




ARTIGO

NESTAS COSTAS TÃO LARGAS: O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS E A DINAMIZAÇÃO DE ECONOMIAS REGIONAIS NO BRASIL (C. 1831 - C. 1850)*

Contato
Rua Riachuelo, 148, apto. 1004
20230-014 – Rio de Janeiro – Brasil
silvanaandradeh@gmail.com

 Silvana Andrade dos Santos**
Universidade Federal Fluminense
Niterói – Rio de Janeiro – Brasil

Resumo

Após 1831, para que o tráfico transatlântico continuasse sendo realizado, os negociantes empregaram diversas estratégias, entre elas o estabelecimento de novos portos de desembarque de cativos. Este redirecionamento provocou alterações nas áreas onde as atividades de recepção de escravizados passaram a ocorrer, através principalmente da oferta de mão de obra e de capitais provenientes do comércio negreiro. Nesse artigo, discutimos a dinamização das economias regionais nas províncias do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia durante o período de ilegalidade do tráfico transatlântico entre as décadas de 1830 e 1850. Procuramos demonstrar que houve uma íntima relação entre estes processos de dinamização e o tráfico ilícito.

Palavras-chave

Tráfico de escravizados – economia – contrabando – Brasil – século XIX

* Agradeço a Luiz Fernando Saraiva pela orientação e incentivo prestados à redação deste artigo, aos pareceristas da *Revista de História* e a todos os colegas que leram o manuscrito original pelas contribuições.

** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História no Instituto de História da Universidade Federal Fluminense e bolsista do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq.




ARTICLE

ON SUCH WIDE COASTS: THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE AND THE GROWTH OF THE ECONOMIES IN BRAZIL (C. 1831-C. 1850)

Contact
Rua Riachuelo, 148, apto. 1004
20230-014 – Rio de Janeiro – Brasil
silvanaandradeh@gmail.com

Silvana Andrade dos Santos

 Universidade Federal Fluminense
Niterói – Rio de Janeiro – Brazil

Abstract

The slave merchants use several strategies after 1831 so that the transatlantic traffic could continue, among them the creation of new ports to unload the captives. This rerouting caused changes in the areas where the slaves began to be received, especially through the supply of labor and capital from slave trade. In this paper, we discuss the growth of the regional economies in the provinces of Rio de Janeiro, Espírito Santo and Bahia during the period of the illegal transatlantic traffic between the 1830s and 1850s. We aim to show that there was a close relation between these growth processes and the unlawful traffic.

Keywords

Slave trade – economy – contraband – Brazil – XIX century.

Este artigo versa sobre a dinamização de economias regionais no Brasil entre aproximadamente 1831 e 1850, a partir do caso das províncias do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e da Bahia. O texto é, ao mesmo tempo, um esforço de diálogo e contraponto a duas importantes interpretações historiográficas sobre o Brasil: a de liberação de capitais provenientes do tráfico transatlântico de escravizados para serem investidos em outras atividades econômicas após o encerramento definitivo desta atividade em 1850; e a segunda escravidão. Nosso intuito é propor a hipótese de que a continuidade do tráfico transatlântico de escravizados, na modalidade de negócio juridicamente ilícito, contribuiu, mesmo antes da década de 1850, para a dinamização econômica de diferentes regiões do Império.

O fim do tráfico transatlântico de escravizados para o Brasil, na década de 1850, tem sido visto como um importante marco para a história do país em diversos aspectos. No que se refere à economia, historiadores e economistas apontaram para o fato de que o encerramento desta atividade liberou vultosos capitais, os quais foram reinvestidos em outros ramos de negócios no Império (transportes, agricultura, indústrias e bancos, por exemplo), contribuindo para o desenvolvimento econômico do Brasil.¹ Seguramente, as palavras do visconde de Mauá, considerado um dos mais importantes industriais brasileiros do século XIX, feita em sua Exposição aos Credores de Mauá & C. e ao público, no ano de 1878, tem significativa influência sobre esta interpretação. Nela, Mauá explícita uma tomada de posição diante da conjuntura de fim definitivo do comércio negreiro, de reinvestimento de capitais antes ligados ao tráfico em outras atividades que “pudessem ir alimentar as forças produtivas do país”.²

Por sua vez, estudos que propõem a perspectiva da chamada segunda escravidão têm apontado para a existência de uma intensificação das economias escravistas em determinadas regiões da América (algodoeira, nos Estados Unidos; açucareira, em Cuba; e cafeeira, no Brasil), entre o final do século XVIII e meados do século XIX. Segundo estes estudos, a revitalização do sistema escravista nestas áreas, num período em que a instituição entrava em declínio em outras regiões do continente americano, teria se dado

¹ Cf. EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982. STEIN, Stanley. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil – 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979. SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Hucitec/Ed. Unicamp, 2000.

² SILVA, Elisiane da; NEVES, Gervásio Rodrigues; MARTINS, Liana Bach (org.). *Mauá: O desafio inovador numa sociedade arcaica*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2001, p. 56.

em virtude de uma crescente demanda por estas *commodities*, provocada pela expansão do capitalismo. Assim, são caros à constituição do conceito de segunda escravidão aspectos como a intensificação e a continuidade (mesmo após a proibição) do comércio e do tráfico transatlântico de escravizados neste contexto – o que, no Brasil, teria possibilitado a reposição dos planteis e/ou a composição da mão de obra em fazendas de café do Vale do Paraíba.⁵

Como demonstrado por Saraiva e Almico, a perspectiva da segunda escravidão contribui para a problematização de questões centrais referentes à economia e à historiografia brasileira, ao abordar a relação de complementariedade existente entre o sistema escravista e o mercado mundial no contexto de expansão do capitalismo.⁴ No entanto, ao focar em áreas e culturas específicas, os estudiosos da segunda escravidão têm deixado escapar outros aspectos regionais de dinamização econômica provocados pela revitalização do sistema escravista e pela continuidade do tráfico transatlântico de escravizados nos quadros do Estado nacional brasileiro, deixando inúmeras lacunas.⁵ Dentre estas lacunas, está a de como a continuidade do tráfico transatlântico de escravizados na primeira metade do século XIX afetou outras regiões do Império.

Neste sentido, este artigo representa um esforço de aproximação com a perspectiva da segunda escravidão e com os recentes estudos sobre o tráfico transatlântico de escravizados para o Brasil. A partir, principalmente, de pesquisa bibliográfica e de fontes primárias (ainda em caráter incipiente), o artigo visa lançar a hipótese de que a continuidade do comércio negreiro, após 1831, contribuiu diretamente para a dinamização de economias regionais no Brasil, não apenas no Vale do Paraíba, mas também em outras áreas do Império (por exemplo, em economias periféricas em relação ao próprio café e em regiões periféricas dentro de províncias não cafeeiras). Para isso, toma-

⁵ Cf.: TOMICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011. MARQUESE, Rafael & SALLES, Ricardo (org.). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

⁴ SARAIVA, Luiz Fernando & ALMICO, Rita. *Raízes escravas da modernização capitalista no Brasil*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 8/13. *Anais*. Niterói, 2017. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/34%20Raizes%20escravas%20da%20modernizacao%20capitalista%20no%20Brasil.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2017.

⁵ Outra iniciativa de problematização dos horizontes de análise da segunda escravidão pode ser verificada em BARROSO, Daniel & LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. À margem da segunda escravidão? A dinâmica da escravidão no vale amazônico nos quadros da economia-mundo capitalista. *Revista Tempo*, vol. 23, nº 3, Niterói, set.-dez. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/tem-1980-542x2017v230509>.

remos como amostra os casos do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e da Bahia. O primeiro caso se insere na perspectiva original da segunda escravidão, de expansão da cafeicultura; o segundo, apesar de ter vivido a expansão cafeeira, está fora do perímetro considerado pelo conceito original; o terceiro, por sua vez, se trata de um exemplo peculiar: ali o tráfico contribuiu para a expansão da cacauicultura e para o estabelecimento de indústrias fabris.

Iniciaremos nosso estudo discutindo a reorganização do tráfico transatlântico de escravizados para o Brasil. Procuraremos expor, a partir da quantificação e análise da Transatlantic Slave Trade Database, que, no meado da década de 1830, momento em que o tráfico ilegal adquiriu caráter sistêmico, foram estabelecidos novos locais de desembarque de africanos escravizados ao longo do litoral das províncias. Em seguida, tomando como foco os locais para onde os desembarques foram redirecionados, buscaremos demonstrar como o tráfico (através da oferta de mão de obra ou do emprego da renda gerada pela atividade) contribuiu para a dinamização econômica das regiões para quais fora redirecionado.

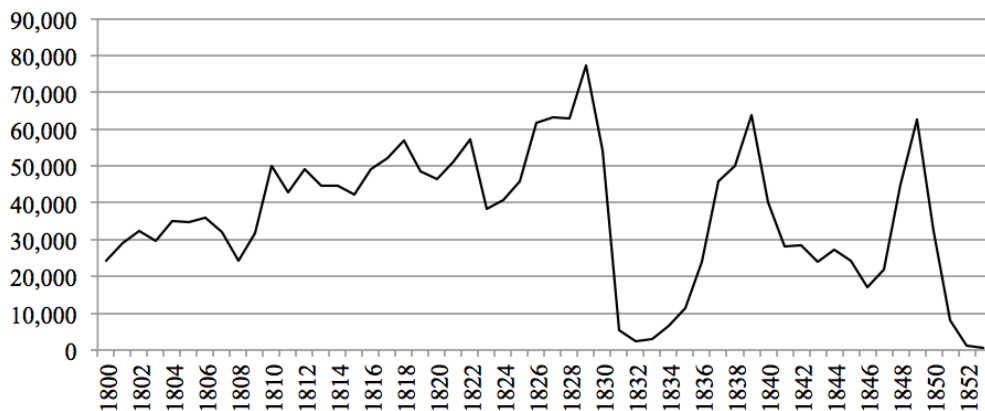
Fluxo e locais de desembarques de escravizados do tráfico ilegal: aproximações

O processo de proibição do comércio negreiro para o Brasil foi bastante dinâmico. Múltiplos fatores políticos, econômicos e sociais envolviam os debates em torno da (des)continuidade deste negócio: a pressão inglesa, o temor pela haitianização, o reconhecimento da soberania do país recém-independente e a demanda por mão de obra eram alguns deles.⁶ No início da década de 1830, entrou em vigor o tratado que proibia o comércio transatlântico de escravizados para o Brasil, transformando o negócio em uma atividade ilícita. Contudo, a ilegalidade do comércio negreiro não resultou na sua imediata extinção, ele permaneceu ativo neste Império até a década de 1850.

⁶ Cf. 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; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976. CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. 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)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000. MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos livres: A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

No que diz respeito ao fluxo de desembarques durante o processo de proibição desta atividade, a historiografia sobre o tema tem apontado para a existência de três períodos: o primeiro deles (1826–1830), de crescimento nas importações de escravizados; o segundo (1831–1835), de diminuição dos desembarques; e o terceiro, a partir de 1836 até por volta de 1850, em que, mais uma vez, houve um crescimento na aquisição de cativos (gráfico 1).

Gráfico 1
Escravizados desembarcados no Brasil 1801–1860



Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.
Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/>>.

Florentino observou, partindo do caso do Rio de Janeiro, que, entre 1826 e 1830, as elites escravocratas do Sudeste passaram a adquirir um considerável número de cativos. Segundo o autor, isso sugere que “os compradores de africanos acreditavam no fim próximo e definitivo do comércio negreiro”,⁷ em virtude das já mencionadas negociações em torno do reconhecimento da independência do Brasil e da assinatura do tratado antitráfico pelo país em 1826.

Convergindo para o argumento de que os contemporâneos dos debates sobre o fim do comércio negreiro acreditavam que esta atividade estava em vias de acabar, estudos mais recentes sobre o tema têm demonstrado que,

⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 43.

até 1835, embora não tenha cessado, o tráfico de africanos escravizados diminuiu consideravelmente se comparado com os cinco anos imediatamente anteriores.

Desta forma, as pesquisas têm demonstrado que a lei de 1831 não foi uma “lei para inglês ver” e que, de modo geral, houve uma crença na sua efetiva aplicação.⁸ De acordo com Parron, na primeira fase da ilegalidade do tráfico, correspondente ao período compreendido entre 1831 e 1835, houve um contrabando residual. Isso se deve, segundo o autor, ao fato de que durante essa fase, as “atividades do comércio não contaram com apoio explícito ou maciço de parlamentares, e o discurso a respeito do tráfico o repelia fortemente”.⁹ Além disso, fatores como as perseguições britânicas¹⁰ e a necessidade de reestruturação do tráfico no período da clandestinidade¹¹ certamente tiveram influência sobre a diminuição no volume de desembarques.

O terceiro momento do tráfico teve início no meado da década de 1830. A partir de então ocorreu a segunda fase de ilegalidade do comércio negreiro e o contrabando adquiriu um caráter sistêmico: contando com o suporte de parlamentares engajados na defesa da escravidão, de autoridades locais e da população, o tráfico voltou a crescer, tendo permanecido ativo até a década de 1850.¹²

Vale salientar que a diminuição no número de registros de escravizados desembarcados entre os anos de 1841 e 1847, como verificada no gráfico 1, não implica necessariamente que tenha ocorrido uma queda no número real de desembarques. É preciso considerar que, neste período, houve a consolidação do regresso e do contrabando como política de Estado.¹³ Além disso, embora contasse com a conivência de ampla parcela da população,

⁸ Cf.: GRINBERG, Keila & MAMIGONIAN, Beatriz (org.). Dossiê – “Para inglês ver?": revisitando a Lei de 1831. *Estudos Afro-Asiáticos*, n^{os} 1/2/3, ano 29, jan.-dez. 2007.

⁹ PARRON, Tâmis. Política do tráfico negreiro: o parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830. *Estudos Afro-Asiáticos*, n^{os} 1/2/3, ano 29, jan.-dez. 2007, p. 110.

¹⁰ BETHELL, Leslie, op. cit.

¹¹ CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*, n^o 167, São Paulo, jul.-dez. 2012. DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i167p223-260>.

¹² PARRON, Tâmis. Política do tráfico negreiro..., op. cit. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio...*, op. cit.

¹³ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Dissertação de mestrado em História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. CAMPOS, Thiago. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830-c. 1888)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2015.

o tráfico era um negócio juridicamente ilegal, o que leva a crer que os números referentes a este período estão subestimados. Os picos ocorridos nos anos de 1840 e 1848, quando os registros de desembarques superam o número de 40.000 escravizados, corroboram isso.

Em virtude principalmente da fiscalização britânica, para que o comércio negreiro continuasse sendo realizado após 1831 inúmeras estratégias foram empregadas pelos traficantes. Algumas delas foram a utilização de documentos, bandeiras e passaportes falsos; o emprego de embarcações de menor porte; a equipagem de navios com tripulantes de nacionalidade estrangeira; e o estabelecimento de novas rotas e locais de desembarque.¹⁴

Neste estudo, nos interessa de modo especial o último aspecto. Tomando como amostra os dados disponíveis para Bahia (tabela 1) e Rio de Janeiro (tabela 2) – as duas regiões que receberam maior número de escravizados oriundos do tráfico transatlântico no Brasil – observamos que, até as primeiras décadas do século XIX, não há registro de portos específicos de desembarques.

Tabela 1
Bahia: Escravizados desembarcados por portos – 1576–1875

Período	Porto Seguro	Taipu	Não especificado
1576–1600	0	0	166
1601–1625	0	0	777
1626–1650	0	0	4.847
1651–1675	0	0	4.145
1676–1700	0	0	60.040
1701–1725	0	0	157.703
1726–1750	0	0	218.057
1751–1775	0	0	166.667
1776–1800	0	0	208.904
1801–1825	0	0	249.500
1826–1850	369	6.278	136.613
1851–1875	0	110	871

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/>>.

¹⁴ Cf.: CONRAD, Robert. *Tumbeiros...*, op. cit. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. 4ª edição revista. Salvador: Corrupio, 2002. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio...*, op. cit. CARVALHO, Marcus. *O desembarque nas praias...*, op. cit.

Tabela 2
Rio de Janeiro: Escravizados desembarcados por portos 1576 – 1875

Período	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1576-1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	287
1601-1625	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	548
1651-1675	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	351
1676-1700	0	0	0	0	0	0	0	0	418	0	0	0	0	0	0	2.851
1701-1725	0	0	0	0	0	0	0	0	118	0	0	0	0	0	0	26.470
1726-1750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84.440
1751-1775	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62.853
1776-1800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125.429
1801-1825	0	0	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	493.507
1826-1850	1.197	3.522	2.850	12.285	47.993	1.436	550	97	22.064	2.446	26.281	3.949	3.471	1.250	1.2000	352.015
1851-1875	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.850

A – Baía de Botafogo; B – Baía de Sepetiba; C – Cabo de Búzios; D – Cabo Frio; E – Campos; F – Copacabana; G – Dois Rios; H – Ilha de Paquetá; I – Ilha Grande; J – Ilha de Marambaia; K – Macaé; L – Mangaratiba; M – Maricá; N – Parati; O – Ponta Negra; P – Soma do número de escravizados desembarcados nos portos denominados no Slave Voyages como “Rio de Janeiro” e “Província do Rio de Janeiro”.

Embora seja admissível que estes cativos tenham sido desembarcados em diferentes portos de uma mesma região (apesar de aparecerem agrupados sob a genérica categoria de *porto não especificado*), é razoável supor que, até a proibição do comércio negreiro, os desembarques se concentravam nos portos alfandegados ou contíguos a estes dos principais centros comerciais regionais – situados, no nosso caso, nas cidades de Salvador e Rio de Janeiro – em virtude de que a atividade reunia capitais expressivos e era realizada em navios que necessitavam de serviços portuários também significativos.¹⁵

Ademais, a realização de desembarques nestas cidades possibilitava às administrações regionais exercerem o controle sobre o número de viagens realizadas pelos negreiros, bem como efetuarem a cobrança de impostos sobre as mercadorias importadas e exportadas. Além disso, o pujante comércio destes centros possibilitava a redistribuição dos cativos localmente e para outras regiões.¹⁶

No Rio de Janeiro, por exemplo, após desembarcarem os cativos oriundos do comércio negreiro no porto da cidade, os traficantes deveriam se dirigir à Alfândega para efetuar o pagamento dos impostos. Em seguida, os escravizados eram levados para armazéns, situados principalmente na rua do Valongo, onde seriam vendidos.¹⁷ Em Salvador, por sua vez, o tráfico se destacava como o principal ramo do comércio. Segundo Ribeiro,

Dentre os diversos tipos de comércio desenvolvidos em Salvador, o de maior envergadura era o tráfico transatlântico de escravos, não só pelos valores envolvidos como também por se tratar do mecanismo principal de viabilização da própria sociedade colonial, visto que era a partir do comércio internacional de africanos que os colonos adquiriam a força de trabalho indispensável na organização econômica colonial. Nesse fluxo mercantil, além da carga humana, eram negociados panos da Costa, cera, tabaco,

¹⁵ Cf.: FLORENTINO, Manolo, op. cit. RIBEIRO, Alexandre. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678-c. 1830)*. Dissertação de mestrado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. RIBEIRO, Alexandre. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos e grupo mercantil (c. 1750-c. 1800)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. XIMENES, Cristiana. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

¹⁶ RIBEIRO, Alexandre. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678-c. 1830)...*, op. cit. RIBEIRO, Alexandre. *A cidade de Salvador...*, op. cit.

¹⁷ FLORENTINO, Manolo, op. cit., p. 137.

ouro, azeite de palma, canela, sabão. Mas, sem dúvida, o foco estava no comércio de africanos (...).¹⁸

Certamente, com a entrada em vigor do tratado de proibição do tráfico transatlântico para o Brasil em 1831, os traficantes ficaram impossibilitados de realizar os desembarques de escravizados nos portos centrais das províncias, onde é possível crer que a vigilância e a fiscalização fossem maiores. Assim, vemos surgir, a partir do ano de 1835 (período em que, como mencionamos anteriormente, o contrabando adquiriu um caráter sistêmico), o aparecimento de registros de portos específicos de desembarque de escravizados (tabelas 3 e 4).

¹⁸ RIBEIRO, Alexandre. *A cidade de Salvador...*, op. cit., p. 64.

Tabela 3
Bahia: Escravizados desembarcados anualmente por portos, 1851–1851

Ano	Porto Seguro	Taipu	Não especificado
1826	0	0	15.225
1827	0	0	15.267
1828	0	0	6.868
1829	0	0	16.297
1830	0	0	7.204
1831	0	0	444
1832	0	0	444
1833	0	0	1.226
1834	0	0	456
1835	0	0	1.419
1836	369	397	1.094
1837	0	3.552	567
1838	0	1.617	1.359
1839	0	712	3.412
1840	0	0	2.292
1841	0	0	1.825
1842	0	0	4.541
1843	0	0	3.111
1844	0	0	6.528
1845	0	0	3.294
1846	0	0	7.870
1847	0	0	11.103
1848	0	0	7.563
1849	0	0	9.980
1850	0	0	9.461
1851	0	0	871

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.
Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/>>.

Tabela 4
Rio de Janeiro – Escravizados desembarcados
anualmente por portos, 1831–1856

Ano	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
1826	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37.251	
1827	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34.106	
1828	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47.504	
1829	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48.416	
1830	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34.860	
1831	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	565	
1832	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	116	
1833	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.121	
1834	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.164	
1835	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400	0	1.249	
1836	0	0	0	0	1.176	0	0	0	631	0	0	0	0	0	0	283	10.033
1837	0	682	0	0	8.110	283	0	0	319	572	2.275	1.059	1.516	850	3.903	7.501	
1838	1.197	2.266	0	0	4.758	1.153	0	97	7.609	0	2.322	0	496	0	5.338	13.557	
1839	0	574	400	0	7.192	0	0	0	8.691	1.315	2.653	930	0	0	2.176	15.286	
1840	0	0	2.000	0	5.171	0	0	0	47	0	400	0	0	0	0	13.439	
1841	0	0	0	0	3.910	0	0	0	0	0	1.050	0	0	0	0	9.958	
1842	0	0	0	0	2.345	0	0	0	1.280	0	2.799	0	0	0	0	4.402	
1843	0	0	0	1.040	5.922	0	0	0	650	0	1.840	0	0	0	0	2.120	
1844	0	0	0	4.120	2.236	0	0	0	637	0	1.870	400	960	0	300	4.468	
1845	0	0	450	3.188	3.734	0	0	0	0	0	3.657	0	0	0	0	5.689	
1846	0	0	0	585	0	0	0	0	0	0	500	0	0	0	0	5.213	
1847	0	0	0	1.542	0	0	0	0	0	0	3.150	0	0	0	0	2.039	
1848	0	0	0	1.110	0	0	0	0	0	0	1.255	0	0	0	0	26.057	
1849	0	0	0	0	800	0	0	0	1.400	0	110	0	0	0	0	3.529	
1850	0	0	0	700	2.639	0	550	0	800	559	2.400	1.560	499	0	0	2.372	
1851	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.030	
1852	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500	
1856	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	320	

A – Baía de Botafogo; B – Baía de Sepetiba; C – Cabo de Búzios; D – Cabo Frio; E – Campos; F – Copacabana; G – Dois Rios; H – Ilha de Paqueta; I – Ilha Grande; J – Ilha de Marambaia; K – Macaé; L – Mangaratiba; M – Maricá; N – Parati; O – Ponta Negra; P – Soma do número de escravizados desembarcados nos portos denominados no Slave Voyages como “Rio de Janeiro” e “Província do Rio de Janeiro”.

Os desembarques, até então concentrados em algumas regiões, se pulverizam no território dessas províncias. Desta forma, observamos a utilização de portos localizados no sul da Bahia (Taipu e Porto Seguro) e ao longo de todo território do Rio de Janeiro como áreas de recepção de africanos ilicitamente traficados. Estes novos locais de desembarque estavam situados, muitas vezes, em áreas regionalmente periféricas dessas províncias. Áreas que, embora estivessem ligadas aos circuitos comerciais regionais e

coloniais/imperiais, não eram responsáveis pela geração das principais *commodities* e nem eram centros político-administrativos como as capitais das províncias, onde a vigilância seguramente era maior. Assim, somos levados a refletir sobre este aspecto da reorganização do comércio negreiro e sobre os possíveis efeitos que a realização de desembarque de escravizados teve sobre estas novas áreas de recepção de cativos.

Estudando como se davam os desembarques nas praias da Zona da Mata de Pernambuco, Carvalho fornece indícios de como o desenvolvimento desta atividade alterou a dinâmica local. Enquanto o comércio negreiro ocorria nas principais cidades portuárias do Brasil, contava com uma estrutura de recepção dos cativos montada no decorrer do longo período em que a atividade fora legal. Com a proibição, no entanto, foi necessário não só o estabelecimento de novos locais para desembarque dos negreiros, mas a montagem de toda uma nova estrutura para recepção e recuperação dos cativos e tripulação da viagem transatlântica. Como não era possível transportar a estrutura anteriormente existente de um lugar para outro, a atividade passou a agregar agentes que até então não estavam diretamente envolvidos com o tráfico.¹⁹

Segundo Carvalho, neste processo, o primeiro elemento a ser levado em consideração era o acesso (ou controle) de uma praia apropriada para os desembarques, que deveria ser segura e bem localizada – de preferência com acesso facilitado ao destino final dos escravizados.²⁰ Este aspecto levou traficantes a adquirirem terras nas localidades para as quais o tráfico fora redirecionado, como no caso dos irmãos José e Joaquim de Sousa Breves na província do Rio de Janeiro, o que deve ter levado a um rearranjo social, com a valorização de determinadas terras.²¹

Além de contar com um local apropriado, era preciso que a embarcação atracasse de forma segura. Em virtude disso, por vezes, a tripulação dos negreiros tinha que contar com a ajuda de barqueiros e pescadores locais (que conheciam melhor as formações geográficas do litoral) para concluir a ancoragem das embarcações.²²

Feito o desembarque, era necessário limpar e reparar as embarcações empregadas na travessia. A necessidade de reparos nas embarcações deman-

¹⁹ CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias..., op. cit.

²⁰ Ibidem.

²¹ CAMPOS, Thiago. A indiscrição como ofício..., op. cit.

²² CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias..., op. cit.

dava muitas vezes atividades feitas por trabalhadores especializados.²³ Esta demanda levou ao desenvolvimento de atividades acessórias à navegação e, em alguns casos, até mesmo à construção de estaleiros nas proximidades dos locais onde eram feitos os desembarques, como parece ter ocorrido no município de Valença, no baixo sul da Bahia.²⁴

Além dos itens acima mencionados, era necessário manter um esquema de vigilância evitando-se, entre outros, fugas e roubos dos escravizados recém-desembarcados; construir estruturas para abrigá-los; e, principalmente, dispor de quantidade suficiente de alimentos para prover escravizados, tripulação e toda gente envolvida na atividade.²⁵ Deste modo, é possível crer que o reordenamento do tráfico tenha implicado numa significativa mobilização de pessoas nos locais para onde os desembarques foram redirecionados, agentes que passaram a atuar na vigilância, no auxílio à navegação ou no fornecimento de alimentos dentro da estrutura de recepção de escravizados.

Embora tomemos como amostra o caso de Pernambuco, é possível crer que esta dinamização no mercado interno tenha ocorrido também em outras províncias. Demandas de primeira necessidade do tráfico, principalmente de alimentos, eram universais. O envolvimento de pessoas até então empregadas em outras atividades ou mesmo de pessoas sem atividades; o direcionamento de parte das lavouras de mantimentos produzidas localmente para o tráfico; a ampliação ou implantação de culturas que visavam fornecer provisões para a recepção de cativos; bem como um intenso tráfego de pessoas em regiões muitas vezes pouco povoadas certamente alteraram a dinâmica dos mercados regionais nos locais para onde os desembarques foram redirecionados.

Segundo Carvalho

Nos locais de desembarque, muitos passaram a depender do tráfico, senão para sobrevivência, ao menos como uma fonte de renda antes inexistente. Depois de 1831, muitas localidades costeiras receberam uma brutal injeção de capital mercantil, gerando renda nas mais diversas atividades.²⁶

²³ *Ibidem*.

²⁴ SANTOS, Silvana Andrade dos. Rumo ao sul: considerações sobre os locais de desembarques do tráfico transatlântico de escravizados na Bahia após 1831. In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 8. *Anais*. Porto Alegre, 2017. Disponível em: <<http://www.escravidaoliberdade.com.br/site/images/8encontro/Textos8/silvanaandradedossantos.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2017.

²⁵ CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias..., op. cit.

²⁶ CARVALHO, Marcus de. O desembarque nas praias..., op. cit.

A análise de trabalhos que abordam regiões para as quais os desembarques ilegais de africanos escravizados foram redirecionados a partir de 1836 leva a crer que estas áreas passaram por um processo de dinamização das atividades econômicas neste período. Este processo foi impulsionado pelas atividades de desembarque de escravizados, pelo aproveitamento da mão de obra proveniente do comércio ilegal e pela movimentação da renda gerada pelo comércio negreiro. No entanto, a dinamização que ocorreu nas diferentes regiões apresentou-se de variadas formas, possivelmente condicionadas pelas características de cada uma das regiões, como veremos a seguir.

Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia: Dinamização de economias regionais

Rio de Janeiro

Através da tabela 4, observamos o estabelecimento de novos portos de desembarque de escravizados no Rio de Janeiro a partir do ano de 1835. No porto situado na Corte, local onde efervesciam os debates em torno do fim do tráfico, certamente a fiscalização foi intensa e a realização de desembarques impossibilitada. Além disso, com a proibição do tráfico de escravizados houve o fechamento dos mercados da rua do Valongo, um dos mais importantes locais de recepção e redistribuição de escravizados no Rio de Janeiro.²⁷

É nesta província que constatamos a maior pulverização de desembarques. Se até então a atividade se concentrava na Corte, de onde os escravizados eram redistribuídos para outras regiões, como o interior do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, a partir de 1835, estenderam-se ao longo de todo o litoral fluminense, de norte a sul (da região de Campos dos Goytacazes, na fronteira com a província do Espírito Santo, até Parati, no extremo sul).

A ratificação do tratado feito pelo Brasil com a Inglaterra sobre o tráfico de escravizados entrou em vigor justamente no período em que a província do Rio de Janeiro vivia a expansão da cafeicultura. Como aponta Salles, embora já fosse cultivado na província, foi nas primeiras décadas do século XIX que o café se espalhou pelo Rio de Janeiro. Na década de 1830, o produto

²⁷ CAMPOS, Thiago. O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. *Afro-Ásia*, n. 47, 2013, p. 10. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S0002-05912013000100002>.

havia se tornado uma grande cultura na província e, em 1850, encontrava-se no auge da sua produção, contribuindo para 79% da safra do país.²⁸

A historiografia tem demonstrado que houve uma estreita relação entre a continuidade do tráfico transatlântico e a expansão cafeeira no Rio de Janeiro.²⁹ Segundo Parron, por exemplo, em virtude, entre outros, da necessidade de mão de obra demandada pelas fazendas de café, houve a constituição de uma política da escravidão no Brasil.³⁰ Contudo, estudos como o realizado por Campos têm demonstrado que houve uma relação e/ou participação direta dos cafeicultores no tráfico transatlântico de escravizados. Diminuindo a escala de análise, Campos demonstra que os vínculos existentes entre o tráfico transatlântico e a expansão cafeeira foram além do mero fornecimento de mão-de-obra. Este foi o caso dos irmãos Joaquim e José de Sousa Breves no litoral sul fluminense. Segundo o autor, “Ambos investiram nesse comércio até quando puderam, inclusive defendendo politicamente a manutenção do ilícito trato e mantendo fazendas destinadas à recepção de africanos recém-chegados”.³¹

Produtores de mais de 1,5% do café exportado pelo Brasil na década de 1860, os Breves procuravam aproveitar a mão de obra escravizada em suas propriedades, como é possível observar através das altas taxas de africanidade de sua escravaria. Segundo Campos, dos escravizados adultos que faleceram nas fazendas de Joaquim de Souza Breves entre 1865 e 1875, por exemplo, 70% eram africanos; destes, pelo menos 15% haviam desembarcado no Brasil durante a ilegalidade do tráfico. Além de empregar a mão de obra oriunda do comércio negreiro em suas propriedades, os Breves também redistribuíam os cativos para outras regiões da província, numa espécie de mercado local, através da estrutura de escoamento da produção cafeeira.

A expansão da cafeicultura na primeira metade do século XIX no Vale do Paraíba levou à montagem de uma estrutura para escoamento da produção de café, como a construção e a ampliação de estradas, e o estabelecimento de portos em diversos pontos do litoral fluminense. De acordo com Campos, quando o tráfico voltou a se intensificar, no meado da década de 1830, as rotas utilizadas para escoamento da produção cafeeira foram apro-

²⁸ SALLES, Ricardo. *E o vale era escravo: Vassouras, século XIX, senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 141.

²⁹ Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de, op. cit. SALLES, Ricardo, op. cit. MARQUESE, Rafael & SALLES, Ricardo (org.), op. cit.

³⁰ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865...*, op. cit.

³¹ CAMPOS, Thiago. *O comércio negreiro na clandestinidade...*, op. cit., p. 43.

priadas como novos locais de recepção de escravizados. Neste sentido, o autor evidencia que

...o complexo cafeeiro foi erguido em estreita sintonia com a reestruturação do comércio de africanos na clandestinidade. A coincidência na temporalidade entre a montagem da grande lavoura escravista e a reabertura do tráfico na ilegalidade reflete um processo integrado, não de maneira utilitária, como geralmente é tratado, mas de forma complexa, unindo negócios, agentes e estruturas em uma totalidade dinamizadora do reerguimento da escravidão em níveis singulares.⁵²

Assim, por exemplo, num curto período de tempo, entre as décadas de 1830 e 1850, a dinâmica da região de Mangaratiba, propriedade dos Breves, foi afetada pela expansão da cafeeicultura e pelo desenvolvimento das atividades do tráfico num processo integrado, através de intenso comércio de diversos gêneros, dentre os quais os africanos ilegalmente traficados. De igual maneira, quando as atividades do tráfico cessaram após 1850, esta região passou por um processo de decadência.⁵³

No que diz respeito ao litoral norte do Rio de Janeiro, a região de Campos dos Goytacazes obtém destaque. Como é possível observar na tabela 4, Campos está entre os locais desta província que mais receberam cativos durante o período da ilegalidade do tráfico. Apesar de ter sido a região mais expressiva do litoral norte fluminense, Campos está situada próximo ao sul do Espírito Santo (da qual inclusive fora integrante) onde, como veremos, a densidade populacional era baixa e a fronteira agrícola aberta – fatores que certamente facilitavam a realização de desembarques ilegais. Embora as estimativas fornecidas pela Transatlantic Slave Trade Database não disponham de informações de desembarques nesta região após 1850, outras fontes dão conta de que ali a atividade continuou ocorrendo mesmo após a promulgação da Lei Eusébio de Queirós.⁵⁴

Em virtude da localização privilegiada do município, os cativos ilegalmente traficados desembarcados em seu território poderiam ser redistribuídos para outras províncias. Pereira aponta para a existência de conexões entre o sul do Espírito Santo, a Zona da Mata Mineira e o noroeste fluminense

⁵² CAMPOS, Thiago. *A indiscrição como ofício...*, op. cit., p. 29.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ PEREIRA, Walter. Corredor infame: tráfico e traficantes de africanos em praias fluminenses e capixabas, depois de 1850. In: GUIMARÃES, Carlos Gabriel et al. (org.). *Ensaio de história econômico-social: séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: EdUFF, 2012.

se – conexões que chegavam, algumas vezes, a alcançar o norte do Espírito e o sul da Bahia. A abertura de caminhos e picadas e o aproveitamento das rotas marítimas e fluviais possibilitaram a constituição daquilo que o autor chama de um “corredor infame”, que facilitava a ação dos traficantes e a redistribuição dos cativos para constituição ou recomposição da força de trabalho; uma zona onde as fronteiras das províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo, na prática, estavam suprimidas.⁵⁵

Espírito Santo

Até a primeira metade do século XIX, a província do Espírito Santo era uma região periférica no Império do Brasil.⁵⁶ Além disso, a província estava situada entre a Bahia, o Rio de Janeiro e Minas Gerais, três regiões que adquiriram significativa importância desde o período colonial como centros administrativos coloniais (as duas primeiras, uma seguida da outra) e pela produção econômica (açúcar e ouro, principalmente).

Entre os anos de 1836 a 1850, o Espírito Santo obteve uma receita média de pouco menos de 44:000\$000rs. Para termos uma ideia do modesto papel que ela ocupava no Império, a Bahia teve, no mesmo período, uma receita média de pouco menos de 700:000\$000rs. Além disso, enquanto a receita provincial do Espírito Santo oscilava anualmente (entre 19:723\$617rs arrecadados no ano financeiro de 1836–1837, e 66:410\$236rs em 1843),⁵⁷ é possível estimar que a população, até o final da década de 1830, decrescia: passou de cerca de 35.353 habitantes em 1827 para 27.916 em 1833, obtendo mais uma queda em 1839, quando a província contava com cerca de 26.080 habitantes.⁵⁸

⁵⁵ PEREIRA, Walter. Corredor infame..., op. cit. Idem. A trama do tráfico ilegal de africanos na província do Espírito Santo (1850/1860). In: XI CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA & 12ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DAS EMPRESAS. *Anais*. Universidade Federal do Espírito Santo, 2015. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/arquivos/2015_walter_luiz_carneiro_mattos_pereira_a-trama-do-trafico-ilegal-de-africanos-na-provincia-do-espírito-santo-1850_1860.pdf> Acesso em: 16 abr. 2017.

⁵⁶ ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. *Escravidão e transição: o Espírito Santo, 1850-1888*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

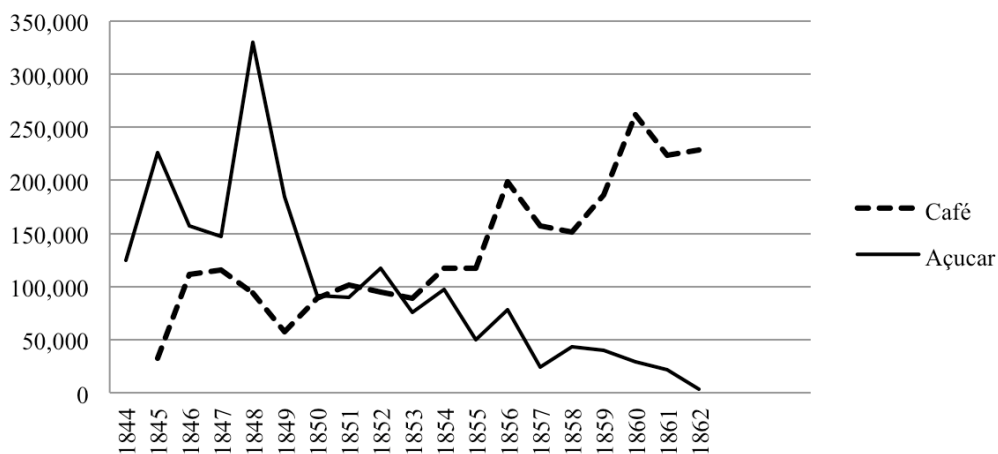
⁵⁷ Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria do Serviço de Estatística. Finanças. Quadros synopticos da receita e despeza do Brasil no periodo de 1822 a 1915. Rio de Janeiro: Typographia do Ministerio da Agricultura, 1914, p. 64.

⁵⁸ Falla que o ex.mo presidente da provincia do Espirito Santo dirigio á Assembléa Legislativa Provincial no dia 1º. de abril de 1839. Rio de Janeiro, Typographia do diário de N. L. Vianna, 1839. Mapa s/n Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u125/000018.html>.

Até então, sua economia se baseava na cultura canavieira. Era em torno das freguesias próximas da capital onde se concentrava a maior parte dos engenhos (72,5%) e da população que vivia no Espírito Santo à época (67,3%) que girava a vida na província. Na medida em que a fronteira avançava para o sul em direção à província do Rio de Janeiro, as fazendas de cana e os núcleos populacionais se tornavam cada vez mais esparsos.³⁹

A partir de meados do século XIX, no entanto, a província viveu a expansão da cultura cafeeira. Segundo Almada, este fenômeno se deveu à existência de uma fronteira aberta, matas virgens e à baixa densidade populacional, que oferecia aos fazendeiros do Vale do Paraíba a possibilidade de expandir suas fazendas de café.⁴⁰ Deste modo, verifica-se um crescimento exorbitante nas exportações de café que passam de 32.033 arrobas em 1845 para 228.442 em 1862: um aumento de mais de 700%! (gráfico 2).

Gráfico 2
Arrobas de café e açúcar exportadas pelo Espírito Santo, 1826-1862



Fontes: 1) Relatório de presidente da província do Espírito Santo, Pereira Junior, 25 mai. 1863, p. 45. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u137/000040.html>. 2) GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2015.

³⁹ ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de, op. cit., p. 58.

⁴⁰ Ibidem.

É possível observar no gráfico 2 que, na década de 1820, a exportação de açúcar feita pela província do Espírito Santo era superior à de café. Nos anos de 1826 e 1827, apenas 150 arrobas do último foram exportadas pela província. Apesar de não termos dados para o período de 1828 a 1844, é inegável que a produção de café cresceu significativamente na década de 1840: passou das já mencionadas 32.033 arrobas em 1845 para 115.390 arrobas em 1847 (um aumento de 360% em três anos!). Embora a exportação de açúcar também tenha crescido até 1848, o gênero foi suplantado pelo café na década de 1850. Se levarmos em consideração que os cafezais demoram em média cinco anos para alcançarem produtividade plena – devido ao próprio ciclo de plantio do café⁴¹ – podemos afirmar que o início desse plantio remonta ao menos à década de 1830.

Em meados da década de 1850 e, posteriormente, no início da década de 1860, verificamos mais dois saltos nas exportações de café. Mais uma vez, ao levarmos em consideração o ciclo do plantio de café, chegaremos ao início e ao meado da década de 1850, respectivamente. É justamente neste período que se verifica o maior número de referências sobre desembarques ilegais no Espírito Santo.

É importante recordar que durante o período em que a cafeicultura se expandia no sul da província, o mesmo ocorria em outras regiões do Império, como o Vale do Paraíba e a Zona da Mata mineira.⁴² Para que tenha sido possível, por exemplo, um aumento de produção de mais de 300% na produção de café na década de 1840, estimamos que foi necessário um aumento de investimentos nos cafezais e um aumento de demanda por mão de obra. Levando em consideração a coincidência entre a expansão cafeeira e a ocorrência de desembarques ilegais no sul do Espírito Santo, podemos supor que o desenvolvimento desta atividade ao longo do litoral da província foi um dos fatores responsáveis pela expansão da cafeicultura na região.

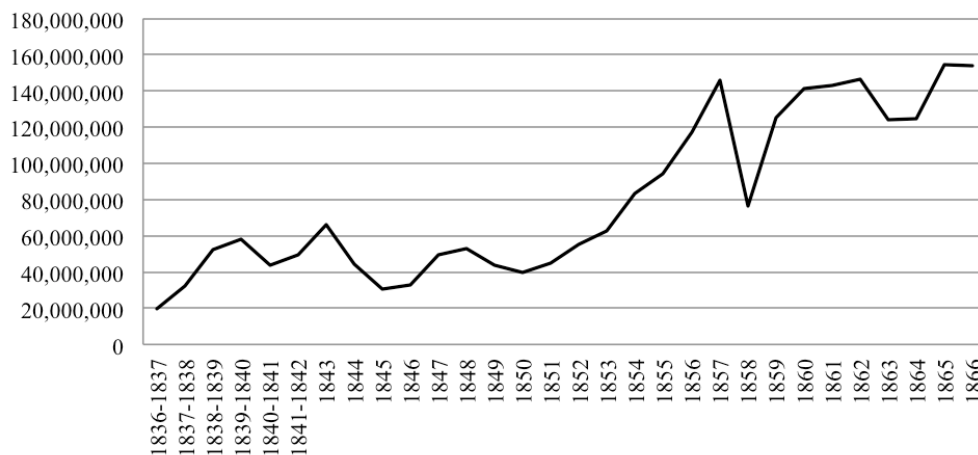
As receitas da província acompanharam a expansão cafeeira, aumentando substancialmente a partir da década de 1850. Os valores elevaram-se de 19:723\$617rs, em 1836, para 153:665\$337rs, em 1866 (gráfico 3). Nos anos

⁴¹ As mudas de café são plantadas em viveiros e somente depois de passado um período de um a dois anos são transplantadas para o local definitivo – o cafezal. Apesar de começar a dar frutos com idade inferior, somente a partir do 5º ano o cafeeiro apresenta safras regulares. STEIN, Stanley J. *A grandeza e decadência do café*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

⁴² SARAIVA, Luiz Fernando. *O império das Minas Gerais: café e poder na Zona da Mata mineira, 1853-1893*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2008. STEIN, Stanley J. *A grandeza e decadência do café...*, op. cit.

seguintes a arrecadação da província continuou aumentando, alcançando a cifra de 549:062\$807rs, no ano financeiro de 1882-1883.

Gráfico 3
Receita arrecada pelo Espírito Santo, 1836-1866 (réis)



Fonte: Ministério da Agricultura, Industria e Commercio. Directoria do Serviço de Estatística. Finanças. Quadros synopticos da receita e despeza do Brasil no periodo de 1822 a 1913. Rio de Janeiro: Typographia do Ministerio da Agricultura, 1914, p. 64.

A população da província, que vinha diminuindo entre o meado da década de 1820 e o final da década de 1830, como mencionado anteriormente, retomou o crescimento no início da década de 1840: de 1843 a 1872 a população do Espírito Santo passou de cerca de 32.720 habitantes para 82.137. Assim, segundo Almada, “quando o café se fimar [sic] definitivamente sobre a cana-de-açúcar, a sua expansão estará diretamente ligada à expansão demográfica da Província”.⁴⁵

A expansão cafeeira foi mais intensa na região sul da província, nos vales dos rios Itapemirim e Itabapoana, onde o povoamento era rarefeito e havia maior disponibilidade de terras devolutas.⁴⁴ É também nesta região que se verificam as maiores taxas de crescimento populacional.

⁴⁵ ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de, op. cit., p. 68.

⁴⁴ Ibidem.

Ao compararmos os dados demográficos, por exemplo, dos municípios de Vitória (capital da província, em torno da qual girava a vida econômica da mesma até o meado do século XIX) e Itapemirim (principal área de expansão da cafeicultura no Espírito Santo) com os dados populacionais totais da província, constatamos que a curva de crescimento populacional do município de Itapemirim é semelhante à da província. Por outro lado, embora se verifique um crescimento na população de Vitória, este foi significativamente menor que o de Itapemirim (gráfico 4). O eixo socioeconômico da província se deslocava do centro para o sul.

Gráfico 4
População de Itapemirim e Vitória, 1827-1872



Fontes: (1) Falla que o ex.mo presidente da provincia do Espirito Santo dirigio á Assembléa Legislativa Provincial no dia 1º de abril de 1839. Rio de Janeiro: Typographia do diário de N. L. Vianna, 1839. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u125/000018.html>; (2) Falla com que o exm. vice-presidente da provincia do Espirito Santo, José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim, abriu a Assembléa Legislativa Provincial no dia 23 de maio de 1844. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1845. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/229/000016.html>; (3) Recenseamento do Brazil em 1872. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/Recenseamento_do_Brazil_1872/Imperio%20do%20Brazil%201872.pdf.

Com a expansão da agricultura cafeeira o sul do Espírito Santo transformou-se, de acordo com Almada, “de um imenso sertão quase totalmente inabitado, na região cafeeira mais dinâmica de toda Província”.⁴⁵

Como mencionamos anteriormente, as fazendas de café em expansão geravam uma demanda por mão de obra no período em que se discutia o fim do tráfico transatlântico de escravizados. No entanto, isso não parece ter sido um impedimento para que os fazendeiros continuassem a adquirir cativos provenientes do comércio negro. ⁴⁶ Observa-se, assim, na mesma área onde ocorreu a expansão cafeeira, nas proximidades dos rios Itapemirim e Itabapana, a ocorrência de desembarques ilegais de africanos escravizados após 1850: era a continuidade do tráfico após o fim do tráfico, como afirma Pereira.⁴⁷

Em sua fala na entrega da administração da província no ano de 1853, o vice-presidente da mesma, barão de Itapemirim, fornece indícios da razão pela qual os desembarques tinham para ali se direcionado: o amplo conhecimento da “extensão das praias desta provincia, a falta da força publica, e o quanto se prestão certos lugares para um facil desembarque de africanos”.⁴⁸

Mapear os desembarques ilegais de africanos após a proibição do tráfico, especialmente após 1850, é uma tarefa árdua. Enquanto atividade ilícita, é possível crer que um número significativo de desembarques não tenha sido registrado pelos contemporâneos. Por exemplo, não há registros de desembarque de escravizados no Espírito Santo na The Transatlantic Slave Trade Database (como nos casos da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco). Por outro lado, a análise qualitativa de outras fontes, como os relatórios de presidente de província, fornece indícios do desenvolvimento desta atividade no Espírito Santo.

⁴⁵ ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de, op. cit., p. 75.

⁴⁶ Entendemos que houve uma relação de retroalimentação entre a expansão cafeeira e o desenvolvimento das atividades ilegais do tráfico. Uma importante referência a respeito da ligação entre o tráfico ilegal e expansão cafeeira, assim como do envolvimento dos cafeicultores com o tráfico ilegal pode ser encontrado em CAMPOS, Thiago. *A indiscrição como ofício...*, op. cit.

⁴⁷ PEREIRA, Walter. José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850. *Revista Tempo*, vol. 16, n. 31, 2011. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2011/12/v16n31a12.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2017, p. 287. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042011000200012>.

⁴⁸ Relatório com que o exm. sr. barão de Itapemirim primeiro vice-presidente da provincia do Espirito Santo entregou a administração da mesma ao exm. snr. dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros no dia 8 de março de 1856. Victoria: Typographia Capitaniense de P. A. d' Azeredo, 1853, p. 14.

Uma das primeiras ocorrências verificadas nos relatórios é de 1852.⁴⁹ Nele, o presidente da província, José Bonifácio Nascentes d'Azambuja, noticiava a apreensão de um carregamento de africanos boçais, em uma tentativa de desembarque nas margens do rio Itabapoana em 1851. Apesar de noticiar o desembarque, a autoridade manifestava a esperança de que dentro de pouco tempo a atividade fosse extinta na província, o que leva a crer que os desembarques continuavam ocorrendo ao longo de sua costa. Assim, no ano seguinte, ainda que não noticie desembarques específicos, o sucessor de Azambuja na presidência da província, Evaristo Ladislau Silva, aponta para a existência de "um ou outro caso de desespero dos que ainda se alucinão com este negocio".⁵⁰

Já se ia à segunda metade da década de 1850 e os desembarques continuavam ocorrendo na costa do Espírito Santo. Em 1856, o presidente da província, José Mauricio Fernandes Pereira de Barros, noticia a apreensão do palhaborde Mary Smith na barra de São Matheus. Afirmava ainda que "os traficantes se tem lembrado de escolher alguns pontos da costa desta provincia, sobretudo Itapemirim e S. Matheus, para alvos de suas temerarias e criminosas tentativas".⁵¹ Aparentemente, só no final da década de 1850 os desembarques cessaram. Em 1860, embora o presidente da província afirmasse que não havia sequer uma suspeita de desembarque de escravizados na província, manifestava apreensão pela região de Itabapoana.⁵²

Os desembarques ilegais no sul do Espírito Santo contavam com o apoio das autoridades e da população local,⁵³ especialmente dos cafeicultores que se aproveitavam da oferta de mão de obra para empregar os cativos em suas fazendas.⁵⁴ A partir de dados apresentados por Almada, é possível

⁴⁹ Relatório que o exm. presidente da provincia do Espirito Santo o bacharel Jose Bonifacio Nascentes d'Azambuja dirigiu á Assembleia Legislativa da mesma provincia na sessão ordinaria de 24 de maio de 1852. Victoria: Typographia Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1852, p. 6.

⁵⁰ Relatório que o exm. sr. presidente da provincia do Espirito Santo o dr. Evaristo Ladislau Silva dirigiu á Assemblêa Legislativa da mesma provincia na sessão ordinaria de 25 de maio de 1853. Victoria: Typographia Capitaniense de P. A. d' Azeredo, 1853, p. 8

⁵¹ Relatório com que o exm. presidente da provincia do Espirito Santo o doutor José Mauricio Fernandes Pereira de Barros, apresentou na abertura da Assemblêa Legislativa Provincial, no dia 23 de maio de 1856. Victoria: Typographia Capitaniense de P. A. d' Azeredo, 1853, p. 2.

⁵² Relatório com que o exm. sr. commendador Pedro Leão Velloso ex-presidente da provincia do Espirito Santo passou a administração da mesma provincia ao exm. sr. commendador José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim, segundo vice-presidente no dia 14 de abril de 1860. Victoria: Typographia Capitaniense de P. A. d' Azeredo, 1860, p. 9.

⁵³ PEREIRA, Walter. Corredor infame..., op. cit. Idem. A trama do tráfico ilegal de africanos na provincia do Espírito Santo (1850/1860)..., op. cit.

⁵⁴ ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de, op. cit., p. 109.

estimar a inserção dos africanos ilicitamente traficados na economia do sul do Espírito Santo. Tomando para análise uma amostra de 35 inventários referentes a fazendeiros do município de Cachoeiro de Itapemirim para o período entre 1850 e 1885, Almada constatou que “Num total de 808 escravos pesquisados, 224 (27,7%) eram africanos e, destes últimos, 190, ou seja, 84,4%, teriam menos de 10 anos de idade em 1831”.⁵⁵ Embora seja possível que estes cativos tivessem ingressado no Brasil como crianças,⁵⁶ há de se admitir que a porcentagem de africanos escravizados jovens era significativamente grande. Além destes, a autora constatou a existência de 21 africanos que apareciam como propriedade dos inventariados, embora seja possível estimar que nasceram após 1831.⁵⁷

Portanto, acreditamos que a relação entre a lavoura cafeeira no Espírito Santo e a continuidade do tráfico nesta província tenha sido uma via de mão dupla. Se, por um lado, a expansão da lavoura cafeeira, somada às condições geográficas e demográficas (extensa costa pouco habitada) favoreceram o redirecionamento dos desembarques para a região, por outro lado, a ocorrência de desembarques, especialmente no sul da província, contribuiu para a ocorrência de um surto cafeeiro na mesma, através tanto da oferta de mão de obra quanto de capitais oriundos do tráfico ilegal.

Bahia

Na tabela 4 é possível verificar, a partir do ano de 1836, o aparecimento dos portos de Taipu e Porto Seguro, no sul da Bahia, como locais de desembarque de escravizados nesta província. Tomando como amostra os dados referentes a esses dois portos, estimamos que, entre 1836 e 1840, 43,59% dos escravizados que chegaram à Bahia oriundos da África desembarcaram naquela região. O pico de desembarques no sul da província parece ter

⁵⁵ Ibidem, p. 114.

⁵⁶ Sobre o tráfico transatlântico de crianças escravizadas para o Brasil ver VALENCIA VILLA, Carlos & FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810–1850. *Revista de História*, vol. 35, e. 78, São Paulo, 2016, p. 1–20. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/his/v35/1980-4369-his-35-e78.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-436920160000000078>. CARVALHO, Marcus. O desembarque do menino conguelês Camilo em Pernambuco ou o comércio transatlântico de crianças escravizadas depois de 1831. In: 8º ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. *Anais*. Porto Alegre, 2017. Disponível em: <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/imagens/8encontro/Textos8/marcusjoaquimmacioldcarvalho.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2018.

⁵⁷ Ibidem, p. 114.

ocorrido em 1837. Neste ano o número de escravizados desembarcados em Taipu foi de 3.552, contingente seis vezes maior que os demais desembarques efetuados na província no mesmo ano.

Inúmeros fatores podem ter favorecido o redirecionamento dos desembarques para estas localidades. O norte da antiga capitania de Ilhéus, onde estava situada Taipu, por exemplo, oferecia não só uma extensa costa navegável, mas, de modo geral, uma geografia favorável para a realização de desembarques ilegais de cativos. Ali havia um importante ponto de referência, o morro de São Paulo, que contribuía para que os navegantes permanecessem na rota correta; rios com suficiente largura e profundidade para a passagem de grandes embarcações, a partir dos quais era possível adentrar o continente; portos naturais próximos uns aos outros; inúmeras ilhotas (ou ilhéus), barras e canais que, certamente, favoreciam fugas e ludíbrios à fiscalização; e abundância de matas, onde os traficantes encontravam um importante esconderijo para os cativos recém-chegados.⁵⁸

Além dos fatores geográficos, dois fatores históricos devem ter contribuído para o redirecionamento dos desembarques para o norte da antiga capitania de Ilhéus: a grande produção de farinha de mandioca e a extração de madeira de lei. Embora se constituísse como uma região economicamente periférica da Bahia, o norte da antiga capitania de Ilhéus se integrava aos principais circuitos comerciais da colônia e do Império através do comércio deste dois produtos.⁵⁹

O aproveitamento de diversas rotas marítimas e fluviais da antiga capitania de Ilhéus para o Recôncavo e Salvador, conhecidas por meio do transporte de madeira e de farinha, certamente tornavam a redistribuição dos cativos já adaptados bem menos arriscada. Além disso, os laços comerciais formados através de negócios particulares e a convivência da população também devem ter oferecido maior segurança para os traficantes. Por sua vez, a existência de madeiras em abundância permitia aos traficantes faze-

⁵⁸ VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*, vol. 2. Salvador: Itapuã, 1969. SPIX, Johann Baptiste von & MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*, vol. 2. 3ª edição. São Paulo: Melhoramentos, 1976. SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. Memória do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-1888. *Afro-Ásia*, n. 35, 2007, p. 37-82. Disponível em: http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia35_pp37_82_Tadeu.pdf. Acesso em: 24 out. 2014. DOI: <http://dx.doi.org/10.9771/1981-1411aa.v0i35.21126>.

⁵⁹ DIAS, Marcelo Henrique. *Economia, sociedade e paisagens da capitania e comarca de Ilhéus no período colonial*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2007.

rem reparos nas embarcações, enquanto a farinha de mandioca produzida pela região deve ter sido empregada tanto para alimentar os cativos recém desembarcados, quanto no próprio comércio transatlântico.⁶⁰

As atividades do tráfico no sul da Bahia parecem ter contribuído para, pelo menos, dois desdobramentos diretos, quais sejam, um surto de industrialização na vila (posterior cidade) de Valença e a expansão da cacauicultura. Até o fim do século XVIII, Valença possuía características semelhantes às povoações circunvizinhas: era marcada pela presença indígena (contando, inclusive, com um aldeamento jesuíta) e tinha como principais atividades econômicas a produção de farinha de mandioca e a extração de madeiras de lei de suas densas matas.⁶¹

Até então subordinada à vila de Cairu, a povoação de Valença começou a passar por transformações socioeconômicas no início do século XIX. Em 1799, foi elevada à categoria de vila e, em 1833, foi criada a comarca de Valença. Para além destes acontecimentos de caráter administrativo, em 1844, aquela localidade presenciou a instalação de um dos maiores empreendimentos fabris do período imperial, a fábrica têxtil Todos os Santos.

O empreendimento foi realizado por sociedade de dois negociantes residentes na praça de Salvador (Antônio Pedroso de Albuquerque e Antônio Francisco de Lacerda, este nascido em Portugal, aquele no Brasil) e do norte-americano, natural da Pensilvânia, John Smith Gillmer, reunidos na firma Lacerda & Cia. Albuquerque era um rico capitalista e conhecido traficante de escravizados. Estão registradas, para o período compreendido entre 1825 e 1842, quinze viagens de embarcações empregadas no tráfico transatlântico de escravizados cujo proprietário era Antônio Pedroso de Albuquerque, totalizando 5.134 cativos embarcados.⁶² Lacerda também era um rico capitalista da Bahia. Há indicativos de que, assim como Antônio Pedroso de Albu-

⁶⁰ Sobre a importância da farinha para o tráfico transatlântico de escravizados ver RODRIGUES, Jaime. "De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem": uma história da mandioca em perspectiva atlântica. *Revista Brasileira de História*, vol. 37, nº 75, 2017, p. 69-95. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v37n75/1806-9347-rbh-2017v37n7505.pdf>>. Acesso em: 26 mar. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1806-93472017v37n75-05>. BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

⁶¹ DIAS, Marcelo Henrique, op. cit. OLIVEIRA, Edgar Otacílio da Silva. *Valença: dos primórdios a contemporaneidade*. 2ª edição. Valença/ Ba: Face, 2009.

⁶² The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Viagens: 1028, 1158, 1161, 2048, 2154, 2172, 2201, 2247, 2960, 2965, 2968, 2974, 2980, 2996, 3068.

querque, Antônio Francisco de Lacerda estava envolvido com atividades do tráfico de escravizados.⁶⁵ Por fim, Gillmer, que foi cônsul dos Estados Unidos no Brasil, também estava envolvido com o tráfico – atuava vendendo e frentando embarcações para traficantes.⁶⁴

Seguramente a Todos os Santos foi a maior e mais moderna fábrica do ramo têxtil no Império do Brasil até, pelo menos, a década de 1860. Em 1848, ela estava montada com 2.000 fusos e 50 teares e contava com cerca de 100 “operários nacionais livres, de um e outro sexo”; operando, nesta época, com pouco mais da quarta parte das suas máquinas, produzia diariamente 600 varas de pano.⁶⁵ Dezoito anos depois, em 1866, a fábrica contava com um motor hidráulico de 128 cavalos de força, 136 teares, 4.160 fusos e 200 operários, tendo uma produção anual de 1.000.000 de metros de tecidos e 70.000 metros de fios, cujo valor em réis era de 570.000\$000. A título de comparação, a segunda maior fábrica têxtil do Império no período, a Santo Aleixo, na região fluminense, possuía um motor hidráulico de 25 cavalos de força, 52 teares, 2.640 fusos e 150 operários, produzindo 550.000 metros de tecidos e 28.000 metros de fios por ano, cujo valor em réis era de 350.000\$000.⁶⁶ A Todos os Santos foi por duas vezes premiada com a medalha de ouro da Exposição Nacional (em 1861⁶⁷ e 1867⁶⁸), tendo ainda participado da Exposição Universal em Paris, em 1867.⁶⁹

O consecutivo estabelecimento da fábrica, construída em sociedade por três indivíduos ligados ao tráfico de escravizados, em uma região para a qual os desembarques de escravizados foram redirecionados, aponta para a existência de uma conexão entre estes dois processos. Além da fábrica, pos-

⁶⁵ OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A industrial cidade de Valença: um surto de industrialização na Bahia no século XIX*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1985, p. 61.

⁶⁴ MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic slave trade to the Americas, 1776-1867*. New Haven: Yale University Press, 2016, p. 160.

⁶⁵ OLIVEIRA, Waldir Freitas, op. cit.

⁶⁶ SOARES, Luiz Carlos. A indústria na sociedade escravista: um estudo das fábricas têxteis na região fluminense (1840–1880). In: XVI ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH–RIO. *Anais*. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1399333448_ARQUIVO_ManufaturasTexteisnoRiodeJaneiro-ANPUH-Rio.pdf> Acesso em: 19 set. 2016, p. 19.

⁶⁷ Biblioteca Nacional. Hemeroteca digital. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, ano 19, sábado, 15 mar. 1862, p. 1.

⁶⁸ Biblioteca Nacional. Hemeroteca digital. *Correio Mercantil*, n. 37, Rio de Janeiro, ano 24, quarta-feira, 6 fev. 1867, p. 2.

⁶⁹ Biblioteca Nacional. Hemeroteca digital. *Correio Mercantil*, n. 202, Rio de Janeiro, ano 25, quinta-feira, 23 jul. 1868, p. 3.

teriormente outros estabelecimentos fabris foram implantados em Valença, tais como uma fábrica de vidros (1854), de uma fundição de ferro e bronze (1857) e outra fábrica de têxtil, a Nossa Senhora do Amparo (1860), terceira maior do Império em 1866.⁷⁰ Vale salientar que todas essas transformações ocorreram em um município que contava em 1845 com pouco mais de 8.000 habitantes.⁷¹ Em 1849, a vila de Valença foi elevada a categoria de cidade, com título de cidade industrial. A dimensão alcançada pela economia local no meado do século XIX também pode ser verificada pelo estabelecimento da Caixa Econômica na cidade em 1852, uma das primeiras Caixas Econômicas existentes na província da Bahia e no Império.⁷²

O ocorrido em Valença chama atenção pelo grande desenvolvimento da indústria fabril em uma região que poucos anos antes ocupava um papel secundário na economia da Bahia. No entanto, é possível que o tráfico também tenha contribuído para a diversificação da produção agrícola local. Em nossa pesquisa de mestrado, constatamos que, em Valença, entre as décadas de 1840 e 1860, apesar das plantações de mandioca ocuparem cerca de 53% das terras cultivadas, houve uma expansão das lavouras de café e de cacau.⁷³ Embora essa diversificação não tenha representado uma maior especialização das propriedades, é possível problematizar o que teria permitido a intensificação do cultivo de culturas permanentes que exigiam grandes investimentos, como o café e, especialmente, o cacau, em localidades onde até então vigia uma lavoura temporária, que exigia investimentos significativamente menores. A resposta parece estar no redirecionamento dos desembarques do tráfico transatlântico para o sul da Bahia.

A respeito da lavoura cacauzeira, que em algumas propriedades de Ilhéus alcançou níveis de monocultura,⁷⁴ também é possível supor a existência de

⁷⁰ OLIVEIRA, Waldir Freitas, op. cit. SOARES, Luiz Carlos, op. cit., p. 19.

⁷¹ Mappa da população e dos fogos da comarca de Valença. Falla que recitou o presidente da província da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 4 jul. 1849. Bahia: Typ. de Salvador Moitinho, 1849. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/112/000094.html>>. Acesso em: 22 mai. 2015.

⁷² ALVARENGA, Thiago. *Ato de poupar dos escravos: poupanças de escravos no Rio de Janeiro ao longo do século XIX*. Dissertação de mestrado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2016.

⁷³ SANTOS, Silvana Andrade dos. *Nos terrenos arenosos e no infame comércio: os desdobramentos do fim do tráfico transatlântico em Valença (Bahia, 1831-1866)*. Dissertação de mestrado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2016.

⁷⁴ FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro & PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul, Ilhéus: 1534-1940*. Ilhéus: Editus, 2001.

uma relação entre as atividades do tráfico transatlântico ilegal de escravizados e a expansão do cultivo desde gênero. Segundo Cruz, necessitando de mão de obra para expandir as áreas cultivadas com o cacau, os plantadores da fruta em Ilhéus aproveitaram a conjuntura vivida pelo tráfico e seu poder econômico e político local para estimularem o contrabando de escravizados para o sul da Bahia,⁷⁵ assim como parece ter ocorrido também no sul do Rio de Janeiro com os cafeicultores. Se, até então, os fazendeiros e lavradores locais dependiam do mercado de Salvador para adquirir novos africanos escravizados, as ações de vigilância, repressão e fiscalização contra o tráfico tornaram possível que os senhores de escravizados de Ilhéus passassem a receber os cativos diretamente da África.⁷⁶ Os desembarques de escravizados no sul da Bahia permitiram, segundo Cruz, não só a obtenção de cativos diretamente do tráfico clandestino, como a formação de um elástico mercado de escravizados nesta região da província, neste período.⁷⁷

Considerações finais

A historiografia sobre a escravidão tem apontado para o fato de que a continuidade do tráfico de escravizados após sua proibição em 1831 foi um fator de suma importância para a intensificação da economia cafeeira no Brasil, especialmente no Vale do Paraíba, visto que o comércio ilegal de africanos escravizados forneceu parte considerável da mão de obra empregada na cafeicultura em expansão na primeira metade do século XIX. Da mesma forma, verifica-se a interpretação de que o encerramento definitivo do tráfico na década de 1850 liberou capitais para serem investidos em outros ramos de atividades no Brasil. Contudo, é possível crer que a manutenção do comércio negreiro contribuiu não só para a expansão da cafeicultura no Vale do Paraíba, mas também para a dinamização de economias regionais em outras partes do Império, mesmo antes de 1850.

⁷⁵ CRUZ, Ronaldo Lima. Tráfico clandestino de escravos: A atuação do juiz de Direito de Ilhéus na apreensão dos africanos desembarcados na praia de Mamoam. *Documentação e Memória*, Recife: TJPE, r. 2, n. 3, jan./dez. 2010, p. 119-134, p. 121.

⁷⁶ MAHONY, Mary Ann. "Instrumentos necessários": a escravidão e posse de escravos no sul da Bahia no século XIX, 1822-1899. *Afro-Ásia*. n. 25, 2001, p. 95-139. Disponível em: http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n25_26_p95.pdf. Acesso em: 11 mai. 2015, p. 103. DOI: <http://dx.doi.org/10.9771/1981-1411aa.v0i25-26.21010>.

⁷⁷ CRUZ, Ronaldo Lima, op. cit., p. 127.

O estabelecimento de novos locais de desembarque de escravizados durante o período da ilegalidade do tráfico, mas especialmente quando a atividade adquiriu caráter sistêmico, é um elemento de suma importância neste sentido. Traços comuns podem ser observados nestes novos locais de desembarque: eram regiões próximas ou com fácil acesso às principais áreas consumidoras de escravizados das províncias, não eram responsáveis pela geração das principais *commodities* (embora pudessem ser áreas integradas a estas), não eram centros político-administrativos e possuíam baixa densidade demográfica. Certamente, a escolha dessas áreas se deve a necessidade de ocultar a atividade ilegal (escapando principalmente da fiscalização britânica) e de redistribuir os cativos posteriormente.

No período de ilegalidade do comércio negreiro, verificamos, a despeito das diferentes conjunturas regionais, transformações nas novas áreas para as quais os desembarques de escravizados foram redirecionados após 1835. Entre estas transformações se verifica o aumento populacional, a emancipação administrativa de vilas e, sobretudo, uma acentuada dinamização econômica que coincide com o período em que os desembarques ocorrem nestas regiões.

Dada à necessidade de montagem de uma nova estrutura de recepção dos cativos, o tráfico passou a incluir agentes regionais que até então não estavam envolvidos diretamente com esta atividade como barqueiros, pescadores e lavradores. A realização dos desembarques e as demandas provocadas por eles (por comida, abrigo e segurança, entre outros), certamente alterou a rotina dos habitantes das novas regiões de desembarque. Contudo, estas alterações não ficaram restritas aos aspectos ligados à estrutura de recepção dos negreiros, de sua tripulação e seus infelizes passageiros.

Como procuramos demonstrar, a continuidade do tráfico contribuiu para a dinamização das áreas para quais os desembarques foram redirecionados numa escala mais ampliada. No entanto, estes processos de dinamização foram influenciados pelo tráfico de maneiras diferentes (sobretudo pela oferta de mão de obra e capitais) e ocorreram de formas variadas. Assim, verificamos uma relação entre o desenvolvimento da atividade e a expansão da cafeicultura no sul das províncias do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, a expansão da cacauicultura e o surgimento de indústrias fabris no sul da Bahia.

Valesalientar, no entanto, que considerar que houve uma dinamização nestas áreas não implica em afirmar que anteriormente as mesmas se encontravam estagnadas ou atrasadas. Implica perceber que houve alterações nas formas de produção e até mesmo nas atividades econômicas desenvolvidas nestes locais.

É importante recordar que os traficantes não estavam envolvidos apenas com o comércio negreiro. Como demonstrou Florentino, estes agentes

estavam envolvidos também, desde o período colonial, direta ou indiretamente, na produção destinada tanto ao mercado interno quanto ao externo. Atuavam, portanto, em múltiplas esferas de circulação.⁷⁸ Neste sentido, é possível crer que, com o estabelecimento de novos locais de desembarque, os traficantes, buscando maximizar seus lucros, passaram a investir nas áreas para as quais o tráfico fora direcionado.

O apontamento destes casos, longe de pretender esgotar este tema, visa lançar questionamentos sobre o impacto do tráfico ilícito sobre diferentes regiões do Império do Brasil. Ainda há muito que ser discutido e aprofundado sobre a dinamização que o comércio negreiro provocou nas economias destas e de outras províncias.

Referências bibliográficas

- ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. *Escravidão e transição: o Espírito Santo, 1850-1888*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.
- ALVARENGA, Thiago. *Ato de poupar dos escravos: poupanças de escravos no Rio de Janeiro ao longo do século XIX*. Dissertação de mestrado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2016.
- BARROSO, Daniel & LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. À margem da segunda escravidão? A dinâmica da escravidão no vale amazônico nos quadros da economia-mundo capitalista. *Revista Tempo*, vol. 23, nº 3. Niterói, set.-dez. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/tem-1980-542x2017v230309>.
- BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.
- 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; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.
- CAMPOS, Thiago. O comércio negreiro na clandestinidade: As fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. *Afro-Ásia*, n. 47, 2013. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S0002-05912013000100002>.
- _____. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830-c. 1888)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro 2015.
- CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*, nº 167, São Paulo, jul.-dez. 2012. DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i167p223-260>.

⁷⁸ FLORENTINO, Manolo, op. cit., p. 182.

- _____. O desembarque do menino conguelês Camilo em Pernambuco ou o comércio transatlântico de crianças escravizadas depois de 1831. In: 8º ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. *Anais*. Porto Alegre, 2017. Disponível em: <http://www.escravidaoliberdade.com.br/site/images/8encontro/Textos8/marcusjoaquimmacieldecarvalho.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2018.
- CRUZ, Ronaldo Lima. Tráfico clandestino de escravos: a atuação do juiz de Direito de Ilhéus na apreensão dos africanos desembarcados na praia de Mamoam. *Documentação e Memória*, r. 2, n. 3. Recife, TJPE, jan./dez. 2010, p. 119-134.
- CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil: 1850-1888*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- _____. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DIAS, Marcelo Henrique. *Economia, sociedade e paisagens da capitania e comarca de Ilhéus no período colonial*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2007.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro & PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul, Ilhéus: 1534-1940*. Ilhéus: Editus, 2001.
- GRINBERG, Keila & MAMIGONIAN, Beatriz (org.). Dossiê – “Para inglês ver?": revisitando a Lei de 1851. *Estudos Afro-Asiáticos*, n^{os} 1/2/3, ano 29, jan.-dez. 2007.
- GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2015.
- MAHONY, Mary Ann. “Instrumentos necessários”: a escravidão e posse de escravos no sul da Bahia no século XIX, 1822-1899. *Afro-Ásia*, n. 25, 2001, p. 95-139. Disponível em: http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n25_26_p95.pdf. Acesso em: 11 mai. 2015. DOI: <http://dx.doi.org/10.9771/1981-1411aa.v0i25-26.21010>.
- MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic slave trade to the Americas, 1776-1867*. New Haven: Yale University Press, 2016.
- MARQUESE, Rafael & SALLES, Ricardo (org.). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987.
- OLIVEIRA, Edgar Otacílio da Silva. *Valença: dos primórdios a contemporaneidade*. 2ª edição. Valença/ BA: Face, 2009.
- OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A industrial cidade de Valença: um surto de industrialização na Bahia no século XIX*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1985.

- PARRON, Tâmis. Política do tráfico negreiro: o parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830. *Estudos Afro-Asiáticos*, n^{os} 1/2/3, ano 29, jan.-dez. 2007.
- _____. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Dissertação de mestrado em História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- PEREIRA, Walter. José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850. *Revista Tempo*, vol. 16, n. 31, 2011. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2011/12/v16n31a12.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042011000200012>.
- _____. Corredor infame: tráfico e traficantes de africanos em praias fluminenses e capixabas, depois de 1850. In: GUIMARÃES, Carlos Gabriel et al. (org.). *Ensaio de história econômico-social: séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: EdUFF, 2012.
- _____. A trama do tráfico ilegal de africanos na província do Espírito Santo (1850/1860). In: XI CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA & 12^a CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DAS EMPRESAS. *Anais*. Universidade Federal do Espírito Santo, 2015. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/arquivos/2015_walter_luiz_carneiro_mattos_pereira_a-tramado-trafico-ilegal-de-africanos-na-provincia-do-espírito-santo-1850_1860.pdf> Acesso em: 16 abr. 2017.
- RIBEIRO, Alexandre. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678-c. 1830)*. Dissertação de mestrado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- _____. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos e grupo mercantil (c. 1750-c. 1800)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.
- RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, São Paulo: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.
- _____. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. *Revista Brasileira de História*, vol. 37, n^o 75, 2017, p. 69-95. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v37n75/1806-9347-rbh-2017v37n7503.pdf>>. Acesso em: 26 mar. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1806-93472017v37n75-03>.
- SALLES, Ricardo. *E o vale era escravo: Vassouras, século XIX, senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- SANTOS, Silvana Andrade dos. *Nos terrenos arenosos e no infame comércio: os desdobramentos do fim do tráfico transatlântico em Valença (Bahia, 1831-1866)*. Dissertação de mestrado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2016.
- _____. Rumo ao sul: considerações sobre os locais de desembarques do tráfico transatlântico de escravizados na Bahia após 1851. In: 8^o ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. *Anais*. Porto Alegre, 2017. Disponível em: <<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/imagens/8encontro/Textos8/silvanaandradedossantos.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2017.

- SARAIVA, Luiz Fernando. *O império das Minas Gerais: café e poder na Zona da Mata mineira, 1853-1893*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2008.
- SARAIVA, Luiz Fernando & ALMICO, Rita. Raízes escravas da modernização capitalista no Brasil. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 8/13. *Anais*. Niterói, 2017. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/34%20Raizes%20escravas%20da%20modernizacao%20capitalista%20no%20Brasil.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2017.
- SILVA, Elisiane da; NEVES, Gervásio Rodrigues; MARTINS, Liana Bach (org.). *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2001.
- SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. Memória do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-188. *Afro-Ásia*, n. 35, 2007, p. 37-82. Disponível em: http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia35_pp37_82_Tadeu.pdf. Acesso em: 24 out. 2014. DOI: <http://dx.doi.org/10.9771/1981-1411aa.v0i35.21126>
- SOARES, Luiz Carlos. A indústria na sociedade escravista: um estudo das fábricas têxteis na região fluminense (1840-1880). In: XVI ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO. *Anais*. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1399333448_ARQUIVO_ManufaturasTexteisnoRiodeJaneiro-ANPUH-Rio.pdf>. Acesso em: 19 set. 2016.
- SPIX Johann Baptiste von & MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*. vol. 2. 3ª edição. São Paulo: Melhoramentos, 1976.
- STEIN, Stanley J. *A grandeza e decadência do café*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- _____. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil – 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Hucitec/Ed. Unicamp, 2000.
- TOMICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.
- VALENCIA VILLA, Carlos & FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850. *Revista de História*, vol. 35, e. 78, 2016, p. 1-20. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/his/v35/1980-4369-his-35-e78.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-436920160000000078>.
- VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. 4ª edição revista. Salvador: Corrupio, 2002.
- VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*, vol. 2. Salvador: Itapuã, 1969.
- XIMENES, Cristiana. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Tese de doutorado em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.