

# AS CRIANÇAS NA DINÂMICA DO TRÁFICO INTERNO DE ESCRAVOS A PARTIR DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1809-1834)

*Carlos Eduardo Valencia Villa*  

*Universidade Federal Fluminense*


*Manolo Florentino*  

*Universidade Federal do Rio de Janeiro*

Quando o português José Gomes Ferreira – dono e capitão do negreiro Netuno Pequeno<sup>1</sup> – ancorou sem pressa sua nau no porto de Salvador, em 15 de outubro de 1789, pôs termo a uma jornada aparentemente única. Seis dias antes o barco zarpara de Pernambuco, onde vendera a maior parte dos 243 escravos adquiridos em meses de negociações na Costa da Mina. Regressava agora à Bahia, onde tudo começou, com 29 africanos a bordo, dentre os quais – os funcionários alfandegários fizeram questão de anotar – “dous escravos novos nascidos já na abrigação do referido Bergantim”.<sup>2</sup> Rebentos da etapa propriamente oceânica do tráfico internacional de escravos, eram por isso dois autênticos filhos do Atlântico.

Oxalá todos os papéis que restaram a respeito das viagens negreiras alcançassem semelhante grau de detalhamento do drama humano. A verdade, porém, é que registros assim são escassos em arquivos e bibliotecas mundo afora. O que não impede supormos a imensa quantidade de

---

1 Ou Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Penha. cf. “Trans-Atlantic Slave Trade – Database” .

2 Cf. AHMS 178.1 – Termos de visitas do Senado, 1778-1803: Bergantim Netuno Pequeno, p. 96.

nascimentos a bordo dos navios, seja entre um porto e outro do litoral africano ao longo dos 30 a 60 dias de duração da travessia atlântica, ou ainda nas escalas das naus em portos americanos.<sup>3</sup> A afiançar tal presunção, recorde-se que, embora minoritárias nos barcos, ao menos três milhões e meio de mulheres africanas – quase sempre adultas – desembarcaram nas Américas entre os séculos XVI e XIX.

A intensa coleta e sistematização de informações bem mais gerais – como as datas das viagens, os nomes dos portos de embarque e desembarque, a quantidade de homens, mulheres e crianças a bordo, o número de mortos em alto-mar etc. –, constantes sobretudo em papéis mercantis de origens diversas, permitiram a construção do hoje imprescindível Banco de Dados do Tráfico Atlântico de Escravos.<sup>4</sup> Fundados não raro na demografia das populações escravizadas, em perspectivas comparativas de longa duração e até no resgate de trajetórias individuais, os estudos que utilizam esse banco de dados de quase 35 mil viagens crescem rapidamente, o que torna ocioso maiores citações.<sup>5</sup>

Para o caso brasileiro, ainda são escassos os estudos acerca do tráfico interno, pois os pesquisadores estão concentrados no período pós-1850, quando se expandiu o comércio interno do Nordeste para o Sudeste. Logo, mais do que em outras partes das Américas, a incerteza perdura quando se trata de conhecer a fundo a dinâmica geográfica e demográfica da redistribuição dos africanos “novos” (i.e., recém-chegados

---

3 Viajando em um negreiro entre Luanda e Salvador em 1669, o capuchinho italiano Dionigi de Carli descreveu como se distribuíam os 630 escravos pelo navio, com destaque para o local especialmente reservado para as mulheres grávidas – “Os homens estavam em pé, no fundo do porão, presos uns aos outros pelos pés, pois se temia que se revoltassem e matassem todos os brancos. As mulheres estavam sobre a segunda coberta, salvo as grávidas, instaladas na câmara de popa; as crianças vinham na primeira coberta, espremidas como arenques num barril”. Jean Marcel Carvalho França, “O impressionante relato de um capuchinho embarcado num navio negreiro”, *História Viva*, v. 122 (2013), pp. 14-9. Agradecemos aos professores Alex Boruki, Fabrício Prado e Cacilda Machado pela leitura do presente trabalho.

4 Cf. “Trans-Atlantic”.

5 Cf. por exemplo, David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven: Yale University Press, 2010.

da África).<sup>6</sup> Isto é, decerto, um verdadeiro descalabro historiográfico, posto ter o Brasil recebido quase metade dos 10 milhões e 700 mil africanos aportados no Novo Mundo (ver Apêndice 1).

Fontes para o tráfico interno da mercadoria humana podem ser encontradas em diversos arquivos nacionais e regionais. Em manuscritos antigos topamos, por exemplo, com Engrácia – “parda clara, ladina de 16 anos, grávida, baixinha, rosto redondo e olhos grandes” –, a ser despachada em fins de 1809 da cidade do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul a bordo do bergantim Santa Rosa. E igualmente, na véspera do Natal de 1824, com Maria Roza, “africana, ladina, grávida, rosto redondo, lábios grossos, sem outros sinais, primeira da fila”, remetida da Corte para Campos dos Goitacazes junto a quatro ladinos e um escravo novo.<sup>7</sup>

Funcionários alfandegários contavam os africanos recém-desembarcados, visando assegurar o pagamento dos tributos. Embora dificilmente possam ser descritos como bem-qualificados em contextos em que até aristocratas locais eram iletrados, alguns deles são chamados de “professores” e mesmo de “doutores” nos manuscritos, sugerindo autoridade lastreada em preparo profissional. Finda a contagem e a taxação, a notícia da chegada da mercadoria humana se espalhava rapidamente e as negociações corriam soltas, com grandes sociedades de negociantes se dispondo a adquirir carregações inteiras de cativos e arbitrando os preços. Enquanto isso, abatidos pela exaustão, centenas de africanos “novos” seguiam à vista de todos para a quarentena em locais próximos aos portos.

---

6 Para o tráfico interno no Brasil, cf. Herbert S. Klein, “The internal slave trade in 19th-century Brazil”, in Herbert S. Klein, *The Middle Passage* (New Jersey: Princeton University Press, 1978), pp. 95-120. Mary K. Karasch, “Central Africans in Central Brazil”, in Linda M. Heywood (ed.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002), pp. 117-151. Para outras regiões das Américas cf., por exemplo, Gregory E. O’Malley, *Final Passages: The Intercolonial Slave Trade of British America, 1619-1807*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2014. Gregory E. O’Malley e Alex Borucki, “Patterns in the Intercolonial Slave Trade Across the Americas Before the Nineteenth Century”, *Revista Tempo*, v. 23, n. 2 (2017), pp. 314-338. Walter Johnson (ed.), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*, New Haven: Yale University Press, 2004.

7 Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, vol. 421-1, cód. 6913 e vol. 425-1, cód. 19132.

Após o período de isolamento, a maioria dos infelizes era conduzida a pé para o interior, em caravanas tocadas por tropeiros, comboieiros e comissários volantes. Tinha início o roteiro americano do tráfico internacional, juntando em caminhos muitas vezes inóspitos e malcuidados africanos “novos” e “boçais”, escravos nascidos no Brasil (“crioulos” e “crioulos ladinos”) e os filhos da África aqui estabelecidos com diversos graus de aculturação (“ladinos”).<sup>8</sup>

A partir da chegada dos Bragança (1808), os fluxos de redistribuição de escravos e de livres a partir do Rio de Janeiro passaram a ser registrados na Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Para tanto, funcionários quiçá menos preparados que os da Alfândega anotavam o que podiam sobre milhares de homens, mulheres e crianças, não raro dispondo apenas da sua intuição e, por conseguinte, expressando sem maiores mediações culturais os sempre conflitantes sistemas classificatórios coevos. Graças a eles sabemos ter sido Engrácia uma parda ladina de olhos grandes, e que Maria Rosa, em primeiro lugar na fila de mercadorias vivas, era ladina e africana. Milhares de registros assim podem contribuir para aclarar o campo estratégico da historiografia brasileira representado pelo comércio interno de cativos.

Com base nessa premissa, tentaremos compreender mais a fundo a dinâmica de funcionamento e a lógica empresarial do tráfico terrestre e marítimo de escravos a partir da cidade do Rio de Janeiro entre 1809 e 1834; *grosso modo*, entre a chegada da família real portuguesa em fuga das guerras napoleônicas (1808) e os primeiros anos após o fim oficial do tráfico atlântico (1830). Mesmo restando os cativos que permaneciam na Corte, milhares de indivíduos eram remetidos por terra para confins

---

8 Ladino: “Nas Hespanhas se deu antigamente este nome aos que aprendiam melhor a língua latina, e como estes tais eram tidos como homens de juízo, e mais discretos que os outros, hoje dão os portugueses este mesmo nome aos estrangeiros que falam melhor a sua língua, ou a negros que são mais espertos e mais capazes para o que se lhes encomenda. Vide destro, esperto & c. (Negrinhos, mulatinhos, filhos destas são os mesmos diabos, ladinos e chocarreiros etc)”. Raphael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 e 1728, vol. 5, p. 16.

tão díspares como as plantações de cana-de-açúcar em expansão no norte fluminense e em São Paulo, ou acabavam em mãos de pequenos e grandes produtores de Minas Gerais. Quantidades menores eram despachadas por barcos para portos do sul (Santos, Santa Catarina, Rio Grande, Montevidéo e Buenos Aires), outras rumavam também por mar para Cachoeiro do Itapemirim e Salvador, por exemplo. Carregações residuais eram enviadas até mesmo para Peru, Cuba, Estados Unidos, África e Índia.<sup>9</sup>

Convém notar, em primeiro lugar, que as características das fontes trabalhadas não permitem tratar da capilaridade do tráfico em mercados receptores ultra-localizados, mas apenas das *transferências* de escravos da Corte para diversas paragens. Escapam às fontes, por exemplo, o destino final dos escravos comprados no Rio de Janeiro por ricos proprietários de Minas Gerais em 1822, revendidos a fazendeiros menos abastados da região, sempre a prazo e em troca de tabaco; ou o destino do lote de africanos novos vendido em Resende, detalhadamente descrito por Saint-Hilaire também em 1822.<sup>10</sup> Em segundo lugar, consideramos que um dos traços distintivos desses fluxos internos era exatamente o trânsito mercantil *conjunto* de cativos recém-desembarcados da África, de africanos abasileirados e de escravos nascidos na América, cujas proporções variavam segundo as conjunturas.

Por último, o estudo da lógica empresarial dos traficantes do mercado interno nos levará a propor, para a maior parte do período em questão, a existência de um único mercado atlântico, que inclui tanto o comércio oceânico propriamente dito como a primeira grande transferência da mercadoria humana no Brasil. A empresa traficante brasileira será abordada então a partir da apreciação das características

---

9 Por envolver quase 300 mil registros, os fluxos regionais de escravos a partir da Corte serão analisados em outra ocasião.

10 “Todos eles usavam roupas novas e as mulheres tinham para vestir-se uma coberta de pano azul. Trajavam camisa de algodão e saia de cor, os homens punham carapuça de lã vermelha, camisa e calção de algodão grosso. Ontem, ao anoitecer, estenderam esteiras no chão e deitaram-se uns ao lado dos outros, envoltos em cobertores. Esta manhã receberam todos uma ração de farinha, cozidos com carne-seca”. Auguste Saint-Hilaire, *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo*, Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1974, p. 67 e 108.

demográficas dos cativos em trânsito, com ênfase no papel desempenhado pelas crianças escravas na conjuntura de 1809 a 1834, quando as pressões inglesas pelo fim do comércio negreiro internacional ensejaram mudanças no comportamento dos compradores nos portos africanos e dos intermediários no Brasil.

As fontes trabalhadas resultaram do esforço do Estado burocrático em formação visando controlar a circulação de indivíduos e mercadorias em seu território.<sup>11</sup> Por isso, livre ou escravizado, cada indivíduo que abandonava a Corte deveria ser registrado pela polícia, o que gerava passaportes com descrições detalhadas – inclusive físicas – que permitissem a sua identificação; anotava-se também as datas e os lugares de circulação, pouco importando que rumassem para as proximidades da cidade ou para os confins marítimos e terrestres do império. Os deslocamentos se organizavam em partidas – i.e., caravanas de pessoas que viajavam juntas –, devendo ser informados os nomes dos seus organizadores, a quantidade de indivíduos que agregavam e seus respectivos estatutos jurídicos. Todavia, semelhante afã controlador não conseguia ser aplicado *in totum*, escapando-lhe particularidades acerca dos grupos e indivíduos em movimento, o que produzia séries incompletas e naturalmente ambíguas.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) financiou, em fins da década de 1990, a montagem de uma equipe de pesquisadores coordenada pelos professores João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, que coletou e produziu a primeira sistematização dos dados sobre deslocamentos de escravos a partir do Rio de Janeiro em arquivos digitais em formato Excel.<sup>12</sup> Tomamos essa sistematização inicial e reorganizamos as informações em um novo banco de dados composto por dois grandes

---

11 Cf. Loris Zanatta, *Uma breve história da América Latina*, São Paulo: Cultrix, 2010. Francis Fukuyama, *As origens da ordem política*, Rio de Janeiro: Rocco, 2013, parte 4.

12 João Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, *Alegrias e artimanhas de uma fonte seriada*, Rio de Janeiro: LIPHIS/Departamento de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2001. 1 CD-ROM. Sobre a econometria em geral, cf. Deirdre McCloskey, *Os pecados secretos da economia*, São Paulo: Ubu, 2017.

conjuntos: o primeiro, com as partidas (i.e., empresas) que despachavam cativos; o segundo, com a descrição individual dos escravos. O primeiro conjunto passou então a ser formado por 78 mil partidas, responsáveis pela remessa de um total de 250 mil cativos. O segundo conjunto é constituído por 45 mil dos 250 mil escravos, justamente aqueles que oferecem descrições detalhadas de cada indivíduo, com destaque para 5 mil registros que apresentam os maiores graus de completude das informações pessoais. Logo, a amostragem resultante afunila de 250 mil para 5 mil escravos descritos detalhadamente, com informações que vão da idade e sexo até as relações de parentesco que os uniam a outros cativos. Ressalte-se que, embora as fontes também devessem anotar o pagamento das taxas e impostos de bens em trânsito (incluindo os escravos), raros eram os registros de valores monetários, o que inviabiliza estudos diretos do mercado no âmbito puramente financeiro.

A partir desse material, estabelecemos a periodização prescindindo *a priori* de categorias econômicas e dos acontecimentos históricos frequentemente utilizados para balizar o período 1809-1834. Também abrimos mão, nessa etapa, de quaisquer referências às flutuações do tráfico atlântico, concentrando a atenção apenas na seriação dos dados colhidos nos passaportes antes descritos.<sup>13</sup>

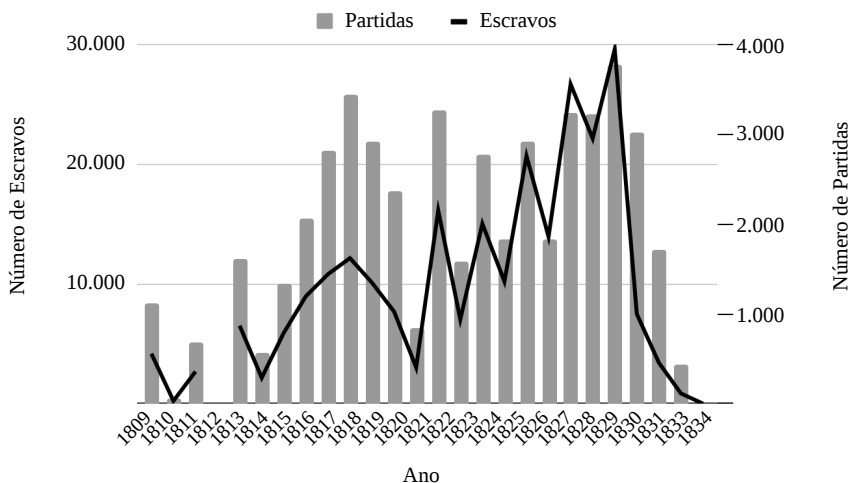
Como resultado, o Gráfico 1 apresenta as flutuações anuais das partidas e dos escravos por elas remetidos da cidade do Rio de Janeiro para inúmeras localidades entre 1809 e 1834. Nele, é notável a correlação positiva estabelecida entre as flutuações de ambas as variáveis, o que, como se verá, configura um elemento importante para compreender a lógica empresarial do tráfico interno.

---

13 Por certo, algumas pequenas partidas registram não o tráfico, mas sim a movimentação de senhores acompanhados de seus escravos. É impossível distingui-los dos pequenos traficantes. Assumimos, entretanto, que a sua inclusão no banco de dados não altera substancialmente as tendências encontradas.

**Gráfico 1**

**Flutuações do total de escravos despachados e total de partidas da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>14</sup>**



Dessas fortes oscilações anuais das partidas e dos escravos é possível inferir ao menos duas conclusões: a intensidade das flutuações sugere a presença de um mercado altamente competitivo, com a participação de múltiplas empresas que aumentavam e reduziam os volumes de cativos ofertados e demandados. Além de competitivo, vale ressaltar, o mercado era racional, pois as oscilações denotam igualmente que os agentes econômicos podiam realizar previsões a curto e médio prazo.

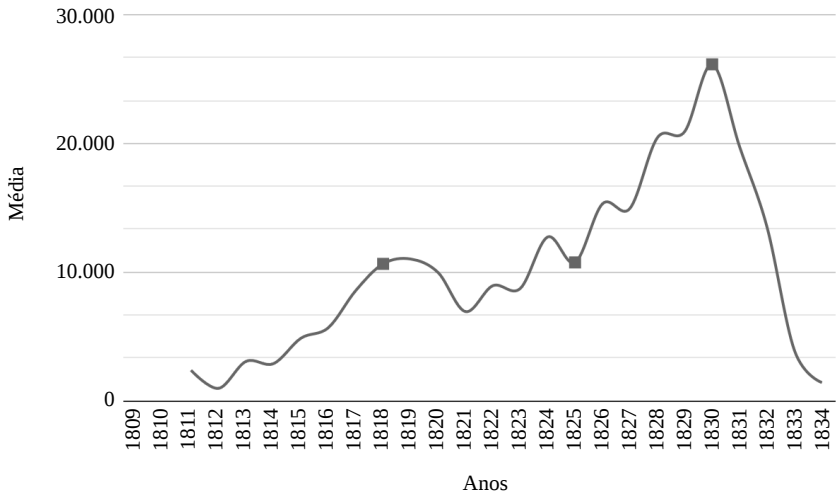
Procurando definir subperíodos, tomamos exclusivamente a redistribuição dos cativos para construir o Gráfico 2 a partir de médias móveis trianuais. Ou seja, o ponto anual que representa a tendência em determinado ano expressa a média entre ele e os valores alcançados nos dois anos anteriores – por exemplo, o valor representado em 1818 enuncia a média do número de escravos despachados entre 1816 e 1818.

14 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.



**Gráfico 2**

**Flutuações do total de escravos despachados, por média móvel (n=3), da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>15</sup>**



A série suavizada desenhada no Gráfico 2 apresenta claramente quatro subperíodos: 1809-1818, 1819-1825, 1826-1830 e 1831-1834. O primeiro revela o crescimento dos despachos de escravos, o segundo a sua relativa estabilidade, o terceiro um forte incremento, e o quarto e último a queda absoluta do volume de cativos enviados a partir da cidade do Rio de Janeiro. Agregados, os três primeiros subperíodos constituem um *trend* ascendente, com o ano de 1830 representando o ponto de descontinuidade.

Acrescentemos agora as variáveis históricas. A pressão inglesa sobre o tráfico atlântico para o Brasil se reflete ao longo dos subperíodos do tráfico interno. Assim, o direito de busca e apreensão dos navios negreiros ao norte do Equador de 1817 gerou o corte representado pelo ano de 1818 na série; em 1826 deu-se a assinatura do tratado entre o Brasil e a Grã-Bretanha no qual se especificava que, a partir de 1830,

15 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

seria oficialmente extinto o comércio internacional de africanos para o país. Note-se que semelhante tratado esteve longe de representar uma mera “lei para inglês ver”. Basta observar no Gráfico 2 a verdadeira corrida às compras da mercadoria humana na África durante a segunda metade da década de 1820, além da brusca queda das importações detectada a partir de 1830.

O Gráfico 3 demonstra que as flutuações do tráfico interno eram determinadas pelo volume de africanos novos incessantemente desembarcados no porto do Rio de Janeiro. Trata-se de dado que lastreia a conclusão de que o mercado interno de cativos estava estruturalmente vinculado ao externo. Um pequeno exemplo, selecionado de forma aleatória, pode ajudar na explicação desta afirmação: em 17 de setembro de 1819 chegou ao Rio de Janeiro o navio Maria, com 283 cativos adquiridos em Cabinda.<sup>16</sup> É impossível saber o destino específico de cada um desses africanos, porém, nos dez dias seguintes à chegada (de 18 a 27 de setembro de 1819) foram despachados do Rio de Janeiro 252 escravos com destino, sobretudo, a Minas Gerais, Resende e Campos.<sup>17</sup> Nenhum deles informa seus proprietários. Poderíamos estar diante de uma coincidência, mas, como se vê no Gráfico 3, isso foi recorrente entre 1809 e 1830.

Todavia, seria o predomínio dos africanos recém-chegados condição suficiente para justificar se tratar, o interno e o externo, de um único mercado? Adiantemos: condição necessária, sim, mas não suficiente.

Condição necessária porque, para configurar um único mercado era preciso, obviamente, que a mesma mercadoria humana transitasse da África até o comprador final no Brasil. Porém não é suficiente, na medida em que deveriam existir igualmente mecanismos de interação entre a oferta e a demanda regidas por um mercado integrado – vale dizer, ageração de uma única função de preço que naturalmente se

---

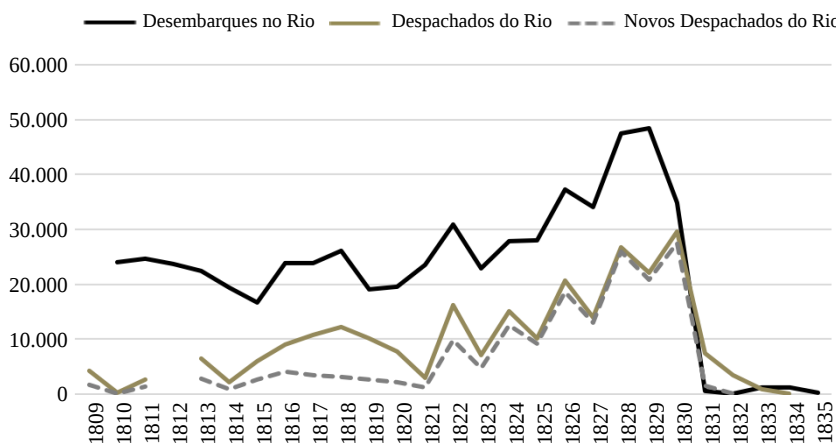
16 Cf. “Trans-Atlantic”, ficha 7226.

17 Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, partidas de 18/09/1819 a 27/09/1819.

modificasse ao longo das sucessivas compras e vendas efetuadas dentro de um único mercado.<sup>18</sup> Em outras palavras: hipoteticamente, precisaria que os mesmos empresários que adquiriam a mercadoria humana na África também a vendessem no Brasil.

### Gráfico 3

Comparação entre as flutuações do número de escravos africanos desembarcados e as dos cativos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>19</sup>



A fim de aferir semelhante hipótese, buscamos estabelecer o peso da participação dos traficantes atlânticos para o Rio de Janeiro no

18 É importante sublinhar que o mercado se define pela interação da oferta e demanda gerando uma única função de preço. O que define esse mercado é o produto – neste caso, os escravos. Quando se fala em uma única função de preço, o que se afirma não é que o preço no litoral africano, nas costas americanas ou nos destinos finais no Brasil fosse o mesmo, pois é óbvio que ele variava ao longo da cadeia de abastecimento. A função de preço é gerada pelos interesses intrínsecos da oferta e a demanda, por certo, mas interessa ressaltar aqui que em um mercado o preço nunca se define *exclusivamente* pelas partes, sejam elas na África, no Atlântico, na Europa ou nas Américas. A função é sempre gerada pela *interação* entre todas as partes, razão pela qual os empresários a que aqui nos referimos nada mais representam do que os intermediários que participam nesta definição da função de preço do produto final.

19 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834, e “Trans-Atlantic Slave Trade – Database” [\[2\]](#).

mercado interno de escravos. Encontramos apenas 42 empresários internacionais atuando na redistribuição interna, o que representava cerca de um quarto dos responsáveis pela travessia oceânica e apenas 1% dos organizadores de 3.091 partidas com nomes dos responsáveis registrados (cf. Apêndice 4).<sup>20</sup> Conclusão: não eram, pois, os mesmos empresários, o que permitiria postular não estarmos diante de um único mercado. Não nos apresseemos, entretanto.

O Gráfico 4 foi montado visando explicitar as porcentagens do total de escravos redistribuídos para o interior do Brasil de acordo com o tamanho das partidas ou empresas. Ele permite inferir, de início, uma enorme concentração dos negócios – as pequenas partidas, aquelas que transportavam menos de cinco cativos (três quartos do total de empresas), redistribuíam apenas um quarto dos escravos. Na outra ponta, as partidas que levavam mais de 20 escravos (5% do total de empresas) transportavam 41% dos cativos. Estamos, pois, diante de um mercado concentrado, embora não monopolizado, ou seja, competitivo.

Embora milhares de traficantes participassem desse mercado, a alta concentração sugere que os preços dos escravos estivessem fortemente influenciados pela ação dos grandes empresários.<sup>21</sup> Cabe indagar como isso ocorria. A resposta pode ser desenhada se recuperarmos a diacronia e, nela, a participação das pequenas e grandes empresas no mercado.

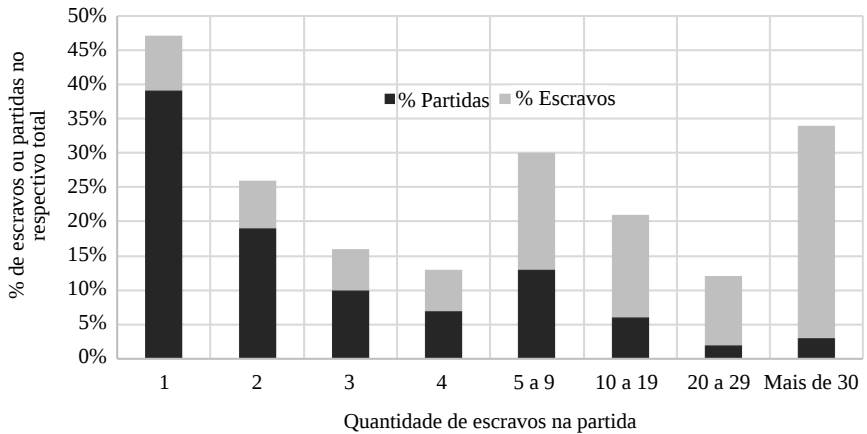
---

20 No banco de dados construído a partir de passaportes, os registros com informação sobre os proprietários de escravos são escassos. Quando se trata da informação individual de um cativo específico, aparecem 9.232 nomes ou características de seus proprietários (por exemplo, proprietário espanhol com barba), em um total de 28.930 registros nos quais constam cativos individuais. Isto significa que há informação sobre 32% desse total, que por sua vez representa apenas 3,7% dos mais de 247 mil escravos que foram despachados. Embora se tenham casos como o de José da Silva Guimarães, que despachou 63 cativos entre 1818 e 1831 do Rio de Janeiro para destinos como Ilha Grande ou Rio Grande de São Pedro, a maioria de registros com proprietários indicados se referem ao deslocamento de senhores com seus cativos (um ou dois que o acompanhavam) e não propriamente a operações de mercado.

21 A caracterização social destes empresários não é objeto do presente artigo, estando fora de interesse inferências sobre suas nacionalidades, raças e etnias, as procedências de seu capital, os lugares de operações e as condições de seu patrimônio.

#### Gráfico 4

Comparação entre os tamanhos das partidas (empresas) e o total de escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>22</sup>



Montado a partir desses parâmetros, o Gráfico 5 demonstra que o crescimento da redistribuição de escravos a partir da Corte esteve vinculado à importação de africanos novos transportados no mercado interno especialmente por grandes traficantes (>19 escravos), com a simultânea queda relativa das pequenas partidas (<5 escravos). Este gráfico permite observar o movimento ascendente dos grandes empresários no despacho de cativos do Rio de Janeiro para diversas localidades no Brasil entre 1809 e 1830, ultrapassando os pequenos empresários a partir de 1819. Infelizmente não há dados para antes de 1809 e, por isso, não é possível saber se os grandes empresários dominavam o tráfico interno antes desse período. Por tal razão, é impossível afirmar se o movimento ascendente dos grandes empresários no mercado interno entre 1809 e 1818 resultou de uma conjuntura que os trouxe para o mercado interno no qual não operavam, ou, ao contrário, se eles passaram a ampliar suas operações através do envolvimento de mais capitais e maiores capacidades logísticas para fazer frente à nova realidade surgida das crescentes pressões internacionais pelo fim do tráfico atlântico.

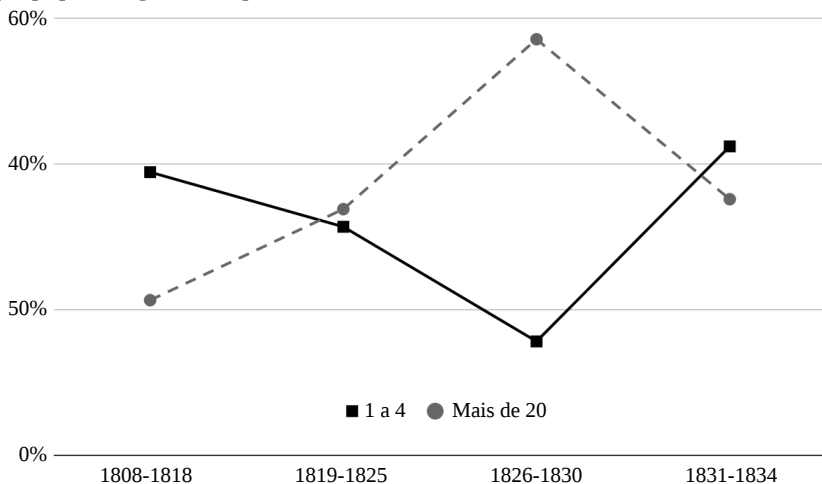
22 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

Seja como for, a hipótese que este artigo propõe, a partir das evidências disponíveis, é que de 1809 em diante o crescimento do mercado interno foi alavancado pela ação dos grandes empresários e não do pequeno tráfico.

Reiterando nosso argumento, observe-se que, ainda segundo o Gráfico 5, com o fim oficial do tráfico atlântico em 1830 a participação de pequenos empresários ultrapassa a dos grandes, os quais, por força da lei antitráfico, já não operavam com escravos recém desembarcados da África.

Gráfico 5

Porcentagem de escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades por pequenas e grandes empresas, 1809-1834<sup>23</sup>



Durante a fase de crescimento (1809-1830), o volume de capital envolvido no tráfico interno se expandiu graças à ação dos grandes empresários. Nesta etapa, em termos relativos, os pequenos traficantes não conseguiram acompanhar o incremento do mercado, embora, como se verá, mantivessem constante a sua participação em termos absolutos. Logo, o volume financeiro que circulava no mercado interno de escravos era determinado especialmente pela capacidade de arregimentação de

23 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

recursos por parte dos grandes traficantes – i.e., o preço dos escravos em trânsito era determinado sobretudo por eles. Dito de outro modo, os grandes comerciantes de escravos detinham em suas mãos o *crédito* que viabilizava o sistema do tráfico atlântico, considerado agora como um único mercado a se estender do interior da África até os compradores finais no Brasil.

Em conclusão, estamos diante de um único mercado, pois o volume de escravos africanos novos determinava as flutuações do mercado interno, ao mesmo tempo em que a concentração empresarial influía na *homogeneização* (no sentido da cadeia produtiva) dos preços via controle financeiro. A afiançar tais características, note-se que quando do fechamento oficial das importações da África (1830), a participação dos grandes empresários declinou, com o crescimento relativo e absoluto da participação dos pequenos traficantes.

Ao dividirmos o total de escravos entre os recém-chegados da África (“novos”), por um lado, e o conjunto dos cativos nascidos ou já estabelecidos no Brasil (crioulos e ladinos), pelo outro, constatamos que estes representavam apenas um em cada três escravos remetidos a partir da Corte entre 1809 e 1834. Havia, porém, grandes diferenças no peso de crioulos e ladinos de acordo com o tamanho das empresas – nas pequenas, com menos de cinco escravos, eles representavam de um terço a três quartos do total de despachados; nas grandes, com mais de 20 cativos, eles fluuavam entre 6% e 8% do total. Logo, os escravos crioulos e ladinos eram comercializados basicamente por pequenos traficantes, e não pelos grandes empresários, os quais se abasteciam em especial na África (cf. o Apêndice 2).

Ao considerarmos as remessas de cativos no tempo, detecta-se que o número de crioulos e ladinos comercializados caiu drasticamente, passando de um total de 34 mil, no período 1809-1818, para 7 mil no pico de 1826-1830. Depois de 1830, mais uma vez seu tráfico aumentou, com crioulos e ladinos alcançando um total de 15 mil cativos. Os africanos novos, ao contrário, eram 20 mil em 1809-1818, alcançaram 106 mil

no pico de 1826-1830, e baixaram para apenas 1.500 em 1831-1834. Um movimento oposto, portanto (cf. Apêndices 3 e 3.1).

Deduz-se que enquanto a importação dos africanos aumentava, diminuía a oferta de crioulos e ladinos no mercado interno. Ou seja, durante a etapa de crescimento dos desembarques de africanos os proprietários *tendiam* a não se desfazer de seus escravos – sobretudo os mais jovens, sadios e com algum tipo de especialização ocupacional – em função:

1. do aumento dos preços, o que significava a valorização desses ativos (o valor de um escravo adulto do sexo masculino do Rio de Janeiro variou de 106 mil réis na década de 1800 para 122 mil réis nos anos 1810; alcançou 161 mil réis na década de 1820 e chegou a 436 mil réis entre 1831 e 1835);<sup>24</sup>
2. da incerteza acerca do fim do tráfico atlântico, o que levava à retenção dos cativos já estabelecidos nas unidades produtivas;
3. do aumento da produtividade dos escravos, seja no meio urbano em função do crescimento da cidade (e, portanto, da maior rentabilidade desses cativos), seja no meio rural, à causa do aumento na produção agrária.

Não surpreende, portanto, que os proprietários que se desfaziam de seus crioulos e ladinos exigissem por eles pagamento em espécie, levando os pequenos traficantes que atuavam no mercado interno a adquirir cativos com dinheiro vivo. Isto significa que o pequeno empresário tinha de contar com capital inicial que correspondesse à quantidade de escravos que ele adquiria no mercado, e que tal capital inicial representava o teto financeiro das suas operações. Disso derivava que os pequenos traficantes

---

24 Manolo Florentino, *Em costas negras*, São Paulo: Editora Unesp, 2014, apêndice 5. Guilherme Resende, Flávio Rabelo Versiani, Luiz Paulo Ferreira Nogueira e José Raimundo Oliveira Vergolino, 2014, “Preços de escravos e produtividade do trabalho cativo: Pernambuco e Rio Grande do Sul, século XIX”, *XLI Encontro Nacional de Economia* (Niterói, 2014). Angelo A. Carrara, Carlos E. Valencia e Massimiliano Grava, “Metafuente y el uso de los sistemas de información geográfica en historia económica”, *América Latina en la Historia Económica*, v. 25, n. 3 (2018), pp. 40-70.



igualmente vendessem a mercadoria humana sem a possibilidade de oferecer crédito para seus compradores. Logo, suas chances de enriquecimento eram praticamente nulas, pois remetiam à sua capacidade de efetuar pagos sempre em dinheiro vivo.

Ao contrário dos pequenos traficantes, os grandes movimentavam seus negócios tendo por base a venda a crédito no interior do Brasil.<sup>25</sup> Todavia, o cálculo econômico desses grandes empresários do mercado interno operava com a limitação imposta pela logística – ou seja, trabalhava-se com um número máximo de escravos a serem transportados. É o que expressa o Gráfico 6, mostrando que enquanto 291 empresas despacharam 20 escravos, apenas duas remeteram 240 cativos para o interior, configurando um padrão – a quantidade de partidas decrescia na medida em que aumentava o número de escravos transportados por cada uma delas. Sendo mais precisos, metade das grandes partidas transportava até 30 escravos, e nove em cada dez delas levava até 70 escravos. Do ponto de vista logístico, isto significa que a capacidade máxima de transportados era de 70 cativos. A partir desse número aumentava exponencialmente a margem de risco do grande traficante – que, óbvio, desde o início assumia os custos de vigilância e manutenção do conjunto dos escravos em movimento –, expressa na mortalidade dos cativos, em suas fugas e até em possíveis revoltas em trânsito. Eram, portanto, raríssimas partidas como as duas que, em fins de março de 1830, levaram 240 escravos cada uma da Corte para a cidade de Campos dos Goitacazes. Em definitivo, o cálculo econômico que presidia a obtenção das maiores taxas de lucratividade possíveis repousava na multiplicação do número de partidas, e não no aumento da quantidade de escravos transportados por cada uma delas.

Em trabalho anterior, demonstramos que em frente ao constante estrangulamento por parte da Inglaterra, desde 1810 o comércio negreiro

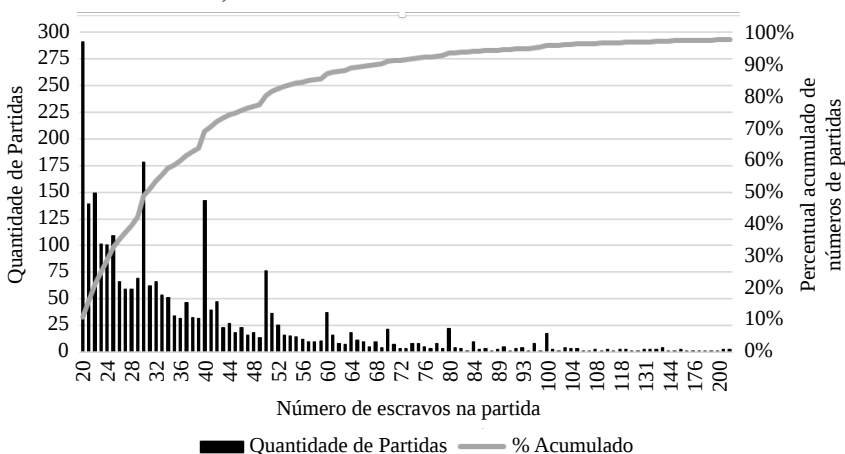
---

25 Cf. por exemplo Clemente Gentil Penna, *Mercado, crédito e capital no Rio de Janeiro, 1820-1860: uma contribuição ao estudo das economias urbanas*, Rio de Janeiro: PPGHIS/UFRJ, 2019, p. 266, 269 et seq.

para o Brasil revelou grande flexibilidade demográfica, exportando um número cada vez maior de crianças africanas. A ideia era estender temporalmente o cativo, seja através da introdução de meninos – a aposta da *plantation* na incorporação de trabalhadores a médio prazo – ou por meio da compra de meninas, com a consequente inversão em potencial produtivo e reprodutivo futuro. Dada a reiterada retenção de mulheres adultas pelas fontes africanas, semelhante estratégia foi combinada com a aquisição de escravas adultas no mercado interno, gerando um fluxo cada vez maior de mão de obra e de capacidade reprodutiva das pequenas para as grandes propriedades escravistas.<sup>26</sup>

### Gráfico 6

Frequência (%) das partidas com mais de 20 escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>27</sup>



O manejo dos registros de despachos de escravos a partir da Corte permite aprofundar a questão, em especial no que concerne ao trânsito das

26 Carlos Valencia Villa e Manolo Florentino, “Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850”, *História*, v. 35 (2016), pp. 78.

27 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

crianças escravizadas. É certo que nos manuscritos encontramos casos como o da crioulinha de três anos de idade que, juntamente com a mãe também crioula, fora despachada para Porto Alegre em 20 de março de 1824. Mas o tráfico de famílias escravas – e com elas o de crianças aparentadas – não era expressivo diante da imensa quantidade de cativos que solitariamente transitavam no mercado interno. Afinal, conforme já demonstrado pela historiografia,<sup>28</sup> os senhores tendiam a não vender parentes escravizados, pois isso colaborava para romper a frágil estabilidade política em plantéis já desequilibrados demograficamente. Quando ocorria, a decisão de enviar famílias ao mercado era determinada pela necessidade de realocar recursos em outros ativos, e a venda em bloco de familiares tendeu a crescer na mesma proporção em que aumentavam os preços dos escravos, em especial os de crianças e de mulheres adultas. Foi nesse contexto que igualmente ocorreu, conforme demonstrado em trabalho anterior, o movimento de transferência de escravos de pequenos para grandes plantéis.<sup>29</sup>

A Tabela 1 foi montada levando em conta a oferta de famílias escravas no mercado interno entre 1809 e 1834, segundo o tamanho das partidas em que eram despachadas. Tratava-se fundamentalmente de famílias matrifocais – enlaçando mães ladinas e filhos crioulos –, observando-se raros casos de tráfico de esposos com e sem filhos e, mesmo, apenas de irmãos. Tal perfil não era mero reflexo do eventual predomínio das famílias matrifocais no interior dos plantéis, mas igualmente da relativa fragilidade desse tipo de arranjo familiar em função, talvez, da ausência de sanção por parte da Igreja Católica. Em outras palavras, as uniões consensuais ou, mais frequentemente, a ausência do pai, tornava as famílias matrifocais o alvo preferido dos senhores quando se tratava de levar parentes escravizados ao mercado. Embora pudessem ser encontrados casos de famílias separadas pelo próprio mercado – esposos enviados em partidas diferentes e até mães rumando para regiões

---

28 Manolo Florentino e José Roberto Góes, *A Paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c.1790-c.1850*, São Paulo: Editora Unesp, 2017, cap. 6.

29 Carlos Valencia Villa e Manolo Florentino, “Abolicionismo inglês”.

distintas das dos seus filhos –, havia poucos registros assim. Do mesmo modo, poucas partidas eram constituídas exclusivamente por famílias escravizadas.

**Tabela 1**

**Quantidade de famílias escravas despachadas da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades de acordo com o tamanho das partidas, 1809-1834<sup>30</sup>**

Faixa de tamanho da partida	1809-1818		1819-1825		1826-1830		1831-1834		Total	
		%		%		%		%		%
2-4	9	60	40	55	55	62	58	49	152	53
5-9	4	26	22	30	18	20	35	29	79	28
10-20	1	7	9	12	13	15	20	18	43	15
>20	1	7	2	3	3	3	5	4	11	4
Total	15	100	73	100	89	100	118	100	285	100
Média anual	1,7		12,2		22,3		33,3		285	11,4

Não era comum encontrar partidas que misturassem parentes e escravos recém-desembarcados da África. O motivo é simples: como antes observado, a circulação de escravos “novos” era objeto em particular das grandes empresas traficantes, enquanto as pequenas empresas comercializavam de 40% a 70% dos crioulos e ladinos – núcleo ao qual pertenciam os familiares escravizados à venda (cf. Apêndice 3.1). De fato, segundo a Tabela 1, entre metade e quase dois terços das famílias escravas eram comercializadas por partidas que despachavam de dois a quatro escravos, enquanto as que traficavam mais de 20 cativos comercializavam tão somente de 3% a 7% das famílias. Na diacronia, refletindo o interesse cada vez maior do mercado por crianças e mulheres adultas, a média anual de famílias despachadas cresceu constantemente, passando de 1,7 entre 1809 e 1818, para 12,2 de 1819 a 1826, 22,3 entre 1826 e 1830, alcançando 33,3 nos primeiros anos após o fim do tráfico legal.

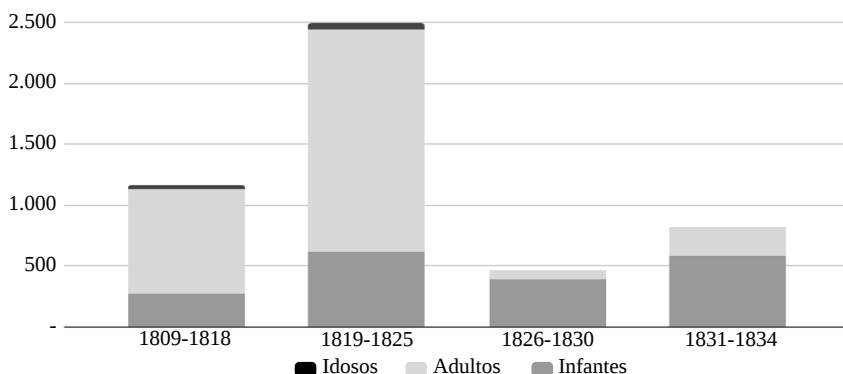
À luz do crescente volume de africanos desembarcados a partir de 1809, pode-se deduzir que a típica criança escravizada era traficada

30 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

solitariamente – i.e., desprovida de qualquer vínculo parental –, como a africana recém-aportada que, aos três anos de idade, rumava do Rio de Janeiro para Minas Gerais em 12 de março de 1828; ou ainda a Quiçamã boçal de dez anos, igualmente despachada para Minas Gerais no dia 22 de junho de 1831. Mesmo a maior parte das crianças nascidas no Brasil deslocava-se solitariamente no mercado interno, tal qual o crioulinho de quatro anos que, sem pai nem mãe, rumava para Salvador, na Bahia, em 21 de outubro de 1823.<sup>31</sup>

O Gráfico 7 agrega os escravos despachados da Corte por grandes faixas etárias – infantes (0 a 14 anos), adultos (15 a 40 anos) e idosos (mais de 40 anos de idade). Embora assinale um *trend* ascendente do comércio interno de crianças africanas e crioulas para o período 1809-1825, trata-se de um conjunto de registros marcado por evidente subenumeração de adultos para 1826-1830 e, talvez, para 1831-1834, derivada da fragilidade da amostragem.

**Gráfico 7**  
Quantidade de escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades por faixas etárias, 1809-1834<sup>32</sup>



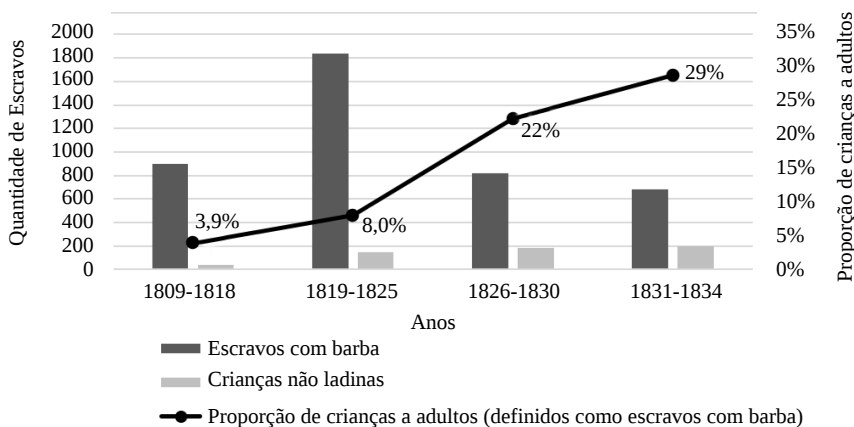
31 Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, vol. 421-21, cód. 1454, vol. 421-23, cód. 796 e vol. 421-18, cód. 2932.

32 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

Visando contornar o problema, juntamos na categoria “adultos” os escravos que possuíam barbas, o que por certo aumentou a amostragem; consideramos então como crianças desembarcadas da África aquelas registradas como “novas”, “boçais”, não identificadas e aquelas que não possuíam maiores referências. Feito isso, estabelecemos a porcentagem das crianças em frente a estes adultos e encontramos um *trend* fortemente ascendente – a porcentagem inicial (4%) se assemelha à observada em todo o período colonial, com o ulterior crescimento para 8%, 22% no momento de pico do tráfico atlântico e 29% em 1831-1834. Trata-se de resultados compatíveis com os observados em estudo anterior, realizado com fontes distintas (veja-se o Gráfico 8).<sup>33</sup>

**Gráfico 8**

**Quantidade e relação entre escravos adultos e crianças africanas despachadas da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>34</sup>**



Ainda que marcadas por subenumeração de adultos para o período 1826-1830, a Tabela 2 permite apreender claramente a estratégia de incremento do potencial produtivo e reprodutivo das *plantations* por meio da compra de crianças africanas e crioulas, em especial do sexo feminino,

33 Carlos Valencia Villa e Manolo Florentino, “Abolicionismo inglês”.

34 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

a partir de 1826. As meninas representavam 5% dos cativos em trânsito no período 1819-1825, saltaram para 30% entre 1826 e 1830, e alcançaram 22% entre 1831 e 1834, tal como igualmente havíamos assinalado em trabalho anterior.<sup>35</sup> Óbvio, não há motivo para supor que a subnumeração afete a relação entre as porcentagens de meninos e meninas.

O gradual estrangulamento do tráfico internacional para o Brasil permitiu divisar melhor a grande elasticidade demográfica do comércio atlântico e seus desdobramentos expressos nos padrões do tráfico interno, tomado como parte de um único mercado atlântico. Destacamos na presente investigação a existência de um mercado interno fortemente competitivo, concentrado embora não monopolístico, portador de uma racionalidade intrínseca, pois suas oscilações denotavam a presença de agentes econômicos capazes de realizar previsões a curto e médio prazo, e suas taxas de lucratividade repousavam na multiplicação do número de empresas, e não no aumento da quantidade de escravos transportados por cada uma delas.

**Tabela 2**  
**Distribuição (%), por sexo, das crianças escravas (0-14 anos) remetidas a partir da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades<sup>36</sup>**

	% de meninos	% de meninas	Amostragem de escravos com idade (100%)
1809-1818	17,2	4,9	1.147
1819-1825	16,4	5,3	2.403
1826-1830	47,5	29,9	341
1831-1834	43,6	22,2	688

As crianças africanas e crioulas revelaram-se de grande importância diante da conjuntura de ataque ao tráfico internacional, por meio do trânsito em geral solitário de meninos e de meninas, descortinando a busca da reprodução da *plantation* via potencial produtivo e reprodutivo a médio e curto prazo.

35 Carlos Valencia Villa e Manolo Florentino, “Abolicionismo inglês”.

36 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

Afora documentação comercial de natureza privada, ainda desconhecida para o caso brasileiro, dificilmente nos será dado conhecer registros tão completos para o estudo do tráfico interno de escravos como os assentamentos gerados pela Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Por certo, espera-se que estudos comparativos com outras regiões da América permitam compreender melhor a dinâmica de funcionamento e a lógica empresarial do tráfico interno brasileiro, não apenas ao longo das primeiras décadas do século XIX, mas em especial para períodos anteriores.

---

*Recebido em 15 maio 2020*

*Aprovado em 30 jun. 2020*

---

doi: 10.9771/aa.v0i61.36846



O estudo do paulatino estrangulamento do tráfico internacional de escravos para o Brasil permitiu detectar a grande elasticidade demográfica do comércio atlântico e de seus padrões expressos no tráfico interno, tomado como parte de um único mercado. Destacamos na presente investigação a existência de um mercado interno fortemente competitivo; concentrado embora não monopolístico; portador de uma racionalidade intrínseca, pois suas oscilações denotavam a presença de agentes econômicos capazes de realizar previsões a curto e médio prazo; e cujas taxas de lucratividade repousavam na multiplicação do número de empresas, e não no aumento da quantidade de escravos transportados por cada uma delas. As crianças africanas e crioulas revelaram-se de grande importância diante da conjuntura de ataque ao tráfico internacional, por meio do trânsito em geral solitário de meninos e de meninas, descortinando a busca da reprodução da *plantation* via potencial produtivo e reprodutivo a médio e curto prazo. Dificilmente nos será dado conhecer registros tão completos para o estudo do tráfico interno de escravos como os assentamentos gerados pela Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Espera-se que estudos comparativos com outras regiões da América permitam compreender melhor a dinâmica de funcionamento e a lógica empresarial do tráfico interno brasileiro, não apenas ao longo das primeiras décadas do século XIX, mas em especial em períodos anteriores.

Rio de Janeiro | Tráfico interno de escravos | Crianças escravizadas

### *CHILDREN IN THE DYNAMICS OF THE INTERNAL SLAVE TRADE FROM RIO DE JANEIRO (1809-1834)*

An examination of the gradual suppression of the international slave trade to Brazil reveals its great demographic elasticity, as well as that of Brazil's domestic commerce in enslaved people, understood as a specific subset of the former. The paper highlights the existence of a strongly competitive internal market that was concentrated, but not monopolistic, pointing to the intrinsic rationality of economic agents capable of making short and medium-term forecasts in an oscillating market. In this context, profitability depended on multiplying the number of trading companies, not on increasing the number of slaves transported by each company. The shipping of African and Brazilian-born children in the trade's domestic arm was another important issue, given the intense criticism generated in the international context, because of the numbers of child captives unaccompanied by adults, revealing the plantation's strategies for perpetuating itself, in both economic and reproductive terms. Although local police records of the internal slave trade are incomplete, comparative studies with other regions of the Americas may help give a better understanding of the functional dynamics and entrepreneurial logic of Brazil's domestic slave trade during both the colonial era and after independence.

Rio de Janeiro | Domestic slave trade | Enslaved children

## Apêndice 1

Exportações e importações de escravos africanos para as Américas, de acordo às bandeiras dos traficantes, 1500-1900<sup>37</sup>

	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	Totais
1. Espanha/Uruguai					
Exportações	119.962	146.270	10.654	784.639	1.061.525
Importações	83.981	104.000	9.235	687.706	884.922
2. Portugal/Brasil					
Exportações	154.191	1.011.192	2.213.003	2.469.879	5.848.265
Importações	112.738	852.037	1.991.362	2.143.678	5.099.815
3. Caribe Britânico					
Exportações	1.922	428.262	2.545.297	283.959	3.259.440
Importações	1.356	327.956	2.150.334	253.678	2.733.324
4. Caribe Francês					
Exportações	66	38.435	1.139.013	203.890	1.381.404
Importações	50	29.200	959.170	176.547	1.164.967
5. América Holandesa					
Exportações	1.365	219.931	330.014	3.026	554.336
Importações	1.160	184.479	286.802	2.799	475.240
6. Caribe Dinamarquês/Báltico					
Exportações	0	27.391	67.334	16.316	111.041
Importações	0	21.754	55.628	14.351	91.733
7. Estados Unidos					
Exportações	0	4.151	189.304	111.871	305.326
Importações	0	3.250	157.337	92.065	252.652
10. Totais					
Exportações	277.506	1.875.632	6.494.619	3.873.580	12.521.337
Importações	199.285	1.522.676	5.609.868	3.370.824	10.702.653

37 Fonte: “Trans-Atlantic Slave Trade – Database” 

### Apêndice 2

Distribuição de africanos novos, crioulos e ladinos de acordo com os tamanhos das partidas (empresas) entre os escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>38</sup>

Faixa de tamanho de partida	Total de escravos	Total de africanos novos	Total de crioulos e ladinos	% de crioulos e ladinos
1	19.382	4.957	14.425	74,4%
2	18.384	6.420	11.964	65,1%
3	15.390	5.158	10.232	66,5%
4	14.064	5.214	8.850	62,9%
5-9	42.032	19.697	22.335	53,1%
10-19	37.936	30.681	7.255	19,1%
20-29	26.427	24.826	1.601	6,1%
>=30	78.761	72.306	6.455	8,2%
Total	252.376	169.259	83.117	32,9%

### Apêndice 3

Distribuição de africanos novos de acordo aos tamanhos das partidas (empresas) entre os escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>39</sup>

Faixa de tamanho de partida	1809-1818	%	1819-1825	%	1826-1830	%	1831-1832(4)	%
1	684	3,4	1.433	3,4	2.714	2,6	126	8,1
2	756	3,8	1.724	4,1	3.774	3,6	166	10,6
3	650	3,2	1.414	3,4	2.971	2,8	123	7,9
4	655	3,3	1.361	3,2	3.103	2,9	95	6,1
Subtotal	2.745	13,7%	5.932	14,1%	12.562	11,9%	510	32,7%
5-9	2.929	14,6	5.250	12,5	11.274	10,7	244	15,6
10-19	4.108	20,5	8.396	20	17.804	16,8	373	23,9
20-29	3.240	16,2	6.975	16,6	14.217	13,4	394	25,2
30	6.985	34,9	15.394	36,7	49.887	47,2	40	26
Total	20.007	100	41.948	100	105.748	100	1.561	100

38 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

39 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

### Apêndice 3.1

Distribuição de crioulos e ladinos de acordo aos tamanhos das partidas (empresas) entre os escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>40</sup>

Faixa de tamanho de partida	1809-1818	%	1819-1825	%	1826-1830	%	1831-1832(4)	%
1	3.984	11,8%	4.754	17,4%	2.678	36%	3.009	20,2%
2	4.774	14,2%	4.218	15,5%	1.280	17%	1.692	11,4%
3	4.942	14,7%	3.584	13,1%	692	9%	1.014	6,8%
4	4.401	13,1%	3.227	11,8%	473	6%	749	5%
Subtotal	18.101	53,8%	15.783	57,9%	5.123	69,8%	6.464	43,4%
5-9	11.042	32,8%	8.158	29,9%	1.218	17%	1.917	12,9%
10-19	3.281	9,8%	2.304	8,4%	515	7%	1.155	7,8%
20-29	570	1,7%	509	1,9%	104	1%	418	2,8%
30	627	1,9%	516	1,9%	383	5%	4.929	33,1%
Total	33.621	100%	27.269	100%	7.339	100%	14.883	100%

### Apêndice 4

Relação de traficantes que atuavam simultaneamente no tráfico atlântico e no tráfico de escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>41</sup>

ANTONIO JOSE MOREIRA PINTO; ANTONIO DA SILVA CALDEIRA; ANTONIO FERREIRA ALVES; ANTONIO GOMES BARROSO; ANTONIO JOSÉ DE CASTRO; ANTONIO JOSÉ DE MEDEIROS; ANTONIO JOSÉ PEDROSA; ANTONIO TAVARES GUERRA; CUSTODIO DE SOUZA GUIMARÃES; CUSTODIO FRANCISCO RAMOS; FELICIANO JOAQUIM (ALEXANDRINO) GOMES; FELIPE RIBEIRO DA CUNHA; FRANCISCO JOSÉ BARBOSA; FRANCISCO JOSÉ BERNARDES; FRANCISCO JOSÉ DA SILVA; FRANCISCO JOSÉ DIAS GUIMARÃES; FRANCISCO JOSÉ RODRIGUES; FRANCISCO JOSÉ DOS SANTOS; FRANCISCO PEREIRA LIMA; GREGORIO JOSÉ TEIXEIRA; JOÃO ALVES DE SOUZA GUIMARÃES; JOAQUIM ANTONIO ALVARES; JOAQUIM ANTONIO FERREIRA; JOAQUIM DOS SANTOS; JOAQUIM FRANCISCO DE FARIA; JOAQUIM JOSÉ CARDOSO GUIMARÃES; JOAQUIM JOSÉ DA ROCHA SOBRINHO; JOAQUIM JOSÉ PEREIRA DE ALMEIDA; JOSÉ ANTONIO MARQUES BRAGA; JOSÉ BENTO DE CARVALHO; JOSÉ BERNARDINO DE SÁ; JOSÉ FERREIRA DA ROCHA; JOSÉ JOAQUIM DA SILVA; JOSÉ JOAQUIM GUIMARÃES; JOSÉ JORGE DA SILVA; MANOEL GOMES FERREIRA; MANOEL JOSÉ GONÇALVES; MANOEL JOSÉ PINHEIRO GUIMARÃES; MANOEL JOSÉ RIBEIRO GUIMARÃES; MIGUEL FERREIRA GOMES; RAFAEL JOSÉ DA COSTA; TOME RIBEIRO DE FARIA.

40 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

41 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

## Apêndice 5

Quantidade de partidas despachadas para diversas localidades a partir da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>42</sup>

<b>Faixa de Tamanho da Partida</b>	<b>1809-1818</b>	<b>%</b>	<b>1819-1825</b>	<b>%</b>	<b>1826-1830</b>	<b>%</b>	<b>1831-1832</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>
1	4.668	34	6.187	40	5.392	36	3.135	61	19.382
2	2.764	20	2.971	19	2.527	17	929	18	9.191
3	1.863	14	1.666	11	1.221	8	379	7	5.129
4	1.263	9	1.147	7	894	6	211	4	3.515
5-9	2.215	16	2.120	13	1.902	13	338	7	6.575
10-19	571	4	803	5	1.403	9	123	2	2.900
20-29	164	1	324	2	619	4	35	–	1.142
Mais de 30	167	1	338	–	991	1	7	–	1.503

### Apêndice 5.1

Quantidade de escravos por tamanho de partidas despachadas para diversas localidades a partir da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades, 1809-1834<sup>43</sup>

<b>Faixa de tamanho da partida</b>	<b>1809-1818</b>	<b>%</b>	<b>1819-1825</b>	<b>%</b>	<b>1826-1830</b>	<b>%</b>	<b>1831-1832</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>
1	4.668	9	6.187	9	5.392	5	3.135	19	19.382
2	5.530	10	5.942	9	5.054	4	1.858	11	18.384
3	5.592	10	4.998	7	3.663	3	1.137	7	15.390
4	5.056	9	4.588	7	3.576	3	844	5	14.064
5-9	13.971	26	13.408	19	12.492	11	2.161	13	42.032
10-19	7.389	14	10.700	15	18.319	16	1.528	9	37.936
20-29	3.810	7	7.484	11	14.321	13	812	5	26.427
Mais de 30	7.612	14	15.910	23	50.270	44	4.969	30	78.761

42 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

43 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.

## Apêndice 6

Quantidade de escravos por faixa etária despachados para diversas localidades a partir da cidade do Rio de Janeiro, 1809-1834<sup>44</sup>

	<b>Adultos (15-40 anos)</b>	<b>Idosos (&gt;40 anos)</b>	<b>Infantes (0-14 anos)</b>	<b>Total</b>
1809-1819	1.219	37	328	1.585
1820-1825	1.484	43	550	2.080
1826-1830	72	5	391	468
1831-1834	227	8	588	824

44 Fonte: Seção de Passaportes da Intendência Geral de Polícia. Arquivo Nacional, 1809-1834.