
MESA REDONDA

O comércio de escravos em Minas Gerais •

Cláudia Maria das Graças Chaves
FINP

Pretendemos, neste artigo, analisar algumas características do comércio de escravos em Minas Gerais no século XVIII no que diz respeito aos carregamentos e à distribuição dos cativos pela capitania mineira. Não pretendemos fazer uma análise quantitativa deste comércio, mesmo porque não dispomos de dados empíricos suficientes para tal estudo. Aqui nos basearemos no exame de documentos fazendários do Fundo da Delegacia Fiscal, pertencentes ao Arquivo Público Mineiro, para analisar a forma de distribuição de escravos pelos diferentes caminhos de Minas Gerais. Nestes documentos, encontramos os *Registros de Passagem* que trazem a discriminação de todas as mercadorias, escravos e animais introduzidos nos Registros (Postos Fiscais) da Capitania de Minas Gerais. O maior problema, entretanto, no uso destes documentos é a sua descontinuidade. Não é possível fazer, com a documentação disponível, um estudo sequencial desde dados. Ainda assim, podemos observar através deles algumas peculiaridades na entrada e distribuição de escravos dentro das Comarcas mineiras.

Vejamos inicialmente como são descritos os carregamentos de escravos introduzidos na capitania mineira.

Mafalda Zemella em seu estudo sobre o abastecimento da capitania mineira no século XVIII nos diz que, além das tropas de bestas, conduzidas pelos tropeiros, circulavam também pelas estradas de Minas as boiadas e os comboios de escravos, os quais eram, respectivamente, conduzidos por boiadeiros e comboieiros:

“As boiadas, constituídas de centenas de cabeças, eram negociadas pelo boiadeiro nas fazendas em cujos portões se fazia a entrega. Os boiadeiros, capatazes e tocadores de gado conduziam-nas ao seu destino, em marcha de três léguas diárias. Os comboios de escravos eram liderados pelos comboieiros. Os africanos iam em

• Esse trabalho fez parte da mesa redonda “Trabalho e Comércio de Escravos nas Minas Gerais (Séculos XVIII e XIX)”, apresentada no dia 24 de julho de 1996.

grupo de vinte ou trinta fortemente escoltados e presos uns aos outros por correntes”¹

Joaquim Felício dos Santos em suas “Memórias”² também nos fala sobre os famosos comboieiros e/ou “judeu usurário”, que transportavam os escravos dos Portos da Colônia para o interior da Capitania mineira. Segundo Jacob Gorender, trata-se de um intermediário na circulação da mercadoria-escravo o qual comprava esta mercadoria nos portos para revendê-la por um preço muito mais elevado, sendo por isso assimilados à figura de judeus (práticas usurárias) e a “capitalistas” do ramo.³

O termo comboieiro é encontrado na documentação colonial⁴ referindo-se ao comércio e transporte de escravos, embora a palavra não tenha somente essa significação, pois comboio pode ser, também, um conjunto de animais de carga que transportam mercadorias diversas e, portanto, o seu condutor um comboieiro.

Para falarmos do comércio de escravos em Minas Gerais, não podemos deixar de falar dos caminhos (Entradas) que ligavam a capitania mineira às demais capitanias e dos impostos que influenciavam no comércio de todas as mercadorias introduzidas – inclusive de escravos.

Eram três os principais caminhos que interligavam a capitania mineira ao resto da colônia. O caminho da Bahia, o de São Paulo e o do Rio de Janeiro, respectivamente designados como Caminho dos Currais do Sertão, Caminho Velho e Caminho Novo.

O percurso do Caminho dos Currais do Sertão era efetuado pelas margens do rio São Francisco até o entroncamento com o rio das Velhas, de onde se seguia para Sabará. Este caminho possuía diversos atalhos e desvios, facilitando a ação de contrabandistas. Por este motivo a Coroa portuguesa proibiu em 1702 que fosse realizado por ele o tráfego de comerciantes com carregamentos.⁵

¹ ZEMELLA, Mafalda. O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais no Século XVIII. São Paulo: HUCITEC/Edusp, 1990.p.139

² SANTOS, Joaquim F. Memórias do Distrito Diamantino da Comarca do Serro Frio. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1956.

³ GORENDER, Jacob. O Escravismo Colonial. São Paulo: Ática, 1978. Ver também Stein, Stanley J. Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba. São Paulo: Brasiliense, 1961.

⁴ Ver: S.C. 33, fl, 112v-3, do Arquivo Público de Minas Gerais. Trata-se de um documento sobre a proibição de entrada de novos escravos na Comarca do S. Frio. Somente poderiam adquirir novos escravos aqueles que comprovadamente necessitassem. Neste caso, sendo deferido o pedido seria encomendado o número certo de escravos a ser conduzido à Comarca.

⁵ SC – 01, fls. 37-38, APM.

As ordens régias eram claras e as penas aos infratores incluíam confisco das cargas, multas e prisões. O descumprimento destas ordens e os poucos recursos de que dispunha a capitania, antes da chegada das tropas de milícias, fizeram com que o governador oferecesse a terça parte dos bens confiscados como forma de incentivo àqueles que se dispusessem à delatar e à confiscar os carregamentos ilícitos.⁶ A proibição deste caminho perdeu seu efeito na década de 30, quando foi estabelecida a capitação, mas até esta data foram executados vários confiscos de cargas de fazenda seca e escravos vindos da Bahia.⁷

O caminho de São Paulo, ou “Caminho Velho”, saía do porto de Santos e de Parati para chegar em Vila Rica e Sabará, passando antes por São João del Rei. A viagem durava em média 60 dias, pois o seu percurso era muito extenso e acidentado. Já a viagem pelo caminho do Rio de Janeiro, ou “Caminho Novo”, durava 45 dias devido às melhores condições das estradas e por ter um percurso menor. Este caminho, que saía da cidade do Rio de Janeiro em direção à região mineradora, foi concluído em 1725 por Garcia Rodrigues Paes, embora o comércio por ele já fosse praticado desde o início da povoação de Minas Gerais, pois era mais seguro que o caminho de São Paulo.

Por estes três caminhos eram introduzidas nas Minas as mercadorias importadas, vindas de outras capitanias e de seus portos. Entravam, principalmente, as cargas de fazenda seca e escravos. Além destes, muitos outros caminhos ou “picadas” foram abertos com o objetivo de se desviar dos *registros* (Postos Fiscais) e de se dar escoamento às mercadorias de roceiros, quando estes se encontravam muito distantes das principais rotas.

Os diferentes caminhos influenciavam, como vimos, na forma de transporte e comércio de mercadorias na capitania mineira principalmente pelas proibições e vigilâncias que se fazia nos locais de maior trânsito. Desta maneira, é impossível deixar de falar aqui nas formas de controle impostas pela administração colonial à atividade comercial, e veremos que o comércio de escravos é alvo de pesadas taxações durante todo o século XVIII.

Os *registros* ⁸, onde se arrecadavam os impostos sobre todas as mercadorias introduzidas na capitania, também serviam como mecanismo de controle sobre a atividade comercial. As licenças e guias para a comercialização de mercadorias nas vilas e arraiais constituíam-se no único meio de regulamentar

⁶ SC – 09, fl.28, APM.

⁷ D.F. 1006, 1ª col., APM.

⁸ Postos de cobranças de taxas sobre mercadorias e escravos introduzidos em Minas Gerais. Estes postos não eram fixos e se encontravam espalhados por toda a capitania.

o comércio. Assim, as formas adotadas para controlar as atividades dos comerciantes confundiam-se com as formas de cobrança dos impostos que recaíam sobre eles. Não havia um limite nítido entre a legalidade e a ilegalidade dos agentes comerciais, que permaneciam, antes de tudo, como contrabandistas para os administradores da capitania. Isto dificultou a total inserção da atividade comercial no contexto político e social de Minas Gerais na primeira metade dos setecentos. O declínio da mineração a partir da segunda metade do século XVIII fez com que a atividade comercial aparecesse desvinculada da exploração do ouro. Assim, os comerciantes deixaram de ser vistos como contrabandistas e passaram a ser considerados importantes geradores de impostos.

A capitação, criada em 1735, foi a principal forma de tributação existente na primeira metade do século XVIII, à exceção do quinto. Este imposto atingia toda a população mineradora e se constituía na cobrança de 4 3/4 de oitavas de ouro sobre cada escravo acima de doze anos. Este imposto foi extinto em 1751, quando se retornou ao sistema das Casas de Fundição.

Antes da capitação havia, além da cobrança do quinto, uma taxa sobre mercadorias introduzidas na capitania denominada de *Direitos de Entrada* em que eram cobradas duas oitavas de ouro sobre cada escravo transportado para o comércio. Este valor, durante à primeira metade do século, equivalia à 1.200 réis, e na segunda metade do século, a 1.500 réis.

A partir da década de 60, quando houve uma queda no pagamento das 100 arrobas de ouro anuais devidas à Coroa, ocorreu um aumento das arrecadações de impostos sobre os setores produtivos ⁹ e, principalmente, sobre o comércio. Na década anterior, verificou-se um aumento sobre a tributação dos *Direitos de Entrada* ¹⁰ e foi estabelecido, também, em 1756, o subsídio voluntário. Este imposto foi estabelecido em 1756 em decorrência do terremoto ocorrido em Lisboa no ano anterior, e deveria ter a vigência de dez anos, mas o Conde de Valadares achou por bem prorrogá-lo por mais uma década.

⁹ Sobre o setor agrícola havia a cobrança do dízimo. Este imposto era, muitas vezes, negociado junto aos contratadores, os quais eram denunciados por cobrarem a quantia de 1\$200 réis sobre os gêneros agrícolas recebidos. Esta sobretaxa era conhecida como a "oitava do verde". SC 180, fl. 167-8, APM. Os dízimos reais incidiam sobre produtos agrícolas tais como mandioca, milho, arroz, açúcar, tabaco, vegetais e frutas, o dízimo misto incidia sobre gado, aves, queijo, mel, aguardente, etc. Ver: BOXER, Charles. *A Idade de Ouro do Brasil*. São Paulo: CIA Editora Nacional, 1969. p.172

¹⁰ Em 1757, as cargas de secos, sobre as quais se pagavam 1 1/2 oitava de ouro, passaram a ser tributadas com o mesmo valor para um volume menor de cargas, isto é, diminuía-se o peso da carga. As cargas de molhados anteriormente tributadas com o valor de 1/2 oitava (equivalente a 600 réis), passaram a ser tributadas no valor de 750 réis por carga. SC 109, fl.349, APM.

Com o subsídio voluntário sobretaxavam-se os escravos, pelos quais pagaria-se 4\$800 réis, os animais de corte e de carga, aguardente e/ou vinho do reino. Também seria pago o imposto sobre lojas e vendas.

A besta mular, cavalos e éguas novos pagavam em taxas do subsídio voluntário 2\$400 réis e 1\$200 réis, respectivamente. O mesmo não acontecia se os animais fossem velhos e se transportassem cargas, pois neste caso só pagariam os direitos de entrada. Em 1773, o Conde de Valadares informou ao Marquês de Pombal que, nos caminhos da Bahia, os comerciantes costumavam passar “os negros e cavalos com sela ou com carga de pouca entidade para só destas pagarem os direitos”¹¹. Neste mesmo ano, o Governador ordenou aos fiéis dos registros a cobrança do subsídio voluntário daqueles comerciantes que introduzissem cavalos e bestas novas com cargas, junto com os *Direitos de Entrada* ¹².

José João Teixeira Coelho em sua *Instrução* ¹³ diz que os direitos que se pagavam pelos escravos eram excessivos e que por isso diminuía-se o número de escravos importados para as minas:

“No Rio de Janeiro se paga de cada negro ao contrato de sahida 4\$500 réis; de despacho 500, de passagens nos rios Parahiba e Parahibuna 160, e aos soldados que estão de guarda n’ellas, 40, de cada despacho na Parahibuna 640; e se alguns escravos ficam detidos por causa de moléstia, e não passam juntos, se paga depois de cada um 640, e no registro de Mathias Barboza, de entradas 3\$000 réis. (...) Pagava-se mais de cada negro ao subsidio voluntario 4\$800 (...). Todos estes direitos que se pagam dos negros, e as mais causas que ficam ponderadas, fazem crescer o preço d’elles, e dificultam a compra dos necessários aos mineiros (...).”

A atividade de transportar e comercializar escravos, como vimos, tinha a designação específica de comboieiro. Isto nos leva a pensar em um ramo especializado neste tipo de comércio, no entanto, o exame da documentação fazendária nos trás algumas dúvidas. O escravo-mercadoria era bastante valioso, merecendo uma atenção especial em seu comércio, entretanto, ao que indica a documentação fazendária não havia uma especialização neste negócio.

Observamos pelas anotações dos *Registros de Passagem* que não havia uma distinção nítida entre os tropeiros e os comboieiros. À exceção do Registro

¹¹ SC 191, fl. 73v, APM.

¹² SC 196, fl. 9v, APM.

¹³ COELHO, José J. T. Instruções para o Governo da Capitania de Minas Gerais (1780). Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. Rio de Janeiro: Tip. Universal de Laemmert & C..Tomo 15, 1888.p.378

do Caminho Novo (Rio-Minas), no qual se efetuava com maior freqüência um carregamento exclusivo de escravos, as tropas que passavam pelos demais *registros* da capitania levavam, em uma mesma viagem, cargas de secos e de molhados, cavalos, bestas e escravos. Em outras palavras, segundo as anotações dos livros dos *registros* ou entradas da capitania, podemos notar que não existe um ramo especializado de comércio para determinadas mercadorias e isto pode ser observado claramente no comércio de escravos. Através do levantamento das principais entradas da capitania, pelas quais eram introduzidos os escravos, foi possível verificar que os maiores carregamentos se faziam pelo Caminho Novo do Rio de Janeiro e em boa parte o transporte de escravos era feito de maneira exclusiva. Entretanto, nos carregamentos feitos através dos caminhos da Bahia e de São Paulo é bastante raro um condutor levar somente escravos. Podemos inferir que a proximidade com o porto do Rio de Janeiro e a maior segurança – a estrada que ligava Minas ao Rio de Janeiro era mais larga e mais freqüentada – tornava maior o transporte e o comércio de escravos através do Caminho Novo, o que não impedia que os mesmos condutores que transportavam somente escravos em uma viagem, retornassem, ao mesmo *registro*, com cargas diversas. Daí podermos deduzir, também, que as grandes remessas de escravos eram feitas mediante encomenda a estes condutores. Vejamos na tabela a seguir a proporção do carregamento de escravos em quatro *registros* da Capitania.

Composição dos carregamentos de escravos em quatro registros de entrada da capitania mineira – carregamentos exclusivos e conjugados (%)

Localidade	Com cargas de secos	Com cargas de molhados	Com cavalos	Com cargas diversas*	Subtotal	Carregamento exclusivo de escravos
Reg. Rio das Mortes	16,0	20,0	4,0	56,0	96,0	4,0
Reg. Rio Grande	7,0	55,0	—	34,0	96,0	4,0
Reg. Minas Novas**	47,0	9,0	—	19,0	75,0	25,0
Reg. Caminho Novo	12,0	3,0	—	11,0	26,0	74,0

* São Carregamentos compostos de cargas de secos e molhados, escravos e animais.

** Por este Registro eram introduzidas as cargas vindas da Bahia.

Fonte: Livros 01, 17,129 e 274 da Delegacia Fiscal, APM.

Na Tabela acima é possível verificar a diversificação das mercadorias transportadas em conjunto com os escravos. Apenas o *registro* do Caminho Novo

(Rio de Janeiro) apresenta 74% de carregamentos exclusivos de escravos. Nos demais este índice cai para 25% e 4%, demonstrando – à exceção do *registro* do Rio de Janeiro – a ausência de especialização comercial. Para analisarmos este comércio, examinamos os *registros* do Rio das Mortes (Caminho Velho), de 1715 a 1717; do Rio Grande (Caminho Velho), de 1716 a 1717; de Minas Novas, de 1765 a 1767; e do Caminho Novo, de 1774 a 1775.¹⁴

Os dados coletados reforçam o argumento de João L. Fragoso sobre a fraca especialização comercial e conseqüentemente do baixo grau de divisão social do trabalho. Este autor defende o caráter imperfeito e não-capitalista dos mercados coloniais. A não especialização dos comerciantes relativa a um determinado ramo comercial decorria da instabilidade de tais mercados. A possibilidade de comércio proporcionava-lhes uma maior flexibilidade e uma maior segurança na realização dos negócios, uma vez que suas atividades dependiam sempre da demanda do mercado:

“A redução das potencialidades de um dado setor mercantil, cuja procura já é a princípio restrita, levaria o comerciante a se dirigir para outro. Da mesma maneira que a alta de um certo setor mercantil atrairia uma multidão de mercadores. Em outras palavras, as fortes variações conjunturais, em um mercado colonial, reforçam o caráter especulativo de seu empresário.”¹⁵

No que diz respeito ao comércio de escravos, Fragoso afirma tratar-se de um mercado não especialista. Analisando os registros de saída dos tropeiros do Rio de Janeiro, nas primeiras décadas do século XIX, o autor verifica que, no total de 4.607 condutores, 4.297 aparecem nos registros somente uma vez ao longo de nove anos. Fragoso chama estes condutores de “traficantes eventuais”, os quais possuíam uma média de 4,7 cativos por remessa, revelando o predomínio dos pequenos empreendimentos. Este autor também verifica que, mesmo não sendo “traficantes especialistas”, os condutores se concentravam em uma “região-mercado”. Isto o leva a concluir que, no tráfico interno, muitos mercadores eram

¹⁴ A finalidade deste levantamento é a de verificar a diversificação dos carregamentos na rede de abastecimento das principais entradas da capitania – São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro –, por isso as datas e o volume dos carregamentos de escravos não serão analisados. A escolha dos dois Registros do Caminho Velho com data anterior a 1726 e a abertura do Caminho Novo deve-se, porém, ao fato de que somente neste período havia remessas significativas de escravos por esta entrada.

¹⁵ FRAGOSO, J. L.R. Homens de Grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.p.153

traficantes por conjuntura e não por ofício apesar de serem especializados em uma única região.

Estes dados são significativos para a análise do mercado de escravos em Minas Gerais. As médias de escravos por carregamento, nos códices analisados, são de 3,4 para o Caminho Velho de São Paulo, 6,4 para Minas Novas, e 12,1 para o Caminho Novo do Rio de Janeiro. Trata-se de pequenos carregamentos, efetuados, à exceção do Rio de Janeiro, em conjunto com outras mercadorias.

Apesar do transporte de escravos pelo Rio de Janeiro ser uma exceção no que diz respeito ao carregamento exclusivo, não significa que por esta via houvesse uma especialização em seu comércio. Na análise do Livro de Registro do Caminho Novo encontramos 178 condutores transportando escravos, destes 46 transportavam, além de escravos, cargas de secos e molhados em uma mesma viagem. Entre aqueles que conduziam somente escravos apenas 20 retornaram ao Registro num período de dois anos (1774-5) e, entre estes, 3 retornaram transportando não só escravos, mas também outras cargas. Outros 9, que levaram em uma viagem somente escravos, em outra retornaram levando cargas de secos e molhados além de escravos. Assim, 132 condutores de escravos passaram somente uma vez pelo Registro transportando escravos, destes aproximadamente 50% retornaram ao Registro levando apenas outras cargas. Lembramos que aqui contabilizamos somente o transporte de escravo feito de forma exclusiva ou conjugado com outras mercadorias e, portanto, um condutor que transportava escravo em uma determinada viagem retornava levando outras mercadorias, o que reforça a tese defendida por Fragoso do “traficante eventual”.

Estas anotações revelam não só a ausência de uma especialização no mercado de escravos, mas também a existência de uma grande dispersão deste mercado em função de sua demanda. Outro aspecto do comércio de escravos do qual não podemos nos esquecer, é que a maioria das vendas eram efetuada à prazo, o que aumentava a instabilidade do negócio. Outro aspecto importante que nos revela os livros de Registro é que a maioria destes comerciantes tinham residência fixa em Minas Gerais e viajavam às outras capitanias para buscar a mercadoria-escravo. Em 26 de abril de 1768, um comerciante residente em Jacuí (MG) escreve ao fiel do Registro de Matias Barbosa que demorará retornar ao Rio de Janeiro, pois não pode vender os escravos conduzidos à vista sendo o pagamento efetuado à prazo: *“lhe prometi ir brevemente a essas Congonhas, agora vejo que não he possivel, por não vender a vista os negros que trouxe, pois cheguei com todos a salvo e vendi por ano e meio os ditos, que me parece pagarão, mas o lucro não ha de ser muito”*.¹⁶ Aqui o comerciante parece colocar

¹⁶ ACC, PL 10304, doc.1 RM 505, APM.

em dúvida o pagamento dos escravos, porque ele teme não ter o dinheiro para saldar a dívida que havia contraído por um prazo de quatro meses.

O transporte e comércio de escravos não parece pelos motivos expostos acima ter sido, ao longo do século XVIII, um ramo especializado do comércio e neste sentido acompanha a tendência geral da atividade comercial mineira em outros ramos de negócios, os quais se caracterizam pela instabilidade e eventualidade. Além disso, é importante lembrar que o levantamento feito aqui parte da documentação disponível e, portanto, diz respeito ao comércio lícito. Não podemos mensurar o comércio e transporte de escravos efetuados ilicitamente, ou seja, sem o pagamento dos impostos. Sabemos, entretanto, ser esta uma prática relativamente comum, cujo registro se apresenta nas queixas feitas por membros da administração colonial e em alguns inventários de cargas apreendidas nos caminhos ilegais.