545 escravos</b>				

Fonte: AN-CP, Códices 421 e 424. \* O vendedor dos escravos *novos* foi Joaquim José da Rocha Sobrinho.

#### Escravos vendidos por José Antônio Moreira (1828-1831)

Vendas	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1° Venda	22/04/1828	Minas Gerais	José Joaquim	1 escravo <i>novo</i>	Bernardo José Ferreira Rabelo
2° Venda	22/04/1828	Minas Gerais	Pedro Francisco dos Santos	10 escravos <i>novos</i>	Pedro Francisco dos Santos
3° Venda	02/05/1828	Minas Gerais	José Nascimento Lessa	5 escravos <i>novos</i>	José Nascimento Lessa
4° Venda	05/05/1828	Minas Gerais	Bernardo José Ferreira Rabelo	50 escravos <i>novos</i>	Bernardo José Ferreira Rabelo
5° Venda	20/06/1829	Minas Gerais	Francisco Coelho e João Antônio Monlevade	14 escravos <i>novos</i>	Francisco Coelho e João Antônio Monlevade
6° Venda	22/07/1829	Minas Gerais	Vitoriano José Couto	2 escravos <i>novos</i>	Vitoriano José Couto
7° Venda	18/08/1829	São Paulo	Bento Antônio Camargo	12 escravos <i>novos</i>	Bento Antônio Camargo
8° Venda*	29/10/1829	São Paulo	Bento Lúcio Machado	8 escravos <i>novos</i>	Bento Lúcio Machado
9° Venda	23/11/1829	Minas Gerais	José Antônio Moreira	3 escravos <i>novos</i>	José Antônio Moreira
10° Venda	26/02/1830	Minas Gerais	Antônio Rodrigues Prado	5 escravos <i>novos</i>	Antônio Rodrigues Prado
11° Venda	01/03/1830	Minas Gerais	Joaquim Alves de Araújo	6 escravos <i>novos</i>	Joaquim Alves de Araújo
12° Venda	13/03/1830	Paraná - Paranaguá	Manoel Martins	11 escravos <i>novos</i>	Manoel Martins
13° Venda	26/03/1830	São Paulo - Santos	José Mascarenhas Carmelo	22 escravos <i>novos</i>	José Mascarenhas Carmelo

<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>14° Venda</b>	14/04/1830	São Paulo - Santos	Américo Aires Amaral	45 escravos <i>novos</i>	Américo Aires Amaral
<b>15° Venda **</b>	17/04/1830	Minas Gerais	Bernardo José Ferreira Rabelo	140 escravos <i>novos</i>	Bernardo José Ferreira Rabelo
<b>16° Venda</b>	16/06/1830	Minas Gerais	Serafim José de Meneses	1 escravo <i>novo</i>	Serafim José de Meneses
<b>17° Venda</b>	02/07/1830	Minas Gerais	João José da Costa Crus	2 escravos <i>novos</i>	João José da Costa Crus
<b>18° Venda</b>	15/07/1830	São Paulo	Antônio Moreira	2 escravos <i>novos</i>	Antônio Moreira
<b>19° Venda</b>	16/08/1830	Minas Gerais	Antônio Carlos Magalhães	8 escravos <i>novos</i>	Antônio Carlos Magalhães
<b>20° Venda</b>	15/09/1830	Minas Gerais	Joaquim Rodrigues de Miranda	1 escravo <i>novo</i>	Joaquim Rodrigues de Miranda
<b>21° Venda</b>	09/10/1830	Rio Grande do Sul	José Antônio dos Reis	15 escravos - 4 novos e 11 ladinos que trouxe	José Antônio dos Reis
<b>22° Venda</b>	15/03/1831	Minas Gerais	José Antônio Moreira	5 escravos <i>novos</i>	José Antônio Moreira
<b>23° Venda</b>	20/04/1831	Minas Gerais	José Antônio Moreira	1 escravo <i>novo</i>	José Antônio Moreira
<b>24° Venda</b>	28/05/1831	Minas Gerais	Antônio Jacinto Tavares	10 escravos <i>novos</i>	Antônio Jacinto Tavares
<b>25° Venda</b>	28/05/1831	Minas Gerais	Antônio Joaquim Rodrigues Couto	3 escravos <i>novos</i>	Antônio Jacinto Tavares
<b>26° Venda</b>	28/05/1831	Minas Gerais	Joaquim Pinto Ferreira	9 escravos <i>novos</i>	Joaquim Pinto Ferreira
<b>27° Venda</b>	14/06/1831	Minas Gerais	Francisco Caetano Campolina	1 escravo <i>novo</i>	Francisco Caetano Campolina
<b>28° Venda</b>	06/07/1831	São Paulo - Santos	Francisco José da Silva	6 escravo - 4 novos e 2 ladinos que trouxe	Francisco José da Silva
<b>TOTAL</b>	<b>385 escravos <i>novos</i> + 13 escravos ladinos que trouxe = 398 escravos</b>				

Fonte: AN-CP, Códice 424. \* Vendeu os cativos *novos* junto a Francisco Luis da Costa Guimarães; \*\* Vendeu os cativos *novos* junto a Bastos Álvares de Oliveira Pereira, José da Costa Rodrigues e Joaquim Antônio Ferreira.

## Anexo VIII

### Despachos de escravos realizados por Diogo Gomes Barroso (1813-1830)

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
1º Despacho	02/09/1813	Minas Gerais - pelo Registro do Paraibuna	4 escravos - 1 <i>novo</i> e 3 que trouxe	--	--	3
2º Despacho	03/10/1816	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	51 escravos <i>novos</i>	--	--	--
3º Despacho	10/12/1816	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	50 escravos <i>novos</i>	--	--	--
4º Despacho	28/01/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	25 escravos <i>novos</i>	--	--	--
5º Despacho	29/01/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
6º Despacho*	09/10/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	44 escravos <i>novos</i>	--	--	--
7º Despacho*	04/11/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	25 escravos <i>novos</i>	--	--	--
8º Despacho	22/11/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
9º Despacho	12/12/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	50 escravos <i>novos</i>	--	--	--
10º Despacho	18/12/1817	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	2 escravos - 1 <i>novo</i> e 1 ladino	--	--	--
11º Despacho	18/04/1818	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	2 escravos ladinos	--	--	--
12º Despacho	22/06/1818	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	35 escravos <i>novos</i>	--	--	--
13º Despacho	12/12/1818	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	61 escravos <i>novos</i>	--	--	--
14º Despacho	03/06/1819	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	54 escravos <i>novos</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
15° Despacho	14/03/1820	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	73 escravos <i>novos</i>	--	--	--
16° Despacho	29/07/1820	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	44 escravos que trouxe	--	--	--
17° Despacho	26/04/1822	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	68 escravos <i>novos</i>	--	--	--
18° Despacho	08/04/1823	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	6 escravos - 4 <i>novos</i> e 2 ladinos	--	--	--
19° Despacho	01/07/1823	São Paulo - Santos	45 escravos <i>novos</i>	--	--	--
20° Despacho	01/08/1823	Rio Grande do Sul - Porto Alegre	1 escravo ladino	--	--	--
21° Despacho	05/12/1823	São Paulo - Santos	120 escravos <i>novos</i>	--	--	--
22° Despacho	09/01/1824	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	6 escravos - 5 <i>novos</i> e 1 cria	--	--	--
23° Despacho*	12/01/1824	Rio Grande do Sul - Porto Alegre	1 escravo (não informa)	--	--	--
24° Despacho	02/06/1824	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	65 escravos <i>novos</i>	--	--	--
25° Despacho	04/06/1824	São Paulo - Santos	29 escravos <i>novos</i>	--	--	--
26° Despacho	19/07/1824	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	26 escravos <i>novos</i>	--	--	--
27° Despacho	20/10/1824	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	60 escravos <i>novos</i>	--	--	--
28° Despacho	04/12/1824	Rio Grande do Sul	25 escravos - 22 <i>novos</i> e 3 ladinos	--	--	--
29° Despacho	30/06/1825	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	48 escravos <i>novos</i>	--	--	--
30° Despacho	04/03/1826	Uruguai - Montevideo	2 escravos ladinos	--	--	--
31° Despacho	28/04/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	37 escravos <i>novos</i>	--	--	--

<b>Número de despachos</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Vendedor</b>	<b>Comprador</b>	<b>Número de camaradas</b>
<b>32° Despacho</b>	29/04/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	51 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>33° Despacho</b>	02/05/1826	São Paulo - Santos	50 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>34° Despacho</b>	14/07/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	2 escravos – 1 <i>novo</i> e 1 ladino	--	--	--
<b>35° Despacho</b>	19/07/1826	São Paulo - Santos	80 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>36° Despacho</b>	22/08/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>37° Despacho</b>	25/08/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>38° Despacho</b>	26/09/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	70 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>39° Despacho</b>	26/09/1826	São Paulo – Santos	104 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>40° Despacho</b>	14/10/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>41 ° Despacho</b>	20/10/1826	Rio Grande do Sul	84 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>42° Despacho</b>	20/10/1826	São Paulo – Santos	84 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>43° Despacho</b>	17/11/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	18 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>44° Despacho</b>	18/11/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	18 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>45° Despacho</b>	23/11/1826	São Paulo - Santos	9 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>46° Despacho</b>	23/11/1826	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	23 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>47° Despacho</b>	13/02/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	30 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>48° Despacho</b>	14/02/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	98 escravos <i>novos</i>	--	--	--

<b>Número de despachos</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Vendedor</b>	<b>Comprador</b>	<b>Número de camaradas</b>
<b>49° Despacho</b>	03/03/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	4 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>50° Despacho</b>	09/10/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	64 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>51° Despacho</b>	16/10/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	30 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>52° Despacho</b>	07/11/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	64 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>53° Despacho</b>	07/11/1827	São Paulo - Santos	34 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>54° Despacho</b>	19/12/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	16 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>55° Despacho</b>	20/12/1827	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	16 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>56° Despacho</b>	11/02/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	92 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>57° Despacho*</b>	31/03/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	24 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>58° Despacho</b>	09/05/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	61 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>59° Despacho</b>	20/05/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	70 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>60° Despacho</b>	26/06/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	2 escravos ladinos	--	--	--
<b>61° Despacho</b>	16/08/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	7 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>62° Despacho</b>	21/11/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	40 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>63° Despacho</b>	13/12/1828	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	40 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>64° Despacho</b>	15/01/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	70 escravos <i>novos</i>	--	--	--

Número de despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaradas
65° Despacho	30/01/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	60 escravos <i>novos</i>	--	--	--
66° Despacho	14/02/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	66 escravos <i>novos</i>	--	--	--
67° Despacho	26/02/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--
68° Despacho	15/04/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
69° Despacho	29/04/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	1 escravo ladino	--	--	--
70° Despacho	15/06/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
71° Despacho	28/08/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	2 escravos ladinos	--	--	--
72° Despacho	29/08/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	11 escravos <i>novos</i>	--	--	--
73° Despacho	29/08/1829	Rio Grande do Sul - Porto Alegre	1 escravo ladino	--	--	--
74° Despacho**	11/12/1829	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	3 escravos ladinos	--	--	--
75° Despacho***	05/01/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	175 escravos <i>novos</i>	--	--	--
76° Despacho***	13/02/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	50 escravos <i>novos</i>	--	--	--
77° Despacho	15/04/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	105 escravos <i>novos</i>	--	--	--
78° Despacho***	22/07/1830	Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
<b>TOTAL:</b>	<b>2.892 escravos <i>novos</i> + 21 escravos ladinos + 47 escravos que trouxe + 1 escravo sem informação + 1 cria = 2.962 escravos</b>					

Fonte: AN-CP, Códices 390, 411, 421, 424 e 425. \*Pelo Bergantim Flor do Porto Alegre. \*\*Os escravos *novos* vão em companhia de Albino Cortes da Silva Gusmão e Antônio Manoel de Sousa. \*\*\*Diogo Gomes Barroso é o proprietário dos escravos *novos*.

## Anexo IX

### Números, trajetos e período das viagens com escravos para a capitania/ província de São Paulo (1809-1833)

Municípios de destino e/ou trajetos declarados	Número de Viagens	Período/Anos
<b>São Paulo, sem especificação de município.</b>	1.122	1809-1833, lacuna para 1812
<b>Areias</b>	2	1824
<b>Cananeia</b>	9	1823, 1824, 1826, 1827 e 1832
<b>Curitiba</b>	2	1824
<b>Iguape</b>	88	1809, 1816, 1818, 1820, 1822-1831
<b>Itu</b>	2	1817 e 1823
<b>Paranaguá</b>	212	1809, 1811, 1816, 1820, 1821-1833
<b>São Francisco do Sul</b>	24	1822-1832, lacuna para 1825 e 1828
<b>Santos</b>	994	1809, 1810, 1811, 1814-1833, lacuna para 1815, 1818 e 1820
<b>São Paulo</b>	10	
<b>São Paulo por Santos</b>	107	1809, 1810, 1811, 1816, 1823-1833, lacuna para 1825
<b>São Paulo por São Sebastião</b>	1	1824
<b>São Paulo por Angra dos Reis</b>	1	1832
<b>São Paulo via Itaguaí, por terra</b>	417	1809, 1810, 1811, 1813-1830, lacuna para 1823 e 1829
<b>São Paulo via Parati, por terra</b>	24	1810, 1811, 1818, 1822-1831, lacuna para 1825, 1827 e 1829
<b>São Paulo por terra, apenas</b>	108	1820, 1822-1832
<b>São Sebastião</b>	157	1809, 1811, 1816, 1817, 1821-1833
<b>Sepeitiba</b>	1	1820
<b>Taguai</b>	2	1819 e 1820
<b>Taubaté</b>	2	1824 e 1826
<b>Ubatuba</b>	95	1809, 1813, 1822-1833, lacuna para 1825
<b>Vila Bela da Princesa</b>	3	1822 e 1824
<b>Total</b>	<b>3.383</b>	<b>1809-1833 – salvo lacunas</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425.





Fonte: Centro de Documentação D. João VI. Johann Moritz Rugendas, *Embarcação na praia dos Mineiros*, 1820. Acesso em 12 de junho de 2019.

## Anexo X

### Números, trajetos e período das viagens com escravos para a capitania/ província do Rio de Janeiro (1809-1833)

Municípios de destino e/ou trajetos declarados	Número de Viagens	Período/Anos
<b>Rio de Janeiro, sem especificação de município.</b>	16	1813, 1817, 1822, 1826-1832, lacuna para 1827
<b>Angra dos Reis/ Ilha Grande</b>	784	1809-1833, lacuna para 1810 e 1812
<b>São João da Barra</b>	4	1823, 1825, 1830 e 1832
<b>Cabo Frio</b>	174	1813-1833, lacuna para 1821
<b>Campos dos Goytacazes</b>	4.199	1809-1833, lacuna para 1810 e 1812
<b>Guaratiba</b>	3	1823 e 1826
<b>Iguaçu</b>	4	1823, 1826, 1828 e 1829
<b>Itaguaí</b>	155	1809-1833, lacuna para 1810 e 1812
<b>Cachoeira</b>	2	1826
<b>Macaé</b>	520	1809-1833, lacuna para 1810 e 1812
<b>Magé</b>	1	1827
<b>Mangaratiba</b>	214	1813-1833
<b>Minas de Cantagalo</b>	91	1809-1825, lacuna para 1810, 1812, 1818, 1819, 1821 e 1823
<b>Parati</b>	703	1809-1833, lacuna para 1810 e 1812
<b>Penedo</b>	1	1823
<b>Piraí</b>	9	1824, 1825, 1828, 1830 e 1832
<b>Resende</b>	10.276	1809-1833, lacuna para 1812
<b>Rio das Ostras</b>	10	1815, 1822-1831, lacuna para 1825, 1827, 1829 e 1830
<b>Rio São Francisco</b>	1	1822
<b>Rio de São João</b>	187	1809-1833, lacuna para 1810, 1812, 1814 e 1821
<b>Sacra Família (Vassouras)</b>	4	1824
<b>São João Marcos</b>	879	1809-1833, lacuna para 1812
<b>Sepetiba</b>	1	1832
<b>Valença</b>	8	1825, 1828, 1829, 1830 e 1832
<b>Outros*</b>	7	1813, 1815, 1818, 1819 e 1823
<b>Total</b>	<b>18.253</b>	<b>1809-1833 – salvo lacunas</b>

Fonte: Códices 390, 411, 419, 421, 424 e 425. \*Das viagens que seguiram para municípios adjacentes ao Rio de Janeiro, sete registros mencionaram localidades que não pertencem a capitania/província fluminense.

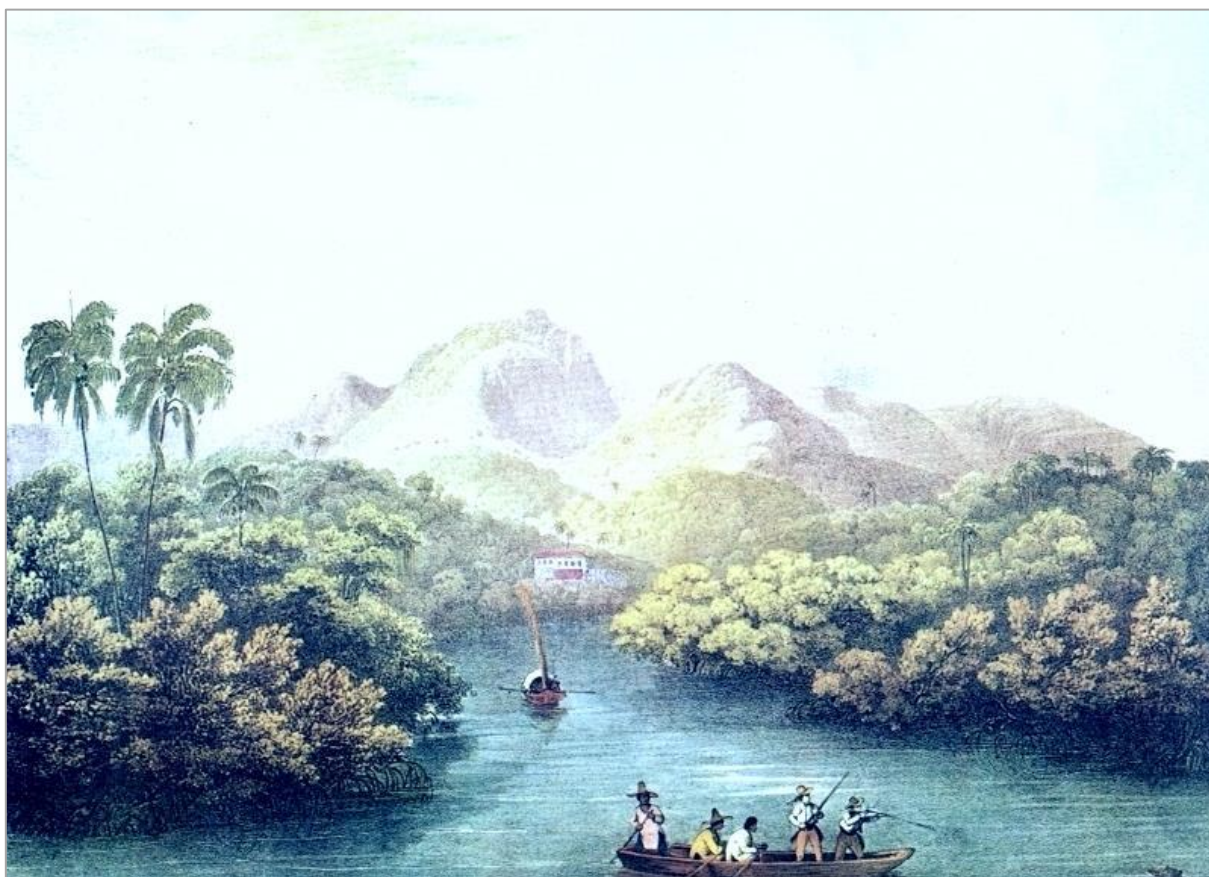
## Anexo XI

### Números, trajetos e período das viagens com escravos para a capitania/província de Minas Gerais (1809-1833)

Municípios de destino e/ou trajetos declarados	Número de Viagens	Período/Anos
<b>Minas Gerais, sem especificação de município.</b>	8.524	1809-1833, lacuna para 1810 e 1812
<b>Mariana</b>	1	1830
<b>Minas de Paracatu</b>	1	1829
<b>Minas Gerais pela Paraíba</b>	94	1820 e 1822
<b>Minas Gerais pelo Registro de Rio Preto</b>	1	1825
<b>Minas Gerais pelo Registro de Ubá</b>	51	1813-1817 e 1820
<b>Minas Gerais pelo Registro de Cantagalo</b>	2	1813 e 1815
<b>Minas Gerais pelo Registro do Paraibuna</b>	7.155	1809-1830, lacuna para 1812, 1823, 1825 e 1827
<b>Minas Gerais pelo Registro do Presídio</b>	1	1820
<b>Minas Gerais pelo Registro da Campanha da Princesa</b>	1	1826
<b>Minas Gerais por Itaguaí, Rio de Janeiro</b>	676	1809-1822 e 1829, lacuna para 1812
<b>Minas Gerais por Mangaratiba, Rio de Janeiro</b>	1	1831
<b>Minas Gerais por Santos, São Paulo</b>	1	1831
<b>Minas Gerais por terra, apenas</b>	1	1831
<b>Sabará</b>	2	1829 e 1833
<b>São João Del Rei</b>	3	1824, 1826 e 1833
<b>Serro Frio</b>	2	1828 e 1829
<b>Outros *</b>	2	1828 e 1831
<b>Total</b>	<b>16.519</b>	<b>1809-1833 – salvo lacunas</b>

Fonte: Códices 411, 419, 421 e 424. \*Das viagens que seguiram para Minas Gerais, dois registros mencionaram localidades que não pertencem à capitania/província mineira.

## Anexo XII



Fonte: Centro de Documentação D. João VI. Johann Moritz Rugendas, *Rio Inhomirim*, 1820-1825. Acesso em 12 de junho de 2019.

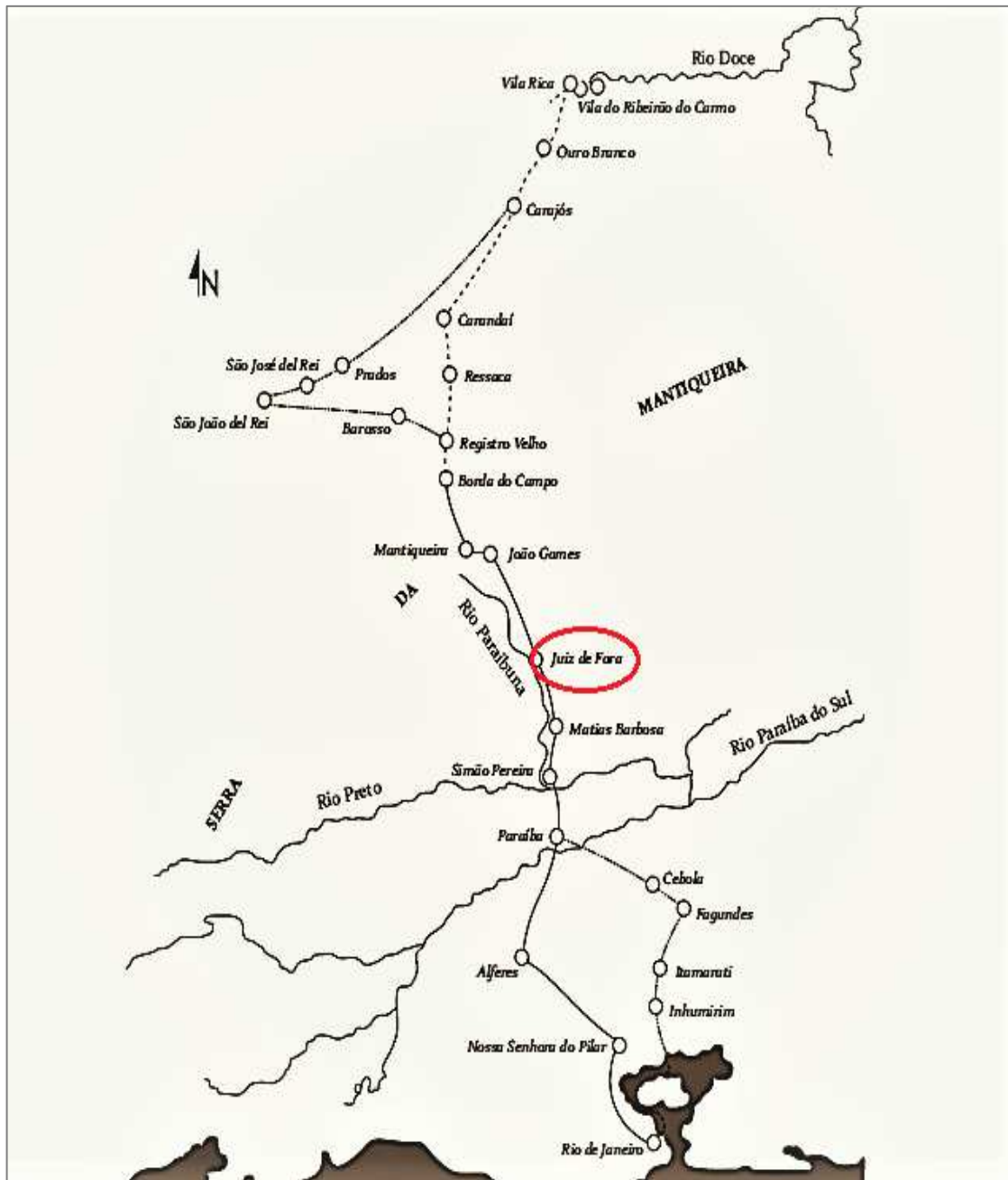
### Anexo XIII



Fonte: Biblioteca Nacional. Johann Moritz Rugendas, *Porto da Estrela*, 1835. Acesso: 04 de setembro de 2018.

## Anexo XIV

### Caminho Novo da capitania das Minas Geraes, século XVIII



Fonte: TOLEDO, Francisco Sodero. *Estrada real: resgatando o passado, projetando o futuro*. Disponível em: [http://www.valedoparaiba.com/nossa\\_gente/artigos/](http://www.valedoparaiba.com/nossa_gente/artigos/). Acesso em 12 de julho de 2018.

## Anexo XV

### Números, trajetos e período das entradas pelo Registro do Caminho Novo (1814-1831)

Municípios de destino e/ou trajetos declarados	Número de entradas	%	Número de entradas com escravos	%	Períodos/Anos
<b>Barbacena</b>	125	2,8	17	2,0	1814-1815
<b>Caeté</b>	3	0,1	--	--	1814-1815
<b>Carinhanha</b>	1	0,0	--	--	1824
<b>Cocais</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>Espera Feliz</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>Mariana</b>	68	1,5	12	1,4	1814-1815 e 1824
<b>Mato Dentro (Chapéu D'uvas)</b>	4	0,1	1	0,1	1814-1815
<b>Minas Novas</b>	13	0,3	2	0,2	1814-1815
<b>Morro do Chapa</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>Oliveira</b>	7	0,2	3	0,3	1814-1815
<b>Ouro Preto</b>	463	10,3	101	11,7	1823-1824 e 1831
<b>Paracatu</b>	2	0,0	1	0,1	1815-1823
<b>Piranga</b>	15	0,3	3	0,3	1814-1815
<b>Pitangui</b>	38	0,8	11	1,3	1814-1815
<b>Rio Pomba</b>	19	0,4	2	0,2	1814-1815
<b>Prados</b>	2	0,0	--	--	1814
<b>Queluz</b>	18	0,4	4	0,5	1814-1815
<b>Quilombo</b>	2	0,0	1	0,1	1814
<b>Rio das Mortes</b>	1.878	41,8	288	33,3	1815-1820-1823-1824 e 1831
<b>Rio do Peixe</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>Rio Novo</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>Sabará</b>	673	15,0	162	18,7	1814-1815-1820-1823-1824 e 1831
<b>Sto. Antônio do Amparo</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>São Bartolomeu</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>São João</b>	308	6,8	45	5,2	1814-1815
<b>São José</b>	7	0,2	3	0,3	1814-1815
<b>São Mateus</b>	24	0,5	--	--	1814-1815
<b>Serro Frio</b>	335	7,4	99	11,4	1814-1815-1820-1823-1824 e 1831
<b>Tamanduá</b>	16	0,4	2	0,2	1814-1815
<b>Tijuco</b>	1	0,0	--	--	1814
<b>Vila do Príncipe</b>	14	0,3	6	0,7	1814-1815
<b>Vila Rica</b>	401	8,9	86	9,9	1814-1815-1820-1823
<b>Sem informação</b>	54	1,2	17	2,0	1814-1820-1823-1824 e 1831
<b>Total</b>	<b>4.498</b>	<b>100,0</b>	<b>866</b>	<b>100,0</b>	<b>1814 - 1831, salvo lacunas</b>

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraíba.

## Anexo XVI



Fonte: Centro de Documentação D. João VI. Johann Moritz Rugendas, *Barbacena Caminho para as Minas*, 1820. Acesso em 12 de junho de 2019.



## Anexo XVII



Fonte: Centro de Documentação D. João VI. Johann Moritz Rugendas, *Mottosinho près St. Jean d'El Rey*, 1821-1825. Acesso em 12 de junho de 2019.

## Anexo XVIII



Fonte: Centro de Documentação D. João VI. Johann Moritz Rugendas, *Rio Parahybuna*, 1820-1825.  
Acesso em 12 de junho de 2019.

Anexo XIX

Família Mendes Ferreira na terceira perna do tráfico (1809-1832)

Comerciante	Despachos/ Passaportes	Data	Destino	Nº escravos novos	Nº escravos ladinos	Nº de escravos que trouxe	Vendedor
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	13/09/1809	MG	--	--	5	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	01/03/1810	MG	--	--	5	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	09/06/1813	MG	2	--	4	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	11/10/1813	MG	1	--	5	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	17/11/1814	MG	--	--	7	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	18/11/1814	MG	1	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	09/01/1815	MG	--	--	4	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	20/09/1816	MG	4	--	1	--
Fortunato Mendes Ferreira	Passaporte	15/11/1816	MG	--	--	4	--
Fortunato Mendes Ferreira	Despacho	11/11/1817	MG	1	--	--	--
Fortunato Mendes Ferreira	Passaporte	04/02/1818	MG	--	--	7	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	10/09/1818	MG	6	--	6	--
Fortunato Mendes Ferreira	Passaporte	17/10/1818	MG	--	--	2	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	13/01/1819	MG	--	--	7	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	26/05/1819	MG	--	--	2	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	12/07/1819	MG	--	--	2	--
José Mendes Ferreira	Despacho	13/07/1819	MG	1	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	26/07/1819	MG	--	--	4	--
Fortunato Mendes Ferreira	Passaporte	14/08/1819	MG	--	--	3	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	19/08/1819	MG	--	--	2	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	02/09/1819	MG	1	--	1	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	16/10/1819	MG	--	--	3	--

<b>Comerciante</b>	<b>Despachos/ Passaportes</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Nº de escravos que trouxe</b>	<b>Vendedor</b>
Fortunato Mendes Ferreira	Passaporte	03/11/1819	MG	4	--	4	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	04/11/1819	MG	--	--	5	--
Antônio Mendes Ferreira	Passaporte	17/11/1819	MG	--	--	2	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	14/01/1820	MG	--	--	3	--
Fortunato Mendes Ferreira	Passaporte	14/01/1820	MG	3	--	4	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	06/04/1820	MG	--	--	3	--
Antônio Mendes Ferreira	Passaporte	25/04/1820	MG	--	--	1	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	15/05/1820	MG	--	--	6	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	28/06/1820	MG	--	--	5	--
Antônio Mendes Ferreira	Passaporte	20/10/1821	MG	--	--	2	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	15/01/1822	MG	1	--	--	--
José Mendes Ferreira	Passaporte	24/01/1822	MG	4	--	6	--
Pedro Mendes	Passaporte	22/03/1822	MG	--	--	2	--
Antônio Mendes Ferreira	Passaporte	10/04/1822	MG	--	--	2	--
Pedro Mendes	Passaporte	11/05/1822	MG	--	--	2	--
Joaquim Mendes Ferreira	Passaporte	15/07/1822	MG	--	--	6	--
Antônio Mendes Ferreira	Passaporte	20/07/1822	MG	--	--	4	--
Pedro Mendes	Passaporte	12/08/1822	MG	-	--	2	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	09/04/1824	MG	1	--	--	--
Pedro Mendes	Despacho	29/03/1824		2	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	30/09/1824	MG	6	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	01/03/1825	MG	2	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	05/03/1825	MG	1	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	14/06/1825	MG	2	--	--	--
José Mendes Ferreira	Despacho	10/01/1827	MG	3	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	23/11/1827	MG	16	--	--	--
Fortunato Mendes Ferreira	Despacho	23/11/1827	MG	15	--	--	--

<b>Comerciante</b>	<b>Despachos/ Passaportes</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Nº de escravos que trouxe</b>	<b>Vendedor</b>
Pedro Mendes	Despacho	04/02/1828	MG	1	--	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	08/02/1828	MG	1	--	--	--
José Mendes Ferreira	Despacho	21/02/1828	MG	6	--	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	09/06/1828	MG	3	--	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	10/06/1828	MG	3	--	--	--
José Mendes Ferreira	Despacho	30/07/1828	MG	2	--	--	José Francisco Furtado Mendonça
Joaquim Mendes Ferreira	Despacho	14/01/1829	MG	6	--	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	14/01/1829	MG	1	--	--	--
Valentim Mendes Ferreira	Despacho	03/02/1829	MG	3	--	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	08/05/1829	MG	1	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Veio de	28/11/1829	MG	--	11	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Veio de	02/01/01830	MG	--	2	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	04/01/1830	MG	2	--	--	Antônio Clemente Pinto
José Mendes Ferreira	Despacho	04/01/1830	MG	3	--	--	Antônio Clemente Pinto
Valentim Mendes Ferreira	Despacho	03/02/1830	MG	1	--	--	Antônio José Moreira Pinto
Antônio Mendes Ferreira	Veio de	15/02/1830	MG	--	6	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	15/02/1830	MG	1	--	--	Joaquim Antônio de Miranda
José Mendes Ferreira	Despacho	17/03/1830	MG	1	--	--	José da Costa Rodrigues
José Mendes Ferreira	Despacho	22/03/1830	MG	1	--	--	--
José Mendes Ferreira	Despacho	23/03/1830	MG	1	--	--	Antônio Clemente Pinto
Pedro Mendes	Despacho	26/03/1830	MG	1	--	--	Antônio Clemente Pinto
Pedro Mendes Ferreira	Veio de	16/06/1830	MG	--	4	--	--
Pedro Mendes	Despacho	19/06/1830	MG	1	--	--	Bernardino Antônio Duarte
Antônio Mendes Ferreira	Veio de	26/06/1830	MG	--	2	--	--
Antônio Mendes Ferreira	Despacho	27/02/1832	MG	--	4	--	--

Fonte: AN-CP, Códices 419, 421 e 424. No documento grafado em verde, Pedro Mendes foi qualificado como crioulo. No documento grafado em azul, este mesmo comerciante foi designado como “liberto”.

**Anexo XX**

**Família Mendes Ferreira nos registros de Minas Gerais (1814-1831)**

<b>Comerciante</b>	<b>Registro</b>	<b>Data</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Da conta de outros comerciantes</b>	<b>Destino</b>
Antônio Mendes	Mantiqueira	13/01/1810	1	--	--	--
Joaquim Mendes Ferreira	Caminho Novo	16/07/1814	--	--	--	São João
Joaquim Mendes	Caminho Novo	16/10/1814	--	--	--	São João
José Mendes	Caminho Novo	16/10/1814	--	--	--	São João
Joaquim Mendes Ferreira	Caminho Novo	17/01/1815	--	--	Antônio Borges	São João
José Mendes	Caminho Novo	19/02/1825	--	--	--	São João
Antônio Mendes	Mantiqueira	19/03/1819	--	--	--	--
Fortunato Mendes Ferreira	Matias Barbosa	21/01/1820	3	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Matias Barbosa	21/01/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Manoel Mendes Ferreira	Matias Barbosa	21/01/1820	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Matias Barbosa	16/04/1820	--	--	Capitão Antônio José Moreira, capitão João Antônio de Campos	Rio das Mortes
Antônio Mendes Ferreira	Matias Barbosa	03/05/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	28/05/1820	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Matias Barbosa	17/06/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	08/07/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Manoel Mendes Ferreira	Matias Barbosa	21/07/1820	--	--	Manoel da Silva Espíndola	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	22/09/1820	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Matias Barbosa	28/09/1820	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Matias Barbosa	06/12/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	07/12/1820	--	--	Felix José de Sousa, Dona Felizarda	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Caminho Novo	06/08/1823	--	--	Alferes Joaquim Pedrosa, Manoel Luís da Costa, capitão João Gonçalves, Manoel Dutra	Rio das Mortes
Fortunato Mendes Ferreira	Caminho Novo	16/08/1823	1	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Caminho Novo	20/08/1823	--	--	--	Rio das Mortes
Antônio Mendes	Caminho Novo	10/10/1823	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Caminho Novo	23/10/1823	--	--	--	Rio das Mortes

<b>Comerciante</b>	<b>Registro</b>	<b>Data</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Da conta de outros comerciantes</b>	<b>Destino</b>
Joaquim Mendes Ferreira	Caminho Novo	01/11/1823	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Caminho Novo	10/12/1823	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Caminho Novo	15/12/1823	--	--	--	Rio das Mortes
Antônio Mendes Ferreira	Matias Barbosa	25/01/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Matias Barbosa	31/01/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	20/02/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	11/03/1824	1	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	28/04/1824	--	--	Manoel Luís da Costa, Leonardo Ferras, Felizardo	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Matias Barbosa	04/06/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	13/07/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Matias Barbosa	21/07/1824	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes	Matias Barbosa	04/08/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Fortunato Mendes	Matias Barbosa	17/08/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Matias Barbosa	14/09/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Matias Barbosa	07/10/1824	6	--	Capitão Manoel de Sousa, Felisberto Luís, Joaquim José, alferes Pedro Gonçalves, Paulo.	Rio das Mortes
Antônio Mendes	Matias Barbosa	24/10/1824	--	--	João Lourenço Borges	Rio das Mortes
Joaquim Mendes	Paraibuna	21/01/1831	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Paraibuna	28/01/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Paraibuna	12/02/1831	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes	Paraibuna	12/04/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Antônio Mendes	Paraibuna	07/06/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Paraibuna	14/06/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Paraibuna	30/06/1831	--	--	--	Rio das Mortes
José Mendes Ferreira	Paraibuna	16/08/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Antônio Mendes	Paraibuna	21/08/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes	Paraibuna	29/08/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Antônio Mendes	Paraibuna	16/10/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Paraibuna	20/10/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Joaquim Mendes Ferreira	Paraibuna	21/10/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Mendes	Paraibuna	30/11/1831	--	--	--	Rio das Mortes

<b>Comerciante</b>	<b>Registro</b>	<b>Data</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Da conta de outros comerciantes</b>	<b>Destino</b>
Joaquim Mendes Ferreira	Paraibuna	04/12/1831	--	--	José Munis	Rio das Mortes

Fonte: ANRJ, CCCOP Livros de registros de rendimentos das entradas do Registro do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna.



Anexo XXI

Manoel Linhares Pereira na terceira perna do tráfico (1809-1833)

Comerciante	Despachos/ Passaportes	Data	Destino	Nº escravos novos	Nº escravos ladinos	Nº de escravos que trouxe	Vendedor
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	23/10/1809	MG	----	----	2	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	09/05/1811	MG	----	----	10	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	03/06/1813	MG	----	----	6	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	28/08/1813	MG	----	----	6	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	30/01/1815	MG	----	----	5	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	09/11/1815	MG	----	----	4	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	23/01/1816	MG	----	----	4	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	01/10/1816	MG	----	----	4	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	02/01/1817	MG	----	----	5	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	10/04/1817	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	24/09/1817	MG	----	----	4	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	05/02/1818	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	28/04/1818	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	23/07/1818	MG	----	----	2	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	29/10/1818	MG	----	----	2	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	28/01/1819	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	28/04/1819	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	04/08/1819	MG	----	----	2	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	24/11/1819	MG	----	----	2	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	18/05/1820	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	08/08/1820	MG	----	----	4	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	21/02/1822	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	30/05/1822	MG	----	----	3	----

<b>Comerciante</b>	<b>Despachos/ Passaportes</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Nº de escravos que trouxe</b>	<b>Vendedor</b>
Manoel Linhares Pereira	Passaporte	02/09/1822	MG	----	----	3	----
Manoel Linhares Pereira	Despacho	13/08/1824	MG	3	----	----	----
Manoel Linhares Pereira	Despacho	03/02/1826	MG	1	----	----	----
Manoel Linhares Pereira	Despacho*	30/07/1828	MG	6	----	----	----
Manoel Linhares Pereira	Veio de	24/04/1830	Não informa	----	3	----	----
Manoel Linhares Pereira	Veio de	10/01/1831	Não informa	----	2	----	----

Fonte: Códices 419, 421 e 424. \* Os escravos despachados no dia 30 de julho de 1828 pertenciam a Francisco Xavier Dias da Fonseca. Nos documentos grafados em azul, Manoel foi descrito como “crioulo liberto”; No registro em verde Manoel foi assinalado como “homem preto”.

**Anexo XXII**

**Manoel Linhares Pereira nos Registros de Minas Gerais (1814-1831)**

<b>Comerciante</b>	<b>Registro</b>	<b>Data</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Da conta de outros comerciantes</b>	<b>Destino</b>
Manoel Linhares Pereira	Registro do Caminho Novo	19/08/1814	--	--	Custódio Araújo; Serafim Gonçalves; Maciel Francisco; Manoel Ribeiro Viana; José de Oliveira; Francisco Lopes; Maria Rita; José Pereira; José Alves – De sua própria conta.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Caminho Novo	22/10/1814	--	--	--	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Caminho Novo	16/02/1815	11	--	Antônio José da Costa Guimarães; Manoel Ribeiro Viana; Manoel de Paiva Moreira; Serafim Gonçalves de Lima; coronel Antônio Costa; reverendo vigário Manoel Dias da Costa; Antônio Silva Fialho; Antônio Teixeira Pena; Casemiro – De sua própria conta.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro de Matias Barbosa	03/06/1820	6	--	André José da Costa Guimarães; sargento coronel Pedro Gomes; João Batista Soares; Manoel de Paiva Moreira – De sua própria conta	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro de Matias Barbosa	26/08/1820	--	--	Antônio José da Costa Guimarães; Casemiro Oliveira Porto; Francisco Antônio; Manoel Gonçalves da Silva; Manoel Coelho de Moraes; João Batista de Moraes; coronel Pedro Gomes Nogueira; Silvério; Joaquim Vidal Barbosa; Dona Ana Maria Inês – De sua própria conta.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro de Matias Barbosa	16/11/1820	--	--	Manoel Coelho de Moraes; capitão Antônio da Costa Guimarães; João Batista Meneses; Manoel Gonçalves da Silva; sargento mor Manoel	Sabará

<b>Comerciante</b>	<b>Registro</b>	<b>Data</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Da conta de outros comerciantes</b>	<b>Destino</b>
					Araújo; coronel Pedro Gomes Nogueira; Manoel de Paiva Moreira; Domingos João Rodrigues; Mendes; Dona Joana; Nicolau; Francisco José - De sua própria conta.	
Manoel Linhares Pereira	Registro do Caminho Novo	01/07/1823	--	--	Antônio José da Costa Guimarães; João Evangelista; capitão Pedro Gomes; alferes Tostes; Francisco Luis; Baldo da Silva Vieira; Luciano.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Caminho Novo	29/09/1823	3	--	Manoel Francisco Guimarães; João Evangelista; Manoel Venâncio; Antônio da Costa Guimarães; José da Costa Moreira; Antônio Rodrigues da Veiga; coronel Pedro Gomes; Joaquim Simões.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Caminho Novo	26/12/1823	4	--	José de Oliveira Campos; Manoel Francisco Guimarães; Manoel Gonçalves da Silva; Pedro Gomes Nogueira; João Evangelista; José Moreira; Antônio Dias Tostes; coronel Barbosa; Antônio José da Costa; Boaventura.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro de Matias Barbosa	19/04/1824	--	--	Manoel Antônio Pacheco; Francisco Luis/ coronel Pedro Gomes Nogueira; Antônio Dias Tostes; João Batista Moreira.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro de Matias Barbosa	25/08/1824	3	--	José de Oliveira Campos; Manoel Gonçalves; João Batista de Moraes; coronel Pedro Gomes; Boaventura; Dona Rita; Vitoriano; Dona Eufrásia; Ubaldo.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Paraibuna	24/01/1831	--	--	Vitorino da Silva; coronel Pedro Gomes; tenente coronel José Mariano.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Paraibuna	06/05/1831	--	--	Manoel Gonçalves Garcia; coronel Pedro Gomes; Manoel José;	Sabará

<b>Comerciante</b>	<b>Registro</b>	<b>Data</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Da conta de outros comerciantes</b>	<b>Destino</b>
					João Antônio; Joaquim Antônio.	
Manoel Linhares Pereira	Registro do Paraibuna	31/08/1831	--	--	Antônio Rodrigues da Veiga; José Araújo de Lima.	Sabará
Manoel Linhares Pereira	Registro do Paraibuna	27/11/1831	--	3	Somit; Casemiro de Oliveira Porto	Sabará

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livro de registro de rendimento das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna.

## Anexo XXIII

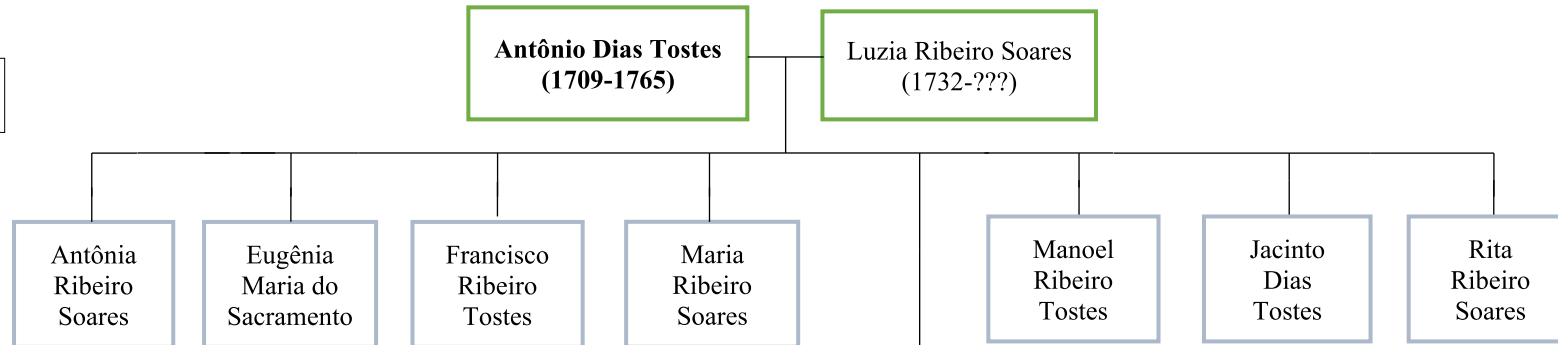
### Carta Topográfica da cidade de Juiz de Fora – Comissão Geográfica e Geológica de Minas Gerais



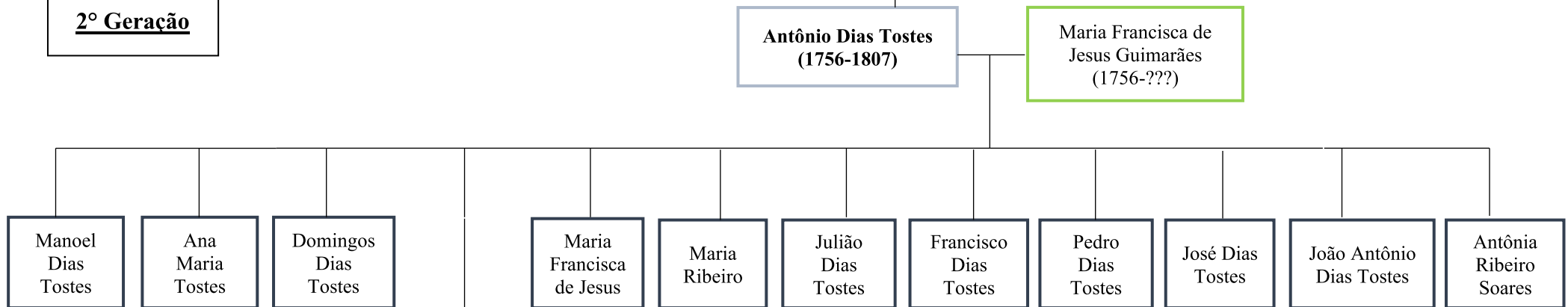
Fonte: Destaque da Carta Topográfica da cidade de Juiz de Fora, 1924. Elaborado pela Comissão Geológica e Geográfica de Minas Gerais. Arquivo Público Mineiro (APM) – Documentos Cartográficos/ Fundo Secretaria da Agricultura. \* Circulado em azul – Fazenda da Tapera. \*\* Circulado em amarelo – Fazenda do Marmelo. \*\*\* Circulado em verde – Sesmaria do Juiz de Fora/ Fazenda do Juiz de Fora. Acesso em 28 de Abril de 2019.

## Anexo XXIV

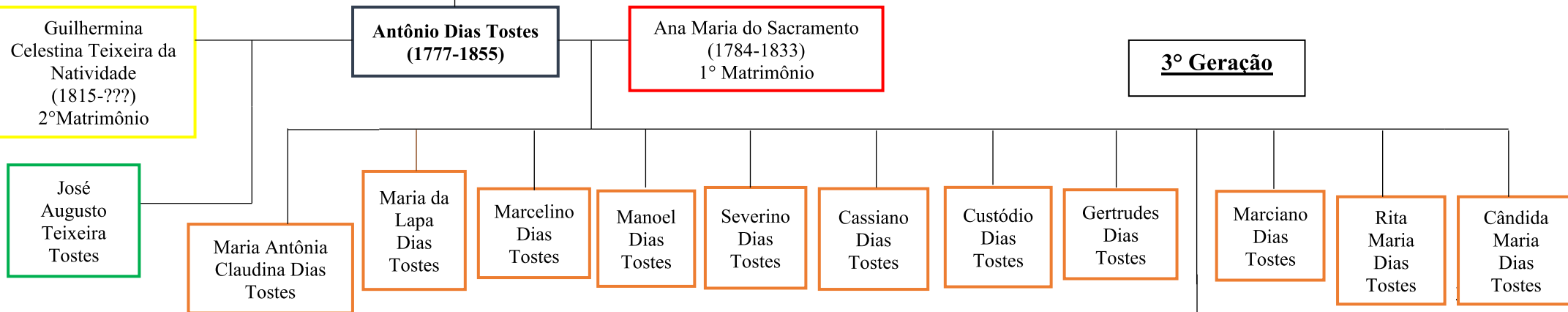
### 1º Geração



### 2º Geração



### 3º Geração



### 4º Geração



Anexo XXV

Despachos de escravos realizados por Constantino Dias Pinheiro (1817-1830)

Despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaras das
1º Despacho	04/06/1817	Minas Gerais / Paraibuna	26 escravos <i>novos</i>	--	--	--
2º Despacho	14/11/1817	Minas Gerais / Paraibuna	1 escravo ladino	--	--	--
3º Despacho	14/09/1819	Minas Gerais / Paraibuna	9 escravos <i>novos</i>	--	--	--
4º Despacho	11/04/1823	São Paulo / São Sebastião	24 escravos <i>novos</i>	--	--	--
5º Despacho	01/06/1823	Rio Grande do Sul	1 escravo ladino	--	--	--
6º Despacho	30/03/1824	Minas Gerais	-----	--	--	--
6º Despacho	17/05/1824	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
7º Despacho	17/05/1824	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
8º Despacho	20/10/1824	Minas Gerais	2 escravos <i>novos</i>	--	--	--
9º Despacho	05/11/1824	Minas Gerais	15 escravos <i>novos</i>	--	--	--
10º Despacho	25/02/1825	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
11º Despacho	30/05/1825	Rio Grande do Sul	1 escravo ladino	--	--	--
12º Despacho	30/07/1825	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
13º Despacho	14/12/1825	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
14º Despacho	11/05/1826	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
15º Despacho	11/05/1826	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
16º Despacho	18/09/1826	Santa Catarina	31 escravos <i>novos</i>	--	--	--
17º Despacho	20/09/1826	Santa Catarina	31 escravos <i>novos</i>	--	--	--
18º Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
19º Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	5 escravos <i>novos</i>	--	--	--
20º Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	12 escravos <i>novos</i>	--	--	--
21º Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	13 escravos <i>novos</i>	--	--	--
22º Despacho	16/11/1827	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
23º Despacho	15/12/1827	Minas Gerais	20 escravos <i>novos</i>	--	--	--
24º Despacho	06/03/1829	Minas Gerais	22 escravos <i>novos</i>	--	--	--
25º Despacho	04/08/1829	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
26º Despacho	05/08/1829	Minas Gerais	10 escravos <i>novos</i>	--	--	--
27º Despacho	13/08/1829	Rio Grande do Sul	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--



Despachos	Data	Destino	Número de escravos	Vendedor	Comprador	Número de camaras das
28° Despacho	09/10/1829	São Paulo / Santos	10 escravos: 4 ladinos / 6 crias	--	--	--
29° Despacho	04/12/1829	Minas Gerais	1 escravo ladino	--	--	--
30° Despacho	05/02/1830	Minas Gerais	3 escravos <i>novos</i>	--	--	--
31° Despacho	05/02/1830	Minas Gerais	6 escravos <i>novos</i>	--	--	--
32° Despacho	15/04/1830	Maranhão	1 escravo ladino	--	--	--
33° Despacho	11/05/1830	Minas Gerais	1 escravo <i>novo</i>	--	--	--
<b>TOTAL:</b>	<b>266 escravos <i>novos</i> + 10 ladinos + 6 crias = 282 escravos*</b>					

Fonte: Códice 390, 421 e 424. \* Dos 282 cativos despachados, Constantino Dias Pinheiro era proprietário de 10.

#### Abonos de escravos realizados por Constantino Dias Pinheiro (1826-1833)

Despachos	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1° Despacho	04/11/1818	Minas Gerais	Antônio Ferreira Lage	--	--
2° Despacho	22/09/1826	Minas Gerais	Antônio da Rocha Franco	5 escravos <i>novos</i>	--
3° Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	Constantino Dias Pinheiro	10 escravos <i>novos</i>	--
4° Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	Constantino Dias Pinheiro	5 escravos <i>novos</i>	--
5° Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	Constantino Dias Pinheiro	12 escravos <i>novos</i>	--
6° Despacho	17/01/1827	Minas Gerais	Constantino Dias Pinheiro	13 escravos <i>novos</i>	--
7° Despacho*	29/01/1827	Rio Grande do Sul	João Batista de Souza Cabral	12 escravos: 7 <i>novos</i> / 5 ladinos	João Batista de Souza Cabral
8° Despacho	06/11/1827	Minas Gerais	Manoel José Júlio de Araújo Viana	8 escravos <i>novos</i>	--
9° Despacho	13/11/1827	Minas Gerais	Antônio Rocha Franco	9 escravos <i>novos</i>	--
10° Despacho	12/15/1827	Minas Gerais	Constantino Dias Pinheiro	20 escravos <i>novos</i>	--
11° Despacho	23/02/1828	Minas Gerais	Manoel Martins Pereira	9 escravos <i>novos</i>	--
12° Despacho	26/02/1828	São Paulo	Manoel Martins Pereira	65 escravos <i>novos</i>	--

Despachos	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
13° Despacho	04/05/1830	Rio Grande do Sul	Antônio Pinheiro Guimarães	3 escravos ladinos	--
14° Despacho	26/04/1833	São Paulo	Bento Gomes de Oliveira	2 escravos ladinos	--
<b>TOTAL:</b>	<b>163 escravos novos + 10 ladinos = 173 escravos</b>				

Fonte: Códice 424. \* No despacho realizado por João Batista de Souza, no dia 29 de janeiro de 1827 para o Rio Grande do Sul, Constantino Dias Pinheiro foi abonador junto com João da Silveira Bastos.

### Vendas de escravos realizadas por Constantino Dias Pinheiro – (1829-1830)

Vendas	Data	Destino	Sujeito	Número de escravos	Comprador
1° Venda	22/06/1829	Minas Gerais	Joaquim Mariano de Souza Guerra Godinho	15 escravos novos	Joaquim Mariano de Souza Guerra Godinho
2° Venda	23/06/1829	São Paulo / Santos	Manoel Coelho da Rocha	44 escravos novos	Manoel Coelho da Rocha
3° Venda	03/08/1829	Rio de Janeiro / Campos	Antônio Tavares Guerra	4 escravos novos	Antônio Tavares Guerra
4° Venda	03/08/1829	São Paulo / São Sebastião	José Martins de Azevedo	8 escravos novos	José Martins de Azevedo
5° Venda	04/08/1829	Rio Grande do Sul/ Porto Alegre	Antônio Correa de Melo	4 escravos novos	Antônio Correa de Melo
6° Venda	04/08/1829	Rio Grande do Sul/ Porto Alegre	José Antônio de Araujo	9 escravos novos	José Antônio de Araujo
7° Venda	05/08/1829	São Paulo / Santos	José Manoel	4 escravos novos	José Manoel
8° Venda	05/08/1829	Rio Grande do Sul	Manoel Jacinto Dias Filho	6 escravos novos	Manoel Jacinto Dias Filho
9° Venda	06/08/1829	São Paulo	José Garcia Leal	11 escravos novos	José Garcia Leal
10° Venda	06/08/1829	Rio de Janeiro / Campos	Domingos Francisco da Silva	20 escravos novos	Domingos Francisco da Silva
11° Venda	12/08/1829	Minas Gerais	José Floriano dos Santos	2 escravos novos	José Floriano dos Santos
12° Venda	17/08/1829	Minas Gerais	Antônio Alvares da Cunha	3 escravos novos	Antônio Alvares da Cunha
13° Venda	21/08/1829	Minas Gerais	José Lourenço Bastos Neves	7 escravos novos	José Lourenço Bastos Neves
14° Venda	09/09/1829	Minas Gerais	Antônio da Rocha Franco (Padre)	9 escravos novos	Antônio da Rocha Franco (Padre)

<b>Vendas</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Número de escravos</b>	<b>Comprador</b>
<b>15° Venda</b>	25/09/1829	Minas Gerais	Miguel Gomes Duarte	5 escravos <i>novos</i>	Miguel Gomes Duarte
<b>16° Venda</b>	07/10/1829	Minas Gerais	João Gonçalves de Abreu	1 escravo <i>novo</i>	João Gonçalves de Abreu
<b>17° Venda</b>	10/10/1829	Minas Gerais	Joaquim Mariano de Souza Guerra Godinho (Reverendo)	31 escravos <i>novos</i>	Joaquim Mariano de Souza Guerra Godinho (Reverendo)
<b>18° Venda</b>	28/11/1829	Minas Gerais	Placido Martins Pereira (Desembargador)	14 escravos <i>novos</i>	Placido Martins Pereira (Desembargador)
<b>19° Venda*</b>	15/01/1830	Minas Gerais	José de Souza Borges	4 escravos <i>novos</i>	José de Souza Borges
<b>20° Venda</b>	16/01/1830	São Paulo / Ubatuba	José Dias de Souza Maia	15 escravos <i>novos</i>	José Dias de Souza Maia
<b>21° Venda</b>	18/01/1830	Rio Grande do Sul	José Antônio Dias de Oliveira	1 escravo <i>novo</i>	José Antônio Dias de Oliveira
<b>22° Venda</b>	18/01/1830	Minas Gerais	Manoel Ferreira da Luz	7 escravos <i>novos</i>	Manoel Ferreira da Luz
<b>23° Venda</b>	21/01/1830	Minas Gerais	Antônio Dias Tostes	20 escravos <i>novos</i>	Antônio Dias Tostes
<b>24° Venda</b>	26/03/1830	Minas Gerais	Manoel Rodrigues Ferreira	6 escravos <i>novos</i>	Manoel Rodrigues Ferreira
<b>TOTAL:</b>	<b>250 escravos <i>novos</i></b>				

Fonte: Códice 424. \*A venda de quatro cativos *novos* para José de Souza Borges foi realizada por Constantino Dias Pinto e Bento Alvares de Oliveira Pereira.

**Anexo XXVI**

**A família Dias Tostes no tráfico interno de cativos (1809-1833)**

<b>Comerciante</b>	<b>Despachos/ Passaportes</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Nº de escravos que trouxe</b>	<b>Vendedor</b>
Antônio Dias Tostes	Despacho	24/01/1829	MG	22	----	----	----
Antônio Dias Tostes	Despacho	18/01/1830	MG	20	----	----	José Francisco de Mesquita e Antônio Joaquim Rabelo
Antônio Dias Tostes	Despacho	21/01/1830	MG	20	----	----	Constantino Dias Pinheiro
Antônio Dias Tostes	Despacho	02/04/1830	MG	34	----	----	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	17/02/1815	MG	----	----	1	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	06/12/1815	MG	----	----	2	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	31/01/1817	MG	----	----	2	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	15/09/1817	MG	----	----	2	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	04/02/1818	MG	----	----	4	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	27/04/1819	MG	----	----	2	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	31/01/1820	MG	2	----	4	----
Pedro Dias Tostes	Passaporte	23/01/1822	MG	----	----	2	----
Pedro Dias Tostes	Despacho	22/03/1825	MG	1	----	----	----
Pedro Dias Tostes	Despacho	01/09/1828	MG	3	----	----	----
Julião Dias Tostes	Passaporte	17/01/1825	MG	3	----	----	----

Fonte: Códices 421 e 424.

## Anexo XXVII

### A família Dias Tostes nos registros de Minas Gerais (1814-1831)

Comerciante	Registro	Data	Nº escravos novos	Nº escravos ladinos	Da conta de outros comerciantes	Destino
Pedro Dias Tostes	Registro do Caminho Novo	08/09/1814	--	--	--	São João
Pedro Dias Tostes	Registro do Caminho Novo	16/11/1814	1	--	--	São João
Pedro Dias Tostes	Registro do Caminho Novo	04/03/1815	--	--	--	São João
Pedro Dias Tostes	Registro De Matias Barbosa	11/02/1820	2	--	Manoel Moreira Rocha; Francisco José Dias; José Dias de Oliveira; João Pereira Pimenta; capitão José Francisco Lopes – De sua própria conta.	Rio das Mortes
João Dias Tostes	Registro de Matias Barbosa	14/04/1820	6	--	José Antônio de Almeida; José Justiniano – De sua própria conta.	Vila Rica
Pedro Dias Tostes	Registro do Caminho Novo	11/12/1823	--	--	--	Rio das Mortes
José Dias Tostes	Registro de Matias Barbosa	22/01/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Julião Dias Tostes	Registro de Matias Barbosa	09/04/1824	--	--	Honório José Ferreira – De sua própria conta	Rio das Mortes
Pedro Dias Tostes	Registro de Matias Barbosa	10/04/1824	--	--	--	Rio das Mortes
Pedro Dias Tostes	Registro de Matias Barbosa	19/10/1824	--	--	Francisco José Alves de São Thiago – De sua própria conta	Rio das Mortes
João Dias Tostes	Registro do Paraibuna	22/05/1831	--	--	--	Ouro Preto
José Dias Tostes	Registro do Paraibuna	02/11/1831	--	12	De sua própria conta	Ouro Preto

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livros de registros de rendimentos das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna.

Anexo XXVIII

A família Gomes Tolentino nos registros de Minas Gerais (1814-1831)

Comerciante	Registro	Data	Nº escravos novos	Nº escravos ladinos	Da conta de outros comerciantes	Destino
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	22/03/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	16/08/1820	--	--	Capitão João José Carneiro – De sua própria conta.	Rio das Mortes
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	14/11/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	03/12/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	19/12/1820	--	--	--	Rio das Mortes
Valentim Gomes Tolentino	Registro do Caminho Novo	16/08/1823	2	--	Alferes José Furtado; João Evangelista; Manoel Mendes; capitão Manoel Francisco – De sua própria conta.	Rio das Mortes
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	08/02/1824	3	--	Manoel Venâncio; Florentino Moreira de Maia; João Evangelista; tenente coronel Antônio da Costa Moreira; Antônio Lopes Abreu; Manoel Mendes Linhares – De sua própria conta.	Sabará
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	29/05/1824	--	--	Capitão Manoel Antônio Pacheco; Manoel Ferreira; tenente coronel Antônio da Costa; Antônio da Silva Lopes; João Ferras de Oliveira Pena – De sua própria conta.	Sabará
Valentim Gomes Tolentino	Registro de Matias Barbosa	01/10/1824	1	--	Bula de Santo Carmo – De sua própria conta.	Rio das Mortes
Antônio Gomes Tolentino	Registro do Paraibuna	17/07/1831	--	--	--	Rio das Mortes
Antônio Gomes Tolentino	Registro do Paraibuna	24/10/1831	--	--	--	Rio das Mortes

Fonte: ANRJ, CCCOP, Livros de registros de rendimentos das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa e Paraibuna.

**Anexo XXIX**

**Valentim Gomes Tolentino na terceira perna do tráfico (1809-1833)**

<b>Comerciante</b>	<b>Despachos/ Passaportes</b>	<b>Data</b>	<b>Destino</b>	<b>Nº escravos novos</b>	<b>Nº escravos ladinos</b>	<b>Nº de escravos que trouxe</b>	<b>Vendedor</b>
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	20/12/1809	MG	----	----	2	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	19/05/1817	MG	----	----	3	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	16/02/1818	MG	----	----	----	
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	17/04/1818	MG	----	----	1	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	30/06/1818	MG	----	----	3	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	29/10/1818	MG	----	----	1	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	05/08/1819	MG	----	----	2	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	03/08/1820	MG	----	----	5	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	02/03/1822	MG	----	----	3	----
Valentim Gomes Tolentino	Passaporte	27/06/1822	MG	----	----	3	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	24/05/1824	MG	1	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	17/08/1824	MG	1	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	16/09/1824	MG	1	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	17/02/1825	MG	1	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	11/05/1826	MG	1	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	15/03/1818	MG	10	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	13/08/1818	MG	4	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	29/01/1829	MG	13	----	----	----
Valentim Gomes Tolentino	Despacho	01/07/1830	MG	2	----	----	Francisco Clemente Pinto

Fonte: Códices 421 e 424.

## FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### *Fontes Primárias Manuscritas*

#### **1) Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ)**

##### **I) Coleção Polícia da Corte, Códices:**

- a) 390 (6 volumes), Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul
- b) 411 (24 volumes), Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço etc.
- c) 419 (3 volumes), Registros de tropeiros vindos do interior com tropas em geral e guia de registros
- d) 421 (23 volumes), Passaportes (registros de pessoas que partem ou despacham escravos)
- e) 424 (9 volumes), Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades
- f) 425 (5 volumes), Passaportes (registros de pessoas que partem ou despacham escravos)

##### **II) Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto:**

- a) Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Caminho Novo, Códices 06 e 3019.
- b) Livro de registro de rendimento das entradas do Registro da Mantiqueira, Códices 16, 671, 672, 688, 728, 797, 798, 1920, 1921, 2275, 2287, 2570, 2571 e 2572.
- c) Livro de registro de rendimento das entradas dos Registros do Caminho Novo, Matias Barbosa, Códices 3176 e 3388.
- d) Livro de registro de rendimento das entradas do Registro do Paraibuna, Códice 2993.
- e) Livro de registro de rendimento das entradas do registro do Picu, Códices 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 427 e 429.

##### **Outros documentos do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro**

- a) *Coleção das Leis do Império do Brasil* – 1808-1820, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 26, 54.
- b) *Coleção de Leis do Império*, Decisão 135 – 14 de novembro de 1822. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>. Acesso: 19 de agosto de 2019.



## **2) Arquivo Público Mineiro (APM)**

### **I) Coleção Mapas de População**

- a) APM. *Coleção de Leis Mineiras*. Lei número 472 de 31 de maio de 1850. Tomo XVI. Parte 1º, p. 41-52. Typografia Episcopal, 1855.
- b) APM. *Coleção de Leis Mineiras*. Lei número 759 de 02 de maio de 1856. T. 22. Parte 1. Ouro Preto: Tipografia de Minas, 1835-1889.
- c) APM. *Coleção de Leis Mineiras*. Lei número 1.262 de 19 de dezembro de 1865. T. 22. Parte 1. Ouro Preto: Tipografia de Minas, 1835-1889.

## **3) Arquivo Histórico de Juiz de Fora (AHJF)**

- a) Inventário de Joaquim Mendes Ferreira, caixa: 015, 1856.
- b) Inventário de José Mendes Ferreira, caixa: 12, ordem 22, 1841.
- c) Partilha dos bens de D. Anna Maria do Sacramento, 1837. Caixa, 92.
- d) Livros do Cartório de Chapéu D'Uvas. Livro 2, fls. 75f/v
- e) 2º Livro de Notas Cartoriais de Chapéu D'uvas - 1844-1849 (folha 2v/3).

## **4) Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora (AHUFJF)**

- a) Libelo Cível, 1850. NP 1, Caixa 1.
- b) Inventário de Joaquina Antônia do Nascimento, caixa 50B, 1857.
- c) Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 97B, 1849.
- c) Inventário de Valentim Gomes Tolentino, caixa: 09B, 1855.
- d) Fundo Benjamim Colucci. Ação de força velha de Valentim Gomes Tolentino, controle: 30A08, 1838.

## **5) Arquivo Histórico Municipal Professor Altair José Savassi (AHMPAS)**

- a) Inventário de José Mendes Ferreira, caixa: 12, ordem 22, 1841.
- b) Processo crime, 2SVC/ PC/ Caixa, 78; Ordem 15.

- c) Inventário de Vicente Rodrigues Pontes, 2SVC, IN 85/16.
- d) Contas de Tutela, Valentim Gomes Tolentino, 1836, 2svc, cx. 88, ordem 6.
- e) Inventário de Ana Luiza Leal, código 25VC, caixa 123, ordem 03, 1837.
- f) Execução de Dívida, 1845. Executante: Antônio Dias Tostes. Executado: Manoel Pereira Linhares, código 25vc, cx. 121, ordem 9.

## 6) Biblioteca Nacional (BN)

- a) Conjunto de mapas selecionados no acervo cartográfico da Biblioteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional. Site: [http://www.museuafrorio.uerj.br/?page\\_id=3617](http://www.museuafrorio.uerj.br/?page_id=3617) Acesso: 04 de setembro de 2018.

### Sites:

- a) Genealogia mineira. [http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes\\_mg.html](http://www.marcopolo.pro.br/genealogia/paginas/diastostes_mg.html) Acessado em 18 de junho de 2018.
- b) Projeto Compartilhar, Capitão José Pinto de Souza, testamento e inventário. Disponível no site: <http://www.projeto compartilhar.org/>
- c) Listas nominativas de habitantes para o ano de 1831 (Município de Juiz de Fora: distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora e distrito de Chapéu D'uvas). Disponíveis no site: <https://ti.eng.ufmg.br/pop30>.

### Obras de viajantes:

BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um Naturalista Inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833--1835)*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1981.

BURMEISTER, Hermann. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais: visando especialmente a história natural dos distritos auri-diamantíferos*. São Paulo: Martins, 1952.

CALDEIRA, Carlos Jose. *Apontamentos D'Uma Viagem de Lisboa a China e da China a Lisboa*. Vol. II. Lisboa: Typographia de Castro & Irmão, 1853.

CARVALHO, Daniel. *Novos Estudos e Depoimentos*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959.

D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca a través do Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1976.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. *Jornal do Brasil 1811-1817 ou relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas por Wilhelm Ludwig von Eschwege*. Trad.: Friedrich

E. Renger, Tarcísia Lobo Ribeiro e Günter Augustin. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2002.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia, Edusp, 1978.

PRIOR SIR, James. *Voyage along the eastern coast of Africa, to Mosambique, Johanna, and Quiloa, to St. Helena, to Rio de Janeiro, Bahia, and Pernambuco in Brazil*, in the Nisus frigate. Printed for Sir Richard Phillips and Co. Bride-Court, Bridge-St, 1819.

SAINT-HILAIRE, August. *Viagem às nascentes do rio São Francisco*. São Paulo: EDUSP/ Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

\_\_\_\_\_. *Viagem pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 2000.

#### *Referências Bibliográficas:*

ABREU, Martha. “O caso do Bracuhy” In: CATRO, Hebe Maria Mattos e SCHNOOR, Eduardo. (Orgs.) *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Top Books, 1995.

ACCIOLI, Nilma Teixeira. *José Gonçalves da Silva à Nação Brasileira*. Disponível em [http://www.bn.br/portal/arquivos/pdf/nilma\\_accioli\\_pnap.pdf](http://www.bn.br/portal/arquivos/pdf/nilma_accioli_pnap.pdf) Acesso em: 20 de julho, 2018.

ALADRÉN, Gabriel. *Remeiros, pombeiros e quitandeiros libertos na Porto Alegre oitocentista: experiências de trabalho, formas de resistência e controle social*. Texto apresentado no I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: histórias do trabalho no sul global. Florianópolis, 2010. <http://www.labhstc.ufsc.br/globalsouth/program.htm>.

ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle Biase. *De “Angelo dos retalhos” a visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)*. (Dissertação de História), Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2016,

ALENCASTRO, Luis Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (Eds.). *O Império Africano (1825-1890)*. Lisboa: Estampa, 1998.

ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro (1808-1822)*. Petrópolis: Vozes, 1988.

ALMEIDA, Carla Carvalho. De Vila Rica ao Rio das Mortes: mudança do eixo econômico em Minas colonial. In: *Locus*, Juiz de Fora, v. 11, 2006.

\_\_\_\_\_. *Ricos e pobres em Minas Gerais: produção e hierarquização social no mundo colonial, 1750-1822*. 1. ed. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010.

ALMICO, Rita de Cássia da S. *Fortunas em Movimento: Um Estudo Sobre as Transformações na Riqueza Pessoal em Juiz de Fora/1870 – 1914*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia/Unicamp, 2001.

AMANTINO, Marcia Sueli. *A Companhia de Jesus e a cidade do Rio de Janeiro: o caso do Engenho Velho, séculos XVII e XVIII*. (Dissertação de Mestrado). FCSH: Departamento de História. 2016.

ANDRADE, Marcos Ferreira. A Vila da Campanha da Princesa: fontes para a História do Sul de Minas. In: *Vária História*, Belo Horizonte, nº 23, 2000.

\_\_\_\_\_. *Família, fortuna e poder no Império do Brasil: Minas Gerais – Campanha da Princesa (1799-1850)*. (Tese de Doutorado), Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 2005.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. 3 ed. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. USP, 1982.

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Contratadores e tributos nas Minas setecentistas: o estudo de um caso – João de Souza Lisboa (1745-1765)*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2002.

ÁVILA, Renata Medeiros Bezerra; CARDOSO, Grazielle Cassimiro. O envolvimento de beneditinos com descaminhos e demais ilicitude. Rio de Janeiro (1702 - 1729). In: *REVISTA ANGELUS NOVUS*, USP, Ano IV, n. 6, p. 115-142, 2013.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário da terra e da gente de Minas*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987.

BARTH, Fredrik. *O guru e o iniciador: e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contracapa, 2002.

BASILE, Marcello. O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840). In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial: Volume II – 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

BATISTA, Henrique Sérgio Araújo. De imigrante a visconde: a trajetória de Joaquim Antônio Ferreira. In: *XII Encontro Regional de História ANPUH-RJ*, 2006.

BAYÓN, Balbino Velasco. *História da Ordem do Carmo em Portugal*. Lisboa: Paulinas, 2001.

BENEDETTI FILHO, Francisco. *A Reforma da Província Carmelita Fluminense (1785-1800)*. (Dissertação de Mestrado), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, USP, 1990.

BERGAD, Laird. W. *After the Mining Boom: demographic and economic aspects of slavery in Minas Gerais, Brazil: Mariana, 1750-1808*. *Latin American Research Review*, v. 31, n. 1, p. 67-97, 1996.

\_\_\_\_\_. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru: EDUSC, 2004.

BERGER, Iris. African Women's History: Themes and Perspectives. *Journal of Colonialism and colonial History*, Baltimore, v. 4, n. 1, p. 1-11, 2003.

- BERTIN, Enidelce. *Os meia-cara: africanos livres em São Paulo no século XIX*. (Tese de Doutorado em História Social) São Paulo: USP, 2006.
- BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negro do Rio Grande de São Paulo do Sul*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2006.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976.
- BEZERRA, Nielson Rosa. O tráfico ilegal e os africanos livres do Brasil oitocentista. In: *III Simpósio de História do Maranhão Oitocentista*. Universidade do Estado do Maranhão – UEMA, 2013.
- BÔSCARO, Ana Paula. *Uma serra de almas negras: escravidão e pequena propriedade*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2017.
- BOXER, Charles R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/ Editora da Universidade de São Paulo, 1973.
- \_\_\_\_\_. *O império marítimo português: 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- BRETAS, Marcos Luiz. A polícia carioca no Império. In: *Estudos Históricos*, v. 12, n. 22. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- BRETAS, Marcos Luiz; ROSEMBERG, André. A história da polícia no Brasil: balanço e perspectivas. In: *Topoi*, v. 14, n. 26, jan./jul. 2002.
- CABRAL, Dilma. Estado e Administração na formação de um país independente. CABRAL, Dilma (Org.); BARCELOS, Fábio Campos; SOUSA, Louise Gabler; ALVES, Salomão Pontes. *Estado e Administração: A construção do Brasil independente (1822-1840)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2015.
- CAMILO, Débora C. Gonzaga. Vendendo Secos e Molhados Estudo de Caso de Uma Comerciante Negra no Setecentos Mineiro. In: *Temporalidades, Revista Discente do Programa de Pós-graduação em História da UFMG*, vol. I, nº 1, p. 258-268, março 2009.
- CAMPOS, Adalgisa Arantes. A ordem Carmelita. In: *Per Musi*. Belo Horizonte, n.24, 2011.
- CAMPOS, Leonardo França. *Escravidão e família escrava em uma economia de abastecimento: Termo de Barbacena, século XIX*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal de Juiz de Fora, 2011.
- CANDIDO, Mariana. *An African slaving port and the Atlantic world: Benguela and its hinterland*. Nova York: Cambridge U.P, 2013.
- \_\_\_\_\_. Engendering West Central African History: the role of urban women in Benguela in the 19th century. *History in Africa* 42, 2015.
- CANDIDO, Mariana. CANDIDO, M. Aguida Gonçalves da Silva. Une dona à Benguela à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. In: *Brésil(s): Cahiers du Brésil Contemporain*. Paris: EHESS/CRBC/Maison des Sciences de l'homme, 2011.

CANO, Wilson; LUNA, Francisco Vidal. A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese. In: *Cadernos IFCH-UNICAMP*, v.10, 1982.

CANTARINO, Eliane. *Os negros da Rasa*. Relatório de identificação sobre a comunidade negra da Rasa de acordo com o artigo 68 ADTCF-CF/1988. Rio de Janeiro: Convênio Fundação Cultural Palmares-MinC-ITERJ, 1998.

CAPELA, José. *Donas, senhores e escravos*. Porto: Afrontamento, 1995.

\_\_\_\_\_. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904*. Porto: Edições Afrontamento, 2002.

CARDOSO, Carlos Alberto Lopes. Ana Joaquina dos Santos Silva: Industrial Angolana da segunda metade do século XIX. In: *Boletim Cultural da Câmara Municipal de Luanda*, v. 32, p. 5-14, 1972.

CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. *Conquista e povoamento de uma fronteira: a formação regional da Zona da Mata no Leste da Capitania de Minas Gerais (1694-1835)*. (Dissertação de Mestrado em Geografia). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2008.

CARNEIRO, Patrício A. S. & MATOS, Ralfo E. S. A formação do espaço agrário no Leste da Capitania de Minas Gerais: Vale dos Rios Piranga e Paraibuna (1694-1835). In: *XIII Seminário sobre a Economia Mineira*, CEDEPLAR/UFMG, 2008.

CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese de doutorado em História – UFRJ. Rio de Janeiro, 1997.

\_\_\_\_\_. *Contribuição para a História Agrária de Minas Gerais (séculos XVIII-XIX)*. Mariana: UFOP, 1999.

\_\_\_\_\_. *A Real Fazenda de Minas Gerais: guia de pesquisa da Coleção da Casa dos Contos de Ouro Preto*, volume 1. Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2003.

\_\_\_\_\_. *Minas e currais: produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674 – 1808*. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2007.

CARVALHO, Fausto. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. In: *Revista de História*, São Paulo, nº 167, 2012.

CARVALHO, José Murilo. *A Construção da ordem: teatro das sombras*. 5ªEd. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. In: *Revista de História (USP)*, v. 167, p. 223-260, 2012.

CARVALHO, Sheldon Augusto. Barbacena, uma sociedade escravista: tráfico de escravos e abolição da escravatura. In: *Revista Tempo de Conquista*. Vol. 7, 2010. Disponível em: [www.revista.tem](http://www.revista.tem). Acesso em 25 de maio de 2020.

CASTRO, Hebe Maria Mattos. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

\_\_\_\_\_. *Escravidão e cidadania no Brasil Monárquico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed., 2000.

CASTRO, Hebe Maria Mattos de; SCHNOOR, Eduardo (Org.). *Resgate*. Uma janela para o Oitocentos. Rio de Janeiro: Top books, 1995.

CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A caminho dos sertões: o tráfico interno movimentando o interior baiano, 1778-1798*. (Trabalho de Conclusão de Licenciatura em História), Universidade do Estado da Bahia, Jacobina, 2016.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade*. São Paulo: Cia das Letras, 1990.

\_\_\_\_\_. O problema do tráfico africano de escravos na Independência e formação do Estado do Brasil (Brasil, décadas de 1820 a 1840). In: *Iberoamericana: Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*. Vol XL: 1-2, 2010.

\_\_\_\_\_. *A Força da Escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. 1ec. São Paulo: Companhia de Letras, 2012, p. 49-53.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos Negociantes: Mercadores das Minas Setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.

\_\_\_\_\_. A construção dos Brasil: Projetos de integração da América Portuguesa. In: *Vária História*, nº27, 2002.

CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Ação de Esbulho. In: MOTTA, Márcia; GUIMARÃES, Elione (Orgs.). *Propriedades e Disputas: fontes para a história do oitocentos*. Guarapuava: Unicentro, Niterói: EDUFF, 2011.

COELHO, José João Teixeira. *Instrução para o governo da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994.

CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CORDEIRO, Filipe. Os tropeiros no século XXI e o sentido contemporâneo dessa atividade: estudo de caso no Vale do Paraíba e Serra da Mantiqueira. In: *X Encontro Regional Sudeste de História Oral: Educação das sensibilidades: Violência, desafios contemporâneos*. Universidade Federal de Campinas, UNICAMP, 2013.

COSTA, Ana Paula Pereira. *Poderosos do ouro e seus escravos armados: práticas de mando e clientela nas Minas setecentistas*. 1ª. Ed. Rio de Janeiro: Multifoco, 2016.

\_\_\_\_\_. Legitimidade e ilegitimidade no armamento de escravos: milícias privadas, negociação e criminalidade na sociedade mineira setecentista. In: *Revista de História Regional*, v. 23, p. 70-89, 2018.

COSTA, Antônio Gilberto. Registros do Caminho Novo para as minas de ouro nos mapas antigos. In: *VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Braga, Portugal, 2015.

COSTA, Dora Isabel Paiva. *Herança e ciclo de vida: um estudo sobre família e população em Campinas, São Paulo, 1765-1850*. (Teses de Doutorado), Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 1997.

COSTA, Fernando Alves. E quanto valia, afinal? O problema dos preços nos inventários post-mortem do século XIX. In: *Histórica: Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, nº 60, dezembro 2013.

COSTA, Robson Pedrosa. Escravos senhores de escravos. Pernambuco, séculos XVIII e XIX. In: *História e Perspectivas*, Uberlândia (57): 149-176 jul./dez. 2017.

COSTA, Sandro Roberto. Pedras que falam: as ruínas do convento São Boaventura de Macacu. In: *Revista Franciscana*, v. XI, p. 11-48, 2014.

COTTA, Francis Albert. *Negros e Mestiços nas Milícias da América Portuguesa*. 1. Ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2010.

\_\_\_\_\_. Os terços de homens pardos e pretos libertos: mobilidade social via postos militares nas Minas Gerais no século XVIII. In: *Mneme (Caicó. Online)*, Rio Grande do Norte, v. 3, n.6, p. 1-19, 2002.

CRAVO, Têlio Anísio; GODOY, Marcelo Magalhães. Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista: viajantes e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de Minas Gerais. In: *XIV Seminário Sobre a Economia Mineira. Diamantina*, 2010.

CUNHA, Alexandre. Paisagem e população: algumas vistas de dinâmicas espaciais e movimentos das populações nas Minas no começo do dezenove. In: *Anais eletrônicos do XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais – ABEP*, Ouro Preto, 2002.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, Wisconsin University Press, 1969.

CURTO, José & GERVAIS, Raymond. A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844. In: *Topoi*, n. 4, 2002.

DAUMARD, Adeline. *Hierarquia e riqueza na sociedade burguesa*. São Paulo: Perspectiva, 1985.

DIAS, Maria Odila Silva. A interiorização da metrópole 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822 Dimensões*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

DOSSE, François. *O desafio biográfico: escrever uma vida*. São Paulo, EDUSP, 2009.

EISENBERG, Peter L. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil. Séculos XVIII e XIX*, Campinas: Editora da Unicamp, 1989.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.

ELLIS, Myriam. *Contribuição ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras do Brasil no século XVIII*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional/Serviço de Documentação/MEC, 1961.



\_\_\_\_\_. Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial. In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, USP, 1982.

ELTIS, David. *Economic growth and ending of the transatlantic slave trade*. Nova York: Oxford Academic Press, 1987.

\_\_\_\_\_. The nineteenth-century transatlantic slave trade: An annual time series of imports into the Americas broken down by region. *Hispanic American Historical Review*, v. 67, n. 1, p. 109-38, 1987.

ESTEVEVES, Albino. *Álbum do Município de Juiz de Fora*. 3 ed. Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2008.

FARIA, Regina Helena Martins de. *Em nome da ordem: a constituição dos aparatos policiais no universo luso-brasileiro (sécs. XVIII-XIX)*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007.

FARIA, Sheila de Castro. *A Colônia em movimento: família e fortuna no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

\_\_\_\_\_. *Sinhás pretas, damas mercadoras*. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1750-1850). Tese para concurso de Professor Titular de História do Brasil, Universidade Federal Fluminense, 2005.

FARIAS, Juliana Barreto. Praça em greve: Protestos e organização de pequenos lavradores, quitadeiras e pombeiros no Rio de Janeiro do século XIX. Texto apresentado no *I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: histórias do trabalho no sul global*. Florianópolis, 2010. <http://www.labhstc.ufsc.br/globalsouth/program.htm>.

\_\_\_\_\_. *Mercados Minas*. Africanos ocidentais na praça do mercado do Rio de Janeiro (1830-1890). São Paulo: USP, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2012.

FAZOLATTO, Douglas. *Juiz de Fora: Imagens do Passado*. 4ª ed. Juiz de Fora: Editora Panorama, 2007.

FERNANDES, Frederico A. G. *A voz e o sentido: poesia oral em sincronia*. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

FERRAZ, Norberto Tiago Gonçalves. Vestidos para a sepultura: a escolha da mortalha fúnebre na Braga setecentista, In: *Tempo* (Niterói, online) | Vol. 22 n. 39.p.110-125, jan-abr, 2016.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico, Rio de Janeiro*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.

\_\_\_\_\_. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo. *Marcas de escravos*. Listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841). Rio de Janeiro: Publicações Históricas, 1990.

\_\_\_\_\_. Casa Dos Contos - Potencialidades de Pesquisas. In: *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira*, Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

FINLEY, Moses. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991.

FLAUSINO, Camila Carolina. *Negócios da escravidão: tráfico interno de escravos em Mariana, 1850-1886*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), Juiz de Fora, 2006.

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

\_\_\_\_\_. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c.1790-c.1830. In: *História. Questões e Debates*, v. 51, p. 69-119, 2009.

FLORENTINO, Manolo, RIBEIRO, Alexandre Vieira e SILVA, Daniel D. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). In: *Estudos Afro-Asiáticos*, nº 31, 2004.

FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberto. Aspectos da comunidade islamita negra do Rio de Janeiro no século XIX. In: *TRASHUMANTE. Revista Americana de História Social*, v.10, 2017.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

\_\_\_\_\_. Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica. In: *Topoi* (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 5, p. 41-70, 2002.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto Guedes. Tráfico de escravos, mercadores e fianças. Dois bancos de dados (despachos de escravos, passaportes e licenças). Códices 390, 411, 419, 421, 424, 425, 1000 e 1002. *Relatório de Pesquisa apresentado ao IPEA*, 2001a.

FRAGOSO, João e FERREIRA, Roberto Guedes. Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada. Os códices 390, 421, 424 e 425: despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819 – 1833. In: *Anexo 1*, CD-ROM, 2001b.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho (orgs). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos Trópicos. América Lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976.

FURTADO, Júnia Ferreira. Considerações sobre estratégias e formas de resistência da mulher escrava no setecentos. In: *Caderno de Filosofia e Ciências Humanas*, Belo Horizonte, v.9, p.104-109, 1997.

\_\_\_\_\_. *Homens de Negócios: A interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1999.

\_\_\_\_\_. Pérolas Negras: mulheres livres de cor no distrito Diamantino. In FURTADO, Júnia (org.) *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora da Universidade Federal de Minas Gerais, 2001.

\_\_\_\_\_. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito*. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

GASPAR, Claudia Braga. A cultura do café no Rio de Janeiro: introdução e expansão pelo Vale do Paraíba Fluminense nos séculos XVIII e XIX. In: *Revista do Instituto Geográfico do Rio de Janeiro*, n.26, p.1-14, 2019.

GENOVEZ, Patrícia Falco. Câmara dos Compadres: Relações familiares na Câmara Municipal de Juiz de Fora (1853-1889). In: *Lócus: revista de história*, Juiz de Fora, v.2, nº 2, 1996.

GINZBURG, Carlo. O nome e o como. Troca desigual e mercado historiográfico. In: GINZBURG, Carlo; CASTELNUOVO, Enrico; PONI, Carlo. *A Micro-História e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Bertrand; Lisboa: Difel, 1991.

GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora*. Juiz de Fora, EDUFJF, 1988.

GODOY, Silvana Alves. *Itu e Ararituaba na Rota das Monções (1718 a 1838)*. Campinas: UNICAMP, Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Dissertação de Mestrado, 2002.

GÓES, José Roberto. *Escravos da Paciência*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, 1998.

\_\_\_\_\_. Padrões de alforria no Rio de Janeiro (1840-1871). In CAMPOS, Adriana et. al. *Nas rotas do império*. Eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: Edufes, 2014.

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

GONÇALVES, Leidiane Castro. A Guarda Real de Polícia da Corte: A criação do primeiro corpo de polícia no Rio de Janeiro joanino (1808-1821). In: *Anais da XII Jornada de Estudos Históricos*, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, vol 3, Rio de Janeiro, p. 766-779, 2017.

GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial*. São Paulo: Ática, 5ª Ed, 1988.

GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

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

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no império luso-brasileiro. In: JANCSO, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec: FAPESP, 2005.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais*: São João Del-Rei, 1831-1888. São Paulo: Annablume, 2002.

GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. In: *Afro-Ásia*, nº 27, 2002.

GRAHAM, Sandra Lauderlale. *Caetana diz não*: histórias de mulheres da sociedade escravista brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

GRENDI, Edoardo. Repensar a micro-história. In: REVEL, Jacques (Org.) *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2000.

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

\_\_\_\_\_. Livros paroquiais de batismo, escravidão e qualidades de cor (Santíssimo Sacramento da Sé, Rio de Janeiro, Séculos XVII- XVIII). In: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; SAMPAIO, Antônio C. Jucá (Orgs). *Arquivos paroquiais e história social na América lusa, Séculos XVII e XVIII*. Métodos e técnicas de pesquisa na reinvenção de um corpus documental. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014.

\_\_\_\_\_. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes: o compromisso social com a escravidão, com a desigualdade, e a precariedade de um corpus documental (Sudeste do Brasil, inícios do século XIX). In: CURY, Cláudia Enger Cury; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de. (Org.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. São Luís: Café & Lápis; Editora Uema, 2015.

\_\_\_\_\_. O vigário Pereira, as pardas forras, os portugueses e as famílias mestiças. Escravidão e vocabulário social de cor na freguesia de São Gonçalo (Rio de Janeiro, período colonial tardio). In: João Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). *O Brasil Colonial*, volume 3. 4ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

GUEDES, Roberto, AGUIAR, Júlia R. Pardos e pardos forros: agentes da escravidão e da mestiçagem (São Gonçalo do Amarante, Rio de Janeiro, século XVIII). In: GUEDES, Roberto; FRAGOSO, João. (Org.). *História social em registros paroquiais (Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII-XIX)*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

GUEDES, Roberto Ferreira; BÔSCARO, Ana Paula. A cara da escravidão e a cara da liberdade: honra e infâmia (Corte do Brasil, 1809-1833). In: *AFRO-ÁSIA* (UFBA. IMPRESSO), v. 59, p. 197-234, 2019.

\_\_\_\_\_. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833). In: IVO, Isnara; GUEDES, Roberto. (Org.). *Escravidão: povos, poderes e legados: Américas, Goa e Angola (séculos XVI-XXI)*. 1ed. São Paulo: Alameda, 2020.

\_\_\_\_\_. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista: rotas e agentes no comércio interno de cativos entre a corte e São Paulo (1809-1933). In: AGCRJ. (Org.). *Escravidão e luta pela liberdade no Rio de Janeiro: histórias, arquivos e patrimônio*. 56ed. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/AGCRJ, 2020.

GUIMARÃES, Carlos Magno; REIS, Liana Maria. Agricultura e escravidão em Minas Gerais (1700-1750). In: *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte, n. 2, jun.1986.

GUIMARÃES, Elione Silva. Libertos e proprietários fundiários na disputa pela terra (Juiz de Fora - MG, 1850-1920). In: *V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Caxambu, 2003.

\_\_\_\_\_. Tropas e tropeiros na Minas Gerais oitocentista: Francisco Garcia de Mattos - Um tropeiro na Zona da Mata mineira. In: *Anais do VI Congresso Brasileiro de História Econômica e 7ª Conferência Internacional de Empresas*. Conservatória, 2005.

\_\_\_\_\_. De escravos a senhores de terra (Juiz de Fora e Mar de Espanha – Minas Gerais, 1850-1920). In: *Tempos Históricos*. Vol 16 – 2º Semestre, 2012.

\_\_\_\_\_. Fortunas e infortúnios de mestiços em Juiz de Fora oitocentista: demografia e propriedade. (No prelo)

GUIMARÃES, Elione; BÔSCARO, Ana Paula. Valentim Gomes Tolentino: a mobilidade econômica e social vivenciada por um pardo no século XIX (Zona da Mata Mineira, 1817-1855). In: *Topoi (Online): Revista de história*, v. 19, p. 122-145, 2018.

\_\_\_\_\_. Conflitos agrários às margens do Caminho Novo: sesmarias, posse, usufruto e mercado de terra (Juiz de Fora oitocentista). In: *Territórios e Fronteiras* (UFMT. Online), v. 13, p. 454-504, 2020.

\_\_\_\_\_. *Minha Vivência: propriedade de terras e conflitos na trajetória de vida de Valentim Gomes Tolentino*. (No prelo)

\_\_\_\_\_. *Pós-emancipação e mobilidade social*. (No prelo).

HAMEISTER, Martha Daisson. *Para dar calor à nova povoação: estudo sobre estratégias sociais e familiares a partir dos registros batismais da Vila do Rio Grande (1738-1763)*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da modernidade em Angola*. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX. Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1997.

IGLESIAS, Francisco. *Política economia do governo provincial mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: MEC/Instituto nacional do Livro, 1958.

IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII*. Vitória da Conquista: Edições Uesb, 2012.

JUSTI, Tatiana Angélica. *Apropriação Territorial: concessão e apossamentos de terras na região de Franca (1805-1850)*. (Dissertação de Mestrado) Faculdade de História Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2008.

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

KELMER MATHIAS, Carlos Leandro. *A cor negra do ouro: circuitos mercantis e hierarquias sociais na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756*. Rio de Janeiro: PPGHIS, 2007.

\_\_\_\_\_. Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo (1711-1730). In: *Revista de História (USP)*, v. 158, p. 89-130, 2008.

KLEIN, Herbert S. The Portuguese Slave Trade from Angola in the 18th Century. In: KLEIN, Herbert. *The Middle Passage (Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade)*. Princeton, Princeton University Press, 1978.

\_\_\_\_\_. *A Escravidão Africana*. América Latina e Caribe. São Paulo, Editora Brasiliense, 1987.

\_\_\_\_\_. Tráfico de escravos. In: *FIBGE. Estatísticas históricas do Brasil*. 2a ed., Rio de Janeiro, IBGE, 1990.

\_\_\_\_\_. *The Atlantic slave trade: new approaches to the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

\_\_\_\_\_. American Slavery in Recent Brazilian Scholarship, with empásseis on Quantitative Socio-economic Studies (Review Essay). *Slavery & Abolition*, London, v.30, n.1, p.111-133. 2009.

LABROUSSE, Ernest. Esquisse du moouvement des prix et des revenus. Paris, , 1933 ; “Voies nouvelles vers une histoire de la bourgeoisie occidentale aux XVIII et XIX siècles (1700 – 1850)”, In X Congresso Internazionale di Scienze Storiche, Relazioni, vol. IV, Roma, 1955.

LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas: Família, fortuna, poder e redes de sociabilidades nas Minas Gerais – A família Ferreira Armonde (1751-1850)*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2010.

LAGUARDIA, Rafael Martins. *Dos Dízimos a Demarcação de Terras: Geoprocessamento aplicado aos Módulos Rurais (Juiz de Fora, séculos XVIII-XIX)*. (Tese de Doutorado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), 2015.

LAMAS, Fernando Gaudereto. Administração colonial na capitania do ouro: uma análise do contrato das entradas no final da primeira metade do setecentos. In: *História: Questões & Debates*, Curitiba, n° 47, 2007.

LANGSDORFF, Georg H. von. *Os diários de Langsdorff*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997.

LENHARO, Alcir. Rota menor: o movimento da economia mercantil de subsistência no centro-sul do Brasil, 1808-1831. In: *Anais do Museu Paulista, Tomo XXVIII*. São Paulo: USP, 1978.

\_\_\_\_\_. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808-1842)*. São Paulo: Símbolo, 1983.

LESSA, Jair. *Juiz de Fora e seus pioneiros: do Caminho Novo a proclamação*. Juiz de Fora: Editora UFJF e Funalfa: 1985.

LEVI, G. Comportamentos, recursos, processos: antes da “revolução” do consumo. In REVEL, Jacques (Org.) *Jogos de Escala. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

\_\_\_\_\_. *A Herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

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

\_\_\_\_\_. O tráfico negreiro internacional e a demografia escrava nas Minas Gerais: um século e meio de oscilações. In: FURTADO, Júnia (Org.). *Sons, formas, comes e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África*. São Paulo: Annablume, 2008.

\_\_\_\_\_. A empiria e as cores: representações indenitárias nas Minas Gerais dos séculos XVIII e XIX. In: PAIVA, Eduardo França, IVO, Isnara Pereira e MARTINS, Ilton Cesar (Orgs.). *Escravidão, mestiçagens, populações e identidades culturais*. São Paulo: Annablume, 2010.

LIBBY, Douglas C.; GRIMALDI, Márcia. Equilíbrio e Estabilidade: economia e comportamento em um regime escravista, Minas Gerais no século XIX. In: *Papéis Avulsos*, n.7, p. 26-43, dezembro 1988.

LIMA JÚNIOR, Augusto. *Capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1978.

LOPO, Júlio de Castro. Uma Rica Dona de Luanda. In: *Portucale*, v. 3, 1948.

LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. Características da população em São Paulo no início do século XIX, 2000. In: *População e Família*. São Paulo, USP-FFLCH, n.3, p. 71-91, 2000.

\_\_\_\_\_. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

LUNA, Francisco Vidal; CANO, Wilson. Economia escravista em Minas Gerais. In: *Cadernos IFCH/ UNICAMP*, 1983; PAIVA, Clotilde Andrade; KLEIN, Herbert. Escravos e Livres nas Minas Gerais do Século XIX: Campanha em 1831. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v22, n°1, 1992.

LUZES, Jessica Suzano. Apadrinhamento da população livre na antiga vila de São Francisco Xavier de Itaguaí nas últimas décadas da escravidão. In: *Anais do II Colóquio do Laboratório de História Econômica e Social (LAHES) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)*, Juiz de Fora, Minas Gerais, 2008.

MACHADO, Cacilda. *A trama das vontades: negros, pardos e brancos na produção da hierarquia social do Brasil escravista*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

MACHADO, Cláudio Heleno. Tráfico interno de escravos na região de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. In: *X Seminário de Economia Mineira. Diamantina*, 2002.

MADEIRA, Mauro de Albuquerque. *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil colonial*. Brasília: Coopermídia, Unafisco/Sindifisco, 1993.

MALAQUIAS, Carlos de Oliveira. *Remediados senhores: pequenos escravistas na freguesia de São José do Rio das Mortes, c.1790 c.1844*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-graduação em História, Belo Horizonte, MG, 2014.

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

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. In: *Revista de Economia Política*, vol. 32, nº 1 (126), pp. 142-166, 2012.

MARCONDES, Renato Leite. & GARAVAZO, Juliana. A propriedade escrava e a hipótese de crescimento vegetativo em Batatais: a classificação dos escravos (1875). In: *XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais*, 2002.

MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. As viagens do Conceição Esperança: tráfico de escravos entre São Paulo e Moçambique (1820-22). In: *Resgate*. Revista Interdisciplinar de Cultura. Campinas, vol 25, n.2, p.27-56, 2017.

MARTINS, Maria do Carmo Salazar. História econômica e demográfica. In: *V Seminário sobre a economia mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar: Face/UFMG, 1990.

MARTINS, Maria do Carmo Salazar; SILVA, Helenice Carvalho da Cruz. Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão 1759-1772. In: *Seminário sobre Economia Mineira*, Diamantina- MG, 2006.

MARTINS, Roberto Borges. Minas Gerais, século XIX: tráfico e apego a escravidão numa economia não exportadora. In: *Estudos Econômicos*, v.13, 1983.

\_\_\_\_\_. *Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez*. Belo Horizonte: UFMG/CADEPLAR, 1994.

\_\_\_\_\_. *Crescendo em silêncio. A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: ICAM-ABPHE, 2018.

\_\_\_\_\_. Navegar não é preciso: Os mineiros e o tráfico de escravos nos séculos XVIII e XIX. In: *Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais*, UFMG, Belo Horizonte, 2018.

MARTINS, William Souza. *Membros do Corpo Místico: Ordens Terceiras no Rio de Janeiro. (C. 1700- 1822)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 2009.

MASCARENHAS, Filipe Martins Barbosa. *Memórias de Icolo e Bengo. Figuras e famílias*. Luanda: Eal-edições de Angola, 2008.



MATOS, Raimundo José da Cunha. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

MELO, Hildete Pereira; MARQUES, Teresa Cristina Novaes. A partilha da riqueza na ordem patriarcal. In: *Revista Econômica Contemporânea*, Rio de Janeiro, 5(2), p.155-179, jul./dez. 2001.

MENESES, José Newton Coelho. *O Continente Rústico*. Abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas. Diamantina: Maria Fumaça, 2000.

MILLER, Joseph C. Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830. In: P.E. Lovejoy (Ed). *Africans in Bondage: Studies in Slavery and the Slave Trade*. Madison: Univ. of Wisconsin Press, 1986.

\_\_\_\_\_. *Way of death*. Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830. Wisconsin, Wisconsin University Press, 1988.

\_\_\_\_\_. Retention, reinvention, and remembering: restoring through enslavement in Africa and under slavery in Brazil. In: Lovejoy, Paul E.; Curto, José C. *Enslaving connections*. Changing cultures of Africa and Brazil during the era of slavery. New York: Humanity Books. p.81-121. 2004.

\_\_\_\_\_. África Central durante a era do comércio de escravizados, de 1490 a 1850. In: Heywood, Linda M. (Org.). *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto. p. 29-80, 2008.

MOLINA, Sandra Rita. *A morte da tradição: a ordem do Carmo e os escravos da Santa contra o Império do Brasil (1850-1889)*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal de São Paulo, USP, 2006.

MORAES, Juliana de Mello. As práticas assistenciais entre os irmãos seculares franciscanos nas duas margens do Atlântico (século XVIII). In FERREIRA, Fátima Moura; ARAÚJO, Maria Marta Lobo de; ESTEVES, Alexandra. (Orgs.). *Pobreza e assistência no espaço ibérico (séculos XVI-XX)*. Porto: CITCEM, p. 185-196, 2010.

\_\_\_\_\_. Os irmãos das ordens terceiras de São Francisco e as relações familiares no império português, século XVIII. In: SANTOS, Carlota. (Org.). *Família, Espaço e Patrimônio*. Porto: CITCEM, 2011.

MOTTA, José Flávio. Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá e Constituição, 1861-1869). In: *Anais do VI Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2005.

NADER, Gizlene. *A polícia na Corte e no Distrito Federal*. Rio de Janeiro: PUC, 1981.

OLIVEIRA, Felipe Rodrigues. *Por homens e caminhos: o contrato das entradas e o comércio nas Minas (1762-1789)*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora, UFJF, 2009.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa da África. In: *Navigator (Rio de Janeiro)*, v. 6, p. 102-117, 2010.

\_\_\_\_\_. *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra da Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. (Mestrado em História), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRRJ, 2017.

OLIVEIRA, Maria Inês. *O liberto: o seu mundo e os outros, Salvador: 1790-1890*. Salvador: Ed. Corrupio, 1988.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Capital mercantil e parentesco nas origens de um sistema agrário exportador: Minas Gerais 1780/1870. In: *III Congresso brasileiro de história econômica e 3º Conferência internacional de história de empresas*. Curitiba, ABPHE/UFPR, 1999.

\_\_\_\_\_. *Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870*. Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005.

\_\_\_\_\_. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor: análise de trajetórias intergeracionais na América Portuguesa (séculos XVIII e XIX). In: *Varia História* (UFMG. Impresso), v. 27, 2011.

OLIVEIRA, Vanessa S. *The Donas of Luanda, c. 1770-1867: from Atlantic Slave Trading to ‘Legitimate’ Commerce*. Toronto: Ontario, York University. Dissertation of Doctor of Philosophy, 2016.

\_\_\_\_\_. Donas, pretas livres e escravas em Luanda (Séc. XIX). In: *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 44, n. 3, p. 447-456, set-dez. 2018.

ORIOLI, Júlia Porphirio. Trajetórias, mobilidade social e comércio no Atlântico no século XVIII: o padre angolano Lourenço da Costa de Almeida e seus familiares. In: *Temporalidades, Revista de História*, 2018.

OSÓRIO, Helen. Escravos da fronteira: trabalho e produção no Rio Grande do Sul, 1765-1825. In: Comunicação apresentada na *XIX Jornadas de história económica. Asociación Argentina de História Económica. Universidad Nacional del Comahue*. San Martín de los Andes, Neuquén, 2004.

PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto do Sertão Baiano*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal da Bahia, UFBA, 2001.

PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. Programa de pós-graduação em História Social (Tese de Doutorado). São Paulo: USP, 1996.

PAIVA, Eduardo França. *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*. São Paulo: Editora Annablume, 2000

\_\_\_\_\_. *Escravidão e universo cultural na colônia: Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

PAIVA, Eduardo França. Bateias, Carumbés, Tabuleiros: mineração africana e mestiçagem no mundo novo. In PAIVA, Eduardo França; ANASTASIA, Carla Maria Junho. *O Trabalho Mestiço: Maneiras de Pensar e Formas de Viver, séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Annablume, 2002.

PANTOJA, Selma. A dimensão atlântica das quitandeiras. In FURTADO, Júnia F. (Org.) *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do império ultramarino português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001.

\_\_\_\_\_. Conexões e Identidades de Gênero no caso Brasil e Angola - Séculos XVIII-XIX. In: *X Congresso Internacional Cultura, Poder e Tecnologia: África e Ásia face à Globalização*, Universidade Federal da Bahia, Salvador v. 1, 2001.

\_\_\_\_\_. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. In: *Travessias. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa*, n. 4/5, Lisboa, 2004.

\_\_\_\_\_. João Teixeira de Carvalho, ou comment être un anti-héros en Angola? *Dix-Huitième Siècle*, Paris, La Découverte, n. 44, L'Afrique, 2012.

PARÉS, L. N. Catolicismo em disputa: a comunidade Agudá e a geopolítica colonial (Uidá 1844-1866). In *Topoi*, v. 18, n. 36, p. 639-665, 2017.

PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do século XIX*. (Trabalho de conclusão de curso), Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, 2015.

PAYAR, André Javier Ferreira. *A escravidão entre os seguros: as seguradoras de escravos na província do Rio de Janeiro (1831-1888)*. (Dissertação de Mestrado em Direito), Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995.

PESSOA, Thiago Campos. Nas Rotas da Ilegalidade: A família Souza Breves e o tráfico de africanos no sul do Rio de Janeiro. In: *Caderno Caminhos da História* (Universidade Severino Sombra), v. 5, p. 1-15, 2009.

\_\_\_\_\_. *O Império dos Souza Breves: Política e escravidão nas trajetórias dos Comendadores Joaquim e José de Souza Breves*. Universidade Federal Fluminense (UFF), (Dissertação de Mestrado), 2010.

\_\_\_\_\_. E depois do Valongo? O comércio negreiro na montagem da cafeicultura fluminense (c.1831-c.1855). In: 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, 2015.

\_\_\_\_\_. A “Declaração do Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café: notas de pesquisa. In: XAVIER, Regina Célia; OSÓRIO, Helen (Orgs). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. E-book. Oikos Editora, 2018.

\_\_\_\_\_. Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro (Rio de Janeiro, c.1831-1850). In: *Tempo*, vol. 24, núm. 3, 2018.

PINHEIRO, Fábio W. A. *O Tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata (c.1809-c.1830)*. (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro, UFRJ, PPGHIS, 2007.

PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 2006.

PIRES, Anderson José. *Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora (1870-1930)*. (Dissertação de Mestrado), Niterói, Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 1993.

POLANYI, K. *A grande transformação*. 2ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

POLLIG, João Victor D. C. *Apropriação de terras no Caminho Novo*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro (RJ), 2012.

POLÓNIA, Amélia. Evangelização e comércio. A figura do eclesiástico mercador. In: ALVES, Luís Oliveira; RIBEIRO, Jorge Martins; POLÓNIA, Amélia. *Estudos de Homenagem a João Francisco Marques*. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, 2001.

PRADO, Caio Junior. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 13 ed. São Paulo, Brasiliense, 1973.

REIS, João José. De escravo rico a liberto: a história do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista. In: *Revista de História*, v. 174, p. 15-68, 2016.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da Província: Rotas e Comércio Interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Estadual Paulista, 2006.

\_\_\_\_\_. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, c. 1800-1830. In: *Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, Caxambu, 2008.

\_\_\_\_\_. Elementos da fiscalidade de Minas Gerais provincial. In: *Almanack Braziliense*. São Paulo, nº10, p. 115-129, 2009.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a Praça mercantil de Salvador (c.1680 – c.1830)*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ, 2005.

\_\_\_\_\_. E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII. In: *XII Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina, 2006.

\_\_\_\_\_. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, João (Org.). *Conquistadores e Negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

\_\_\_\_\_. Padrão e perfil do comércio de escravos da Bahia para o Rio Grande do Sul e Colônia do Sacramento, 1760-70/1811-20. In: *III Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis, São Leopoldo: Oikos, 2007.

\_\_\_\_\_. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750- c. 1800)*. (Tese de Doutorado), PPGHS/ UFRJ, 2009.

RODRIGUES, Aldair Rodrigues. African body marks, stereotypes and racialization in eighteenth-century Brazil, *Slavery & Abolition*, 42:2, 315-344, 2021.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850), São Paulo: Editora da Unicamp / CECULT, 2000.

\_\_\_\_\_. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005

RUSSELL-WOOD, A. J. Centro e periferia no mundo luso brasileiro, 1500-1808. In: *Revista Brasileira de História*, vol. 18, n. 36. São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. *Escravos e libertos no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

SALDANHA, Henrique Flávio Dias. *O Império da Ordem: Guarda Nacional, coronéis e burocratas em Minas Gerais na segunda metade do século XIX, 1850-1873*. (Tese de História) Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2009.

SÂMARA, Eni Mesquita; ALMEIDA, Joseph César Ferreira. Notas sobre a participação feminina na dinâmica canavieira de Itu (1781-1830). In: ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História, Londrina, 2005.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; CAMPOS, Adriana Pereira. (Orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Ed. UFES, 2006.

SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. A elite mercantil carioca no final do período colonial: A trajetória do homem de negócios João Gomes Barroso. In: *VIII Encontro Estadual de História – Anpuh, Feira de Santana, Bahia (BA)*, 2016.

SANTOS, Catarina Madeira. Les mots e les normes juridiques de l’esclavage dans la colonie portugaise d’Angola aux XVIIe et XVIIIe siècles (les mucanos comme jugmentes de liberté. In : *Brésil(s): Cahiers du Brésil Contemporain*, n. 1, 2012.

SANTOS, Raphael Freitas. Um estudo sobre os padrões de posses de escravos em Minas Gerais. In: *ABPHE. II Encontro de Pós-Graduação em História Econômica*, Niterói, 2004.

SANTOS, Raphael & CORRÊA, Carolina. A trajetória econômica da comarca do Rio das Velhas: um estudo das estruturas de posse de escravos e as relações com o mercado internacional de escravos (século XVIII). In: PAIVA, Eduardo França; IVO, Isnara Pereira. *Escravidão, mestiçagem e histórias comparadas*. São Paulo, Annablume; Belo Horizonte, PPGH-UFMG; Vitória da Conquista, Edições, UESB, 2008.

SCHEFFER, Rafael Cunha. *Comércio de escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SCOTT, Ana Silvia Volpi; SCOTT, Dario. Cruzamento Nominativo de Fontes: desafios, problemas e algumas reflexões para a utilização dos registros paroquiais. In: *XV Encontro Nacional de Estudos de População*. Caxambu, Minas Gerais, 2006.

SENA, Divino Marcos. Camaradas e complexidade entre livres e pobres: Mato Grosso - Primeira metade do século XIX. In: *X Encontro de História de Mato Grosso do Sul*. Simpósio Internacional de História da XIII Semana de História da UFMS/CPTL, 2010, Três Lagoas, 2010.

SHELDON, Kathleen. Writing about Women: Approaches to a Gendered Perspective in African History. In: PHILIPS, John Edward (Org.). *Writing African History*. Rochester: University of Rochester Press, 2005.

SILVA, A. C. *Um rio chamado Atlântico*. A África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: UFRJ/Nova Fronteira, 2003.

SILVA, Célio A. Alcântara. O comércio de escravos em Piracicaba, província de São Paulo (1861-1887). In: *II Encontro de Pós-Graduação em História Econômica*. Niterói, ABEPHE, 2004.

SILVA, Maria Beatriz Nizza. A mulher branca no fim do período colonial. In: *O rosto feminino da expansão portuguesa*. Lisboa: Comissão para a Igualdade para os Direitos das Mulheres, Actas II, 1995.

\_\_\_\_\_. *Ser nobre na colônia*. São Paulo: UNESP, 2005.

SILVEIRA, Patrícia Gomes. *A Metrópole é Aqui*: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. (Dissertação de Mestrado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2013.

SLENES, Robert W. *The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888*. (Tese de Doutorado), Stanford, Sanford University, 1976.

\_\_\_\_\_. Os múltiplos porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX. In: *Estudos Econômicos*, v. 18, 1988.

\_\_\_\_\_. “Malungu, ngoma vem!”: África coberta e descoberta no Brasil. In: *Revista USP*, São Paulo, n. 12, p. 48-67, dez. 1991; fev. 1992.

\_\_\_\_\_. *Na senzala uma flor*: esperanças e recordações na formação da família escrava - Brasil Sudeste, século XIX. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da conceição da praia, Bahia, 1700-1751. In: *Revista de História Comparada*. Rio de Janeiro, vol. 7, n. 2, 2013.

SOARES, Júlio C Fidelis. *Transporte do café pelo Rio Paraíba do Sul no século XIX - de Resende a Barra do Pirahy*. Disponível em <http://paraibanova.blogspot.com/2014/05/transporte-de-cafe-pelo-rio-paraiba-do.html>. Acesso em 28 de março de 2020.

SOARES, Márcio Sousa. Angolas e crioulos na planície açucareira dos Campos dos Goytacazes (1698-1830). In: DEMETRIO, Denise Vieira; SANTIROCCHI, Ítalo; GUEDES, Roberto (Orgs). *Doze Capítulos sobre escravizar gente e governar escravos*. Brasil e Angola – séculos XVIII e XIX. 1ed, Rio de Janeiro: Mauad X, 2017.

SOARES, Mariza. Os iminaí em Minas: tráfico atlântico, redes de comércio e etnicidade. In: NODARI, Eunice; PEDRO, Joana M<sup>TM</sup>; IOKOI, Zilda M. Gricoli (org.). *XX Simpósio Nacional da ANPUH. História: Fronteiras* (Florianópolis). São Paulo: Humanitas/ANPUH, pp. 689-90, 1999.

\_\_\_\_\_. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

SOUSA, Cristiano Oliveira. *Os Membros da Ordem Terceira de São Francisco de Assis de Vila Rica: Prestígio e Poder nas Minas (Século XVIII)*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal de Juiz de Fora, UFJF, Minas Gerais, 2008.

SOUSA, Jorge Parta. A rede social do tráfico ilícito: grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda. In: *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13<sup>a</sup> Conferência Internacional de História de Empresas*, 2017.

SOUZA, Jorge Victor de Araújo. *Para além do claustro: uma história social da inserção beneditina na América Portuguesa, C.1580-1690*. (Tese de Doutorado), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2011.

SOUZA, Sonia Maria. *Além dos cafezais: produção de alimentos e mercado interno em uma região de economia agroexportadora – Juiz de Fora na segunda metade do século XIX*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal Fluminense – UFF, 1998.

STRAFORINI, Rafael. A invenção dos Caminhos Reais do Ouro: formação territorial e as estratégias de apropriação territorial dos eixos de circulação no século XVIII. In: *Espaço Aberto*, v. 2, 2012.

TOSTES, Ana Cabral. O lugar social dos homens “pardos” no cenário rural da cidade do Rio de Janeiro (Recôncavo da Guanabara, freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Campo Grande, século XVIII). Rio de Janeiro: UFRJ-PPGHIS (Dissertação de Mestrado), 2012.

VAINFAS, Ronaldo. *Ideologia e escravidão: Os letrados e a sociedade escravista no Brasil Colonial*. Petrópolis: Vozes, 1986.

VALDEZ, Francisco Travassos. *África ocidental: notícias e considerações, por Francisco Travassos Valdez impressas por ordem do Ministério da marinha e ultramar*. Vol. 2. Lisboa: F. A. da Silva, 1864.

VALENTIM, Agnaldo. *Uma Civilização do Arroz. Agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. (Tese de Doutorado). Universidade Federal de São Paulo (USP), 2006.

VELLASCO, Ivan de Andrade. A cultura da violência: os crimes na Comarca do Rio das Mortes – Minas Gerais Século XIX. In: *Revista Tempo*, vol. 9, n. 18, Niterói, jan./jun, 2005.

VERGER, P. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos*. São Paulo: Corrupio, 1987.

VIANA FILHO, Luís. *O negro na Bahia: um ensaio clássico sobre a escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.

VIANA, Sônia Bayão Rodrigues. *A Fazenda de Santa Cruz e as transformações da política real e imperial em relação ao desenvolvimento brasileiro*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 1974.

VIOTTI, Emília. *Da senzala a colônia*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1966.

VITORETTO, Bruno Novelino. *Do Parahybuna a Zona da Mata: terra e trabalho no processo de incorporação produtiva do café mineiro (1830-1870)*. (Dissertação de Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora, 2012.

WALSH, R. *Notícias do Brasil (1828-1829)*. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, vol 2, 1985.

WELLS, James. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil – do Rio de Janeiro ao Maranhão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995.

WHATELY, Maria Celina. *O café em Resende no século XIX*. Rio de Janeiro. José Olympio, 1987.

\_\_\_\_\_. *Resende: a Cultura Pioneira do Café no Vale do Paraíba*. Niterói-RJ: Editora Gráfica La Salle, 2003.

WHEELER, Douglas L. Angolan Woman of Means: D. Ana Joaquina dos Santos e Silva, Mid-Nineteenth Century Luso-African Merchant-Capitalist of Luanda. In: *Santa Barbara Portuguese Studies Review*, v. 3, 1996.

XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. (Tese de Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, UFF, 2012.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento na Capitania de Minas Gerais*. 2. ed. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1990.