

## **O Norte Decadente Abastecendo o Sul Carente: Tráfico interno de escravos no Brasil do século XIX.**

**\*Lidianny Susy de Queiroz Dias**

**\*\*Vanda Sarmento Borges Mesquita**

### RESUMO

A vinda dos escravos, trazidos pelas mãos do homem branco, foi uma solução encontrada para a efetivação da colonização brasileira, e é nesse espaço que iremos encontrar o homem negro visto como sem alma, despojado de sua condição de ser humano, com deveres, mas sem nenhum direito. Esse artigo busca responder ao seguinte problema: com a proibição do tráfico negreiro a partir de 1830 e o Brasil inserido em uma economia mundial dependente de mão-de-obra escrava vai sofrer conseqüências e tentar buscar uma saída, já que no século XIX o escravo ainda eram “os pés e as mãos do senhor de engenho”<sup>1</sup>. Com o passar dos anos a economia brasileira vai se diversificando: açúcar; tabaco; algodão; cacau e mineração - voltados para exportação - e no decorrer do século XIX, principalmente na segunda metade, o Brasil viveu grandes transformações sociais, econômicas e políticas. O eixo econômico deslocou-se das velhas áreas agrícolas do nordeste para o sudeste: esses eram novos tempos, representados pelo café.

Palavras-chave: economia brasileira; mão-de-obra escrava; tráfico interprovincial. e intraprovincial.

---

\*Aluna de Bacharelado e Licenciatura da UFRN.

\*\*Aluna de Licenciatura Plena da UFRN.

<sup>1</sup> André João Antonil, pseudônimo do padre italiano Giovanni Antonio Andreoni (1650-1716), que veio jovem para a Bahia e dirigia o Colégio de Salvador. Escreveu a obra Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas, editado em Lisboa em 1711.

Depois de tantos obstáculos, mais de três séculos de escravidão, os negros não tinham recursos financeiros para trabalhar por conta própria, não tinham educação para ocupar boa posição na sociedade, nem contavam com nenhum tipo de apoio do governo. A maioria da população de origem africana continuou desempenhando papéis subalternos.

Mais de cem anos depois da abolição da escravatura no Brasil, ainda pesa sobre os negros a triste herança de mais de trezentos anos de escravidão. Não é preciso que se cite dados estatísticos, visto que, os graves problemas sofridos pelos negros saltam aos nossos olhos a todo o momento. São eles os mais atingidos pela miséria, fome, falta de moradia, educação e assistência de saúde.

São eles os que trabalham nas profissões mais desfavoráveis e ganham os menores salários, como diz um trecho da canção “A mão da limpeza” do compositor Gilberto Gil: “Mesmo depois de abolida a escravidão negra é a mão de quem faz a limpeza, lavando a roupa encardida, esfregando o chão...”<sup>2</sup>

O nosso objetivo é analisar os fatores econômicos, políticos e sociais que levaram, após a proibição do tráfico negreiro, no Brasil do século XIX, ao intercâmbio de escravos intraprovincial e interprovincial – intraprovincial era o tráfico realizado dentro da própria província, de uma região para outra ou mesmo dentro de uma mesma região, já o tráfico interprovincial se fazia de uma província para outra, realizando-se com mais intensidade das províncias do norte para as do sul do Império, embora fosse praticado em menor escala entre as províncias de uma mesma região e esta acabou levando do Norte – as províncias do Norte incluíam: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, já as do Sul eram formadas pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo - para o Sul uma quantidade razoável de escravos para a lavoura cafeeira do Oeste Paulista e do Vale do Paraíba.

---

<sup>2</sup> – “A mão da limpeza”

(...) Mesmo depois de abolida a escravidão  
Negra é a mão de quem faz a limpeza,  
Lavando a mão encardida, esfregando o chão  
Negra é a mão, é a mão da pureza,  
Negra é a vida consumida ao pé do fogão  
Negra é mão nos preparando a mesa,

Limpando as manchas do mundo com água e sabão.(...). (Gilberto Gil).

No site: [www.letras.cafemusic.com.br/biblioteca\\_letra](http://www.letras.cafemusic.com.br/biblioteca_letra). Pode-se ler a letra da música na íntegra.

O tráfico negreiro, decorrente do comércio triangular que ligava África, Europa e América, retirou de suas terras e até mesmo do seio de sua família milhões de seres humanos que viviam em muitas regiões espalhadas pelo continente africano. Para se ter uma idéia da extensão da situação dos negros em relação ao Brasil, as estimativas feitas através de pesquisas em documentos realizados por Herbert Klein, mostra que entre 1531 e 1855 entraram no Brasil mais de 4 milhões de escravos.<sup>3</sup>

Tão logo na implementação da empresa açucareira no Brasil e a necessidade de mão-de-obra, e sendo logo na primeira etapa descartada a possibilidade de uma total escravização indígena, o negro foi a solução, até por que fomentava um setor lucrativo: o próprio tráfico. No século XVIII, com a decadência do açúcar- Portugal já no final do domínio espanhol e mergulhado em profunda crise econômica- surge notícia da descoberta do ouro e diamantes na região das Minas Gerais e nesse contexto surge novamente o negro como elemento principal no trabalho da mineração, já que as minas pertenciam à Coroa Portuguesa que concedia as “datas” aos mineradores que exploravam o ouro. O trabalho, entretanto, era realizado por escravos negros nas lavras.

Para a maioria dos negros escravos, a situação de vida na sociedade mineradora não foi melhor do que os negros do norte açucareiro e o tratamento dispensado aos primeiros talvez tenha sido pior: trabalhavam o dia inteiro, muitas das vezes, com as pernas imersas em água, vinda dos atoleiros de barro, à procura do ouro. Tinham ainda moços, devido a essa situação, a morte como companheira.

Nesse mesmo século XVIII, a Inglaterra<sup>4</sup> promovia a Revolução Industrial que implicava em um aumento expressivo de sua produção, e devemos lembrar também que a partir dos meados do século XVIII, o sistema colonial mercantilista entrou em crise devido justamente às transformações decorrentes da Revolução Industrial. Era o capitalismo industrial rejeitando o monopólio comercial, pois se interessava por mercados que fossem livres no mundo, nos quais poderia ocorrer o escoamento de seus produtos industrializados.

---

<sup>3</sup> “Tráfico negreiro”. In: **Estatísticas históricas do Brasil**. Rio de Janeiro. IBGE, 1987.

<sup>4</sup> A vinda da coroa Portuguesa para o Brasil em 1808 e a influência da Inglaterra sobre a política externa brasileira foram fatos históricos que modificaram aspectos importantes da economia brasileira. No século XIX, a Inglaterra redobrou seus esforços no combate ao tráfico. Em 1845, o Parlamento inglês aprovou uma lei Bill Aberdeen proposta pelo ministro britânico das relações exteriores, Lord Aberdeen. Essa lei autorizava a Marinha inglesa a perseguir e afundar navios negreiros em qualquer parte do mundo e a julgar sua tripulação em tribunais britânicos.

Portanto, esse regime do monopólio impedia a liberdade do comércio. Daí a explicação para que a Inglaterra, a primeira nação a se industrializar, defendesse o trabalho assalariado. Seus olhos irão se voltar para o Brasil e ira exercer uma pressão sobre ele. Não que a Inglaterra tivesse algum problema moral quanto a situação do negro brasileiro, o que eles queriam mesmo era ver essa massa de negros - que por sinal era muito grande nesse período - ser remunerada e conseqüentemente transformados em consumidores dos produtos que adentravam no país provenientes das indústrias inglesas.

A autora do livro *A Abolição*, Emília Viotti da Costa afirma que “O Brasil era, na segunda metade do século XIX, um dos poucos países onde havia escravos.” (COSTA,1988. P.94).<sup>5</sup>

No século XIX, precisamente de 1830 até o final do século, o café foi o principal produto de exportação brasileiro. Os grandes lucros gerados pela exportação do café permitiram a recuperação econômica do Brasil, cujas finanças se encontravam abaladas desde a época da independência, devido a empréstimos externos e a queda nas exportações agrícolas e, por conseguinte, os cafeicultores tornaram-se a classe social mais influente da sociedade brasileira, passando, inclusive, a interferir na vida econômica e política do país.

As pressões inglesas para que se acabasse com a escravidão no Brasil se tornaram intensas, mas como conciliar as leis anti tráfico aprovadas no Brasil com a necessidade da mão-de-obra escrava negra? Após o fim do tráfico transatlântico, desenvolveu-se, como saída para o problema da mão-de-obra negra na lavoura cafeeira um comércio interprovincial de escravos. O crescimento vegetativo da população escrava não era suficiente para abastecer a crescente demanda na produção cafeeira e também segundo Evaldo Cabral de Melo <sup>6</sup> tráfico interprovincial cresceu por que na segunda metade do século XIX as províncias do Norte não mais necessitavam de grandes contingentes de mão-de-obra escrava. A crise econômica que se instalou nas regiões produtoras de algodão – a perda do espaço do algodão brasileiro na Europa e a crise do açúcar no mercado internacional acabaram por empobrecer grandes proprietários, e os baixos preços fizeram com que as atividades produtoras permanecessem paradas - o que limita a necessidade de braços escravos.

---

<sup>5</sup> COSTA, Emília Viotti da. **A abolição**. 4 ed. São Paulo, Global. 1988. P.94.

<sup>6</sup> Melo, Evaldo Cabral de. **O Norte agrário e o Império**. Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1984.

A grande seca que ocorreu de 1857 a 1860 e suas trágicas conseqüências também se tornaram um fator preponderante para a crise econômica ter se tornado tão intensa. Não que antes dos acontecimentos não fossem transportados escravos de uma região para outra, acontecia na medida em que a dinâmica da economia exigia, mas a característica de tráfico especulativo toma essa feição com força total no período do auge da crise do Norte.

A venda dessa sobra de escravos representava uma saída para uma imediata recuperação do capital investido nas produções agrícolas. Até ser abolido oficialmente em 1850, o tráfico interprovincial movimentou nada menos que 200 mil escravos das províncias do Norte para as do Sul. Entretanto, segundo Robert Conrad <sup>7</sup> na prática esse tipo de tráfico durou três décadas e foi praticamente encerrado no início da década de 1880, quando as próprias províncias importadoras: Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais adotaram medidas que tornaram inviável sua continuidade devido as altas taxas impostas através de taxações sobre esse escravo vindo de outra região.

Conrad em seu livro *“Os últimos anos da escravatura no Brasil”* vai citar que esse tipo de comércio não foi uma exclusividade brasileira, o comércio inter regional de cativos até 1850 foi realizado em circunstância semelhante quando da expansão da cotonicultura nos estados norte americanos de Alabama; Mississipi; Lousiânia e Texas que comercializavam escravos da Virgínia e Carolina do sul, onde a propriedade agrícola não era a mesma. Esse mesmo autor em outra obra: *“Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil”*, compara esse tráfico interprovincial com o tráfico negreiro vindo da África através de navios, pois uma grande parte desse tráfico era feito através de transporte de cabotagem, pois numa época em que as estradas terrestres eram precárias, a via marítima apresentava-se como principal meio de ligação entre as regiões do Brasil.

Claro, guardando-se a devida proporção no que diz respeito às condições em que eram realizadas a segunda. Nessa segunda etapa que se caracterizou como um tráfico interno de escravos as condições a bordo dos navios que trafegavam pela costa brasileira, eram superiores àquelas das travessias realizadas pelo Oceano Atlântico, dessa vez as condições de viagem eram bem mais superiores até porque não se poderia correr o risco de se perder tantas peças como eram perdidas na outra situação.

---

<sup>7</sup> O autor serviu de referência para esse trabalho, na medida em que escreveu duas obras importantes que falam sobre o tráfico interno de escravos, tanto no que diz respeito intra como inter provincial: **Tumbeiros, o tráfico de escravos para o Brasil** e **Os últimos anos da escravatura no Brasil**.

O transporte terrestre, embora em menor escala, também foi utilizado e tinham por vítimas os cativos adquiridos junto a lavradores e fazendeiros de pequenas posses e que em época de seca eram obrigados a vender seus escravos para saldar dívidas.<sup>8</sup> O autor Sidney Chalhoub<sup>9</sup> também vai falar sobre esse tipo de tráfico e vai usar como pano de fundo desse tráfico as dificuldades encontradas para se deslocar, seja por mar, seja por terra com esses escravos, que muitas das vezes criavam problemas, pois as famílias eram separadas, já que não havia uma preocupação em se negociar membros da mesma família para que ficassem juntos. Isso causava sérios transtornos aos novos senhores, que recebiam escravos arredios e revoltados. Em 1869 foi criada uma legislação proibitiva da separação dos conjugues escravos e de pais e filhos menores. A cerca da legislação, escreve Emília Viotti<sup>10</sup> que em 1869 estava proibida a separação de marido e mulher, filhos de escravos menores de quinze anos, em 1871, a Lei do Ventre Livre estipulava que em caso de alienação ou transmissão de escravos é proibida sob pena de nulidade, separar conjugues e os filhos menores de 12 anos do pai e da mãe.

Tanto por mar como por terra, esse contingente negro deslocado tinha como parada final na linha do tráfico interno: o Oeste Paulista. Os escravistas brasileiros e o governo, que os representava, adotaram a prática do silêncio para proteger seus interesses pessoais, o problema do tráfico interno de escravos, não era, portanto, discutido publicamente em parte alguma do país. Havia por parte dos fazendeiros uma preocupação no que diz respeito aos levantes, fugas, enfim a não passividade desses negros em deslocamento, mas afinal de contas era um risco que valeria a pena correr, em detrimento de assistirem a queda de uma economia forte que podia se apresentar como esperança e promessa para um país.

---

<sup>8</sup> CONRAD, Robert E. **Os últimos anos da escravidão no Brasil: 1850 – 1888**. Rio de Janeiro 1978. P. 63.

<sup>9</sup> CHALHOUB, Sidney. **Visões de liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte**. São Paulo. 1990., p. 29-35. Na página 43 dessa obra, o autor em outra análise sobre os negócios gerados pelo tráfico interno vai descrever numa casa de comissões no Rio de Janeiro, em 1872, onde escravos aguardavam tensamente o momento de serem revendidos para o Vale do Paraíba ou interior de Minas Gerais. “Dos 24 que prestavam depoimentos (...) 21 eram provenientes da província do Norte, dos quais 14 eram baianos, e os demais do Maranhão, Ceará e Piauí”.

<sup>10</sup> COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à Colônia**. São Paulo: Brasiliense, 1989. P. 294.

O tráfico interprovincial beneficiou a lavoura cafeeira já nos primeiros anos de 1850. Devido a crise econômica que abalou as províncias do Norte na segunda metade do século XIX, o Sul cafeeiro aproveitou a mão-de-obra abundante realizando esse tipo de tráfico, e inicialmente, os escravos eram comprados a preços baixos, pois a venda das “peças” como já foi dito antes representava uma saída para restituir o capital investido na produção agrícola (mais precisamente na cana-de-açúcar). A economia cafeeira nesse período ainda caminhava a passos lentos, e a mão-de-obra escrava era mais acessível naquele momento. Dessa forma, o principal benefício foi justamente a absorção da mão-de-obra escrava pelo Sul.

A partir de 1870, a mão-de-obra escrava passa a ser utilizada em menor intensidade.<sup>11</sup> O que antes era barão compra do escravo - estava se tornando muito mais caro. É esse o período de maior ascensão da economia cafeeira, e a mão-de-obra escrava vai sendo progressivamente substituída pela mão-de-obra imigrante-principalmente de italianos-. Para os fazendeiros tornou-se mais lucrativo a mão-de-obra assalariada, por motivos já bastante conhecidos e explorados pelos livros didáticos: enquanto o escravo dependia totalmente do senhor - no que diz respeito a moradia, vestimenta, além do pagamento pela “peça” - o imigrante recebia o seu salário e era responsável pelo seu sustento e o de sua família. O fazendeiro sabia exatamente o quanto gastava e o quanto lucrava.

Dessa forma, o tráfico interprovincial foi gradativamente perdendo o seu lugar nas lavouras cafeeiras do Sul, e não pode mais continuar em atividade a partir de 1880. Esse foi um dos motivos que acelerou a abolição dos escravos em 1888 - além das pressões inglesas. O escravo não tinha mais lugar no mercado, nem no Norte nem no Sul. Nesse sentido, a abolição não consistiu em um ato de bondade para com o negro ou de um cumprimento de lei para acabar com o tráfico. Foi apenas uma tentativa de solucionar mais um setor econômico que há muito tempo já estava em decadência. Porém, o ciclo continua: o negro é substituído pelo imigrante, mas as condições de trabalho e os salários sofrem alterações quase imperceptíveis.

---

<sup>11</sup> CONRAD, Robert. **Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850 – 1888**. Rio de Janeiro. P. 209. De acordo com o autor, a tentativa para acabar com o comércio interprovincial não foi realizada pelo fato dos proprietários dessas províncias serem contrários ao trabalho escravo, mas porque estes tinham a clara intenção de fortalecer o compromisso dos fazendeiros do Norte com a manutenção da instituição, pois se temia que o sentimento antiescravista fosse rapidamente reforçado a norte e que isso viesse a causar sérios atritos entre as referidas regiões, tal como ocorreu nos Estados Unidos.

## REFERÊNCIAS

**CHALOUB, Sidney. Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte.** São Paulo: Companhia das Letras. 1980.

**CONRAD, Robert E. Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850 – 1888.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1978.

\_\_\_\_\_. **Tumbeiros: O tráfico de escravos para o Brasil.** São Paulo. Brasiliense. 1985.

**COSTA, Emília Viotti da. Da senzala à Colônia.** São Paulo. Livraria Editora Ciências Humanas. 1982.

\_\_\_\_\_. **A abolição.** ed. São Paulo, Global, 1988.

**FAORO, Raymundo. Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro.** 16 ed. 2 vol. São Paulo: Globo, 2004.

**FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil.** 33. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 2003.

**IBGE. Tráfico Negroiro.** In: Estatística Histórica do Brasil. Rio de Janeiro. IBGE, 1987.

**MELO, Evaldo Cabral de. O Norte agrário e o Império.** Rio de Janeiro. Nova Fronteira. 1984.

**PRADO JÚNIOR, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia.** 7. Reimp. 23 ed. São Paulo: Brasiliense. 1994.

[http://letras.cafemusic.com.br/biblioteca\\_letras](http://letras.cafemusic.com.br/biblioteca_letras). acesso em: 15 maio 2008.