

Tráfico, guerra, contrabando e fuga de escravos na fronteira do Brasil com o Rio da Prata, c. 1790 – c. 1830

Gabriel Aladrén¹

O objetivo deste trabalho é discutir o trânsito de escravos na fronteira do Rio Grande do Sul com as províncias platinas, no período de 1790 a 1830. Argumento que é necessário analisar o fenômeno a partir do exame integrado do tráfico negreiro, do contrabando e das fugas de escravos, levando em consideração as conjunturas de guerra no Atlântico sul.

Entre 1791 e 1835, nada menos que 1.479.970 escravos chegaram aos portos brasileiros, um pouco mais de 54% deles tendo como destino a região Centro-Sul, através de desembarques no porto do Rio de Janeiro.

Tabela 1
Quantidade de escravos desembarcados no Brasil por intervalos quinquenais, 1791-1835

Período	# Escravos
1791-1795	104.132
1796-1800	112.886
1801-1805	147.260
1806-1810	155.237
1811-1815	204.679
1816-1820	227.253
1821-1825	209.008
1826-1830	293.935
1831-1835	25.580
Total	1.479.970

Fonte: *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org> (acessado em 18 de janeiro de 2011).

Embora o porto de Rio Grande não recebesse navios negreiros vindos diretamente da África, ali chegavam africanos novos, ladinos e também crioulos, despachados da Bahia, de Pernambuco e, principalmente, do Rio de Janeiro.²

¹ Doutorando no PPGH-UFF e bolsista Capes. Este texto é parte do material apresentado no exame de qualificação da tese. Agradeço a Stuart Schwartz pelos valiosos comentários e sugestões.

² Ver, sobre as rotas do tráfico que abasteciam o Rio Grande do Sul, a análise de BERUTE (2006). Existem raros registros de importações de escravos trazidos diretamente da África. De Cabinda vieram pouco mais de 260, em dois desembarques distintos, nos anos de 1814 e 1815 (OSÓRIO, 2007: 219). Em 1824 vieram de Benguela 353 escravos no Bergantim *São José Triunfante*. De Luanda foram trazidos 444 africanos no brigue *Dom Pedro*, em 1826. Em 1842, um pouco mais de 440 escravos desembarcaram no

Tabela 2
Escravos importados pelo Rio Grande do Sul, 1788-1833

Ano	Escravos #	Ano	Escravos #
1788	328	1811	1527
1789	313	1812	1330
1790	349	1813	2073
1791	375	1814	3256
1792	335	1815	1297
1793	278	1816	698
1794	270	1817	677
1795	-----	1818	665
1796	13	1819	1601
1797	57	1820	1443
1798	-----	1821	861
1799	6	1822	2257
1800	400	1823	1867
1801	26	1824	2364
1802	852	1825	-----
1803	752	1826	865
1804	12	1827	419
1805	559	1828	741
1806	52	1829	1168
1807	112	1830	1499
1808	1072	1831	907
1809	768	1832	131
1810	731	1833	29
Total		35.335	

Fonte: Para os anos de 1788-1794; 1796-97; 1799; 1801; 1802; 1804; 1806-07 e 1822-24 foram utilizados dados de: BERUTE (2006: 40). Para os anos de 1800, 1803, 1805, 1808-1815 e 1819-20 foram utilizados dados de OSÓRIO (2007: 221). Para os anos de 1816-1818 e 1821, foram utilizados dados de CHAVES (2004: 208-209). Para os anos de 1826-1833 foram utilizados dados levantados nos Códices da Polícia da Corte, n. 424, volumes 1 a 9, consultados a partir do banco de dados produzido por FRAGOSO e FERREIRA (2001).³

Rio Grande do Sul, vindos da África Central Atlântica no brigue *Deliberação*. Em 1851, outros 235 cativos chegaram, vindos de região africana não informada. Por fim, em 1852, cerca de 480 escravos, também de região africana não identificada, foram trazidos para o Rio Grande do Sul (ver *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*). Note-se que os desembarques de 1824 e 1826 não teriam, conforme informações registradas no *Voyages...*, o Rio Grande do Sul como destino. Eles foram lá parar em razão de intempéries na viagem, mas os traficantes não perderam a oportunidade e obtiveram lucros – ou pelo menos mitigaram suas perdas – vendendo os escravos na província sulina. Os desembarques de 1842, 1851 e 1852 já acontecem em um contexto de proibição do tráfico atlântico, quer pela Lei de 1831, quer pela Lei Eusébio de Queiróz. Portanto, é possível que o desembarque direto no Rio Grande do Sul tenha sido uma estratégia para escapar ao controle das autoridades. Apesar disso, mesmo esse conjunto de registros não implica considerar que as embarcações vieram diretamente da África para a província sulina. Escalas em outras partes da costa brasileira devem ter sido realizadas e talvez alguns escravos tenham sido vendidos nesses lugares, embora o destino final – e, de acordo com o *Voyages...*, principal – tenha sido o Rio Grande do Sul. Por fim, cabe considerar que, apesar de escassas as viagens, a quantidade de africanos desembarcados era avultada.

³ A elaboração das estimativas dos anos de 1826 a 1833 foi um trabalho realizado em colaboração com Gabriel Berute.

Os dados para construção da tabela 2 são de origens diversas e não é possível afirmar com segurança a precisão das estimativas. É evidente que esses números expressam patamares mínimos da importação de escravos pelo Rio Grande do Sul. Um dos motivos é que as fontes utilizadas não contemplam a chegada de escravos via terrestre, uma vez que se trata de informações sobre o movimento do porto de Rio Grande. No entanto, mais importante é o fato de que, mesmo em se tratando apenas dos desembarques de escravos via rotas marítimas, os números estão subestimados, particularmente para alguns anos da série.

Faz-se necessário explicar a natureza dos dados. Eles foram tomados de quatro origens diferentes e, quando havia discrepâncias, sempre optei pelo que apresentava a maior quantidade. Para a maior parte dos anos, utilizei os dados coligidos por Gabriel Berute, extraídos de três tipos de fonte: as *guias de transporte de escravos*, documento que os remetentes deveriam registrar contendo informações sobre o envio e, posteriormente, o comerciante ou o mestre da embarcação deveriam apresentar na Provedoria da Fazenda Real no porto de destino; o *Extrato dos Escravos Apresentados na Escrituração do Almoarifado da Real Fazenda da vila de Rio Grande* no ano de 1802; e os *Códices da Polícia da Corte*, que são documentos com o registro das remessas de escravos do Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul, no período de 1809 a 1824. Helen Osório levantou uma série de mapas de importação confeccionados por autoridades do porto de Rio Grande com base nas declarações dos mestres dos navios. Também recorri às estimativas do charqueador Antônio José Gonçalves Chaves, publicadas em suas *Memórias Econômico-políticas* em 1822. Por fim, para o período de 1826 a 1833, as informações provêm de pesquisa realizada nos *Códices da Polícia da Corte*.

É possível afirmar com segurança que o volume total de escravos importados pelo Rio Grande do Sul por via marítima entre 1788 e 1833, tal como está indicado na tabela, é inferior ao real, por algumas razões. Em primeiro, o que é evidente, por não existirem dados para os anos de 1795, 1798 e 1825. Em segundo, porque para o ano de 1792 e para o período de 1822 a 1833 constam apenas os escravos trazidos do Rio de Janeiro. Em terceiro, porque nenhuma das fontes contempla a totalidade do movimento do porto de Rio Grande. Em 1802, por exemplo, os documentos consultados por Berute apresentam a quantidade de 852 escravos desembarcados na Vila de Rio Grande. Para o

mesmo ano, o mapa de importação utilizado por Osório informa a quantidade de 519, uma diferença bastante significativa. O mapa de importação de 1822 indica a quantidade de 1.799 escravos trazidos do Rio de Janeiro. No entanto, os dados dos registros da Polícia da Corte, apontam para o mesmo ano o número de 2.257 cativos enviados do Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul. Veja-se, pois, que o mapa de importação apresenta números mais baixos quando confrontado com outras fontes mais completas. Isso demonstra que as estimativas baseadas nas informações dos mapas subestimam o volume de escravos desembarcados e, no entanto, essa é a fonte mais consistente para grande parte do período analisado.

Um problema mais grave aparece nas estimativas de Gonçalves Chaves que apresentam cifras, sem sombra de dúvida, bem inferiores ao movimento efetivo. Quando é possível compará-los com mapas de importação, a diferença é abissal: em 1819, por exemplo, para 836 escravos por ele indicados, o mapa de importação apresenta 1.601, quase o dobro.⁴

A fonte mais precisa entre todas as disponíveis parece ser o *Extrato dos Escravos...* que, infelizmente, só existe para o ano de 1802. A partir de 1822, as melhores fontes são os Códices da Polícia da Corte. No entanto, eles só contemplam os escravos enviados do Rio de Janeiro via comércio marítimo, ficando excluídas as entradas originárias da Bahia, de Pernambuco e de outros portos menos significativos.

Outro fator que deve ser levado em consideração é a incidência do contrabando de escravos para o Rio da Prata. Desde o início do século XVII, a região era um foco de atuação de contrabandistas luso-brasileiros, tendo como eixo mercantil a cidade do Rio de Janeiro. Tratava-se, sobretudo, da venda de escravos africanos em troca de prata. No período de existência da União Ibérica, os comerciantes portugueses praticamente monopolizaram a arrematação dos *asientos*, que lhes facultava a introdução de um volume anual de africanos nas colônias espanholas. Junto a essa atividade legal, os contrabandistas atuavam paralelamente. Após o fim da União Ibérica, a única forma de

⁴ O próprio Gonçalves Chaves, português que se estabeleceu como charqueador no Rio Grande do Sul no início do século XIX, parecia ter consciência dessa diferença. Ao fazer uma estimativa da população rio-grandense, alegava que mais de 15 mil cativos teriam entrado no Rio Grande do Sul entre 1814 e 1822, o que não confere com os 6.157 escravos que ele indica terem sido importados entre 1816 e 1822, com base no movimento do porto de Rio Grande. Ver CHAVES (2004: 168; 208-209). Aliás, me parece que a cifra de 15 mil escravos se aproxima mais da realidade: somando todas as importações entre 1814 e 1822 – baseadas nos mapas e nos dados de Gonçalves Chaves – chega-se a um total de 12.755 cativos.

obter a prata era através do comércio ilícito, muitas vezes acobertado por funcionários espanhóis em Buenos Aires. A fundação da Colônia do Sacramento, em 1680, fazia parte da estratégia da coroa portuguesa de consolidar a presença geopolítica no Rio da Prata, mas também visava assegurar os interesses mercantis na região.⁵

Em 1791, a coroa espanhola liberou o comércio negreiro para o vice-reinado do Prata, autorizando o porto de Montevidéu a receber escravos trazidos por embarcações estrangeiras. Nesse momento, os comerciantes espanhóis tinham um escasso controle de rotas do tráfico atlântico, de modo que os negreiros portugueses e brasileiros, cujas ligações mercantis eram amplas e se espraiavam por diversos portos na África e no Brasil, passaram a atuar com força no abastecimento de escravos para o Rio da Prata. Estima-se que, entre 1777 e 1812, cerca de 60 mil escravos foram desembarcados em Montevidéu e Buenos Aires, oriundos de portos africanos e brasileiros. Um pouco mais da metade desses escravos foi trazida de portos do Brasil, especialmente do Rio de Janeiro e da Bahia (BORUCKI, 2009a).

Note-se que esse comércio era ilegal, desde quando o rei português promulgara o Alvará de 14 de outubro de 1751, proibindo a venda de escravos para fora dos domínios do império (LARA, 2000: 316-317). No entanto, o contrabando trazia altos lucros para comerciantes portugueses e brasileiros e a venda de escravos em Buenos Aires e Montevidéu lhes permitia acessar a valiosa prata espanhola.

No início do século XIX, comerciantes, estancieiros, charqueadores e autoridades rio-grandenses se queixavam à coroa dos prejuízos que o contrabando com o Rio da Prata trazia para a economia da capitania. É bastante conhecida a memória escrita por Manoel Antônio de Magalhães, datada de 20 de julho de 1808, na qual ele manifestava suas apreensões: “jamais se deverá consentir a exportação do domínio de toda a América portuguesa escravo algum, pois não só é enfraquecer as nossas colônias, por engrossar quatro homens que n’elas comerciam, mas dar forças ao inimigo, ao mesmo tempo que todas as nossas capitanias se acham na maior necessidade d’eles” (MAGALHÃES, 1863: 47).

Para Magalhães, o contrabando era prejudicial para o Rio Grande do Sul por dois motivos: primeiro, encarecia o preço dos escravos e dificultava aos lavradores o

⁵ Sobre o tema ver CANABRAVA (1984); MOUTOUKIAS (1988); ALENCASTRO (2000); SCHWARTZ (2008); Sobre os efeitos do contrabando britânico no processo de esboroamento do exclusivo colonial português ver NOVAIS (1979); ARRUDA (2008).

acesso a essa valiosa mão-de-obra, fundamental para a agricultura; em segundo, porque a contrapartida desse comércio era a entrada da carne salgada platina no mercado brasileiro, por preços bem menores do que os praticados pelos charqueadores rio-grandenses.

Na realidade, Magalhães repetia em grande parte as considerações tecidas alguns anos antes pelo então governador da capitania, Paulo José da Silva Gama. Em ofício dirigido ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, datado de 25 de julho de 1803, o governador alegava que:

De todos os diferentes portos das Capitânicas da América estão saindo comumente embarcações portuguesas, que carregam cópia imensa de escravatura e a vão exportar diretamente a Montevideú, e a Buenos Aires, e de lá [...] se tornam novamente a carregar de gêneros daquele país, como são trigos, carnes, sebos, couros e os conduzem para os portos donde saíram, e onde se lhes dá entrada francamente. Daqui já Vossa Excelência pode inferir qual seja o dano que estes infames contrabandistas, refinados egoístas, inimigos declarados da Pátria, e do Seu Rei, causam aos direitos reais e ao bem público. Primeiramente com as escravaturas vigoram as forças de uma nação estranha, e inervam as nossas; e em segundo lugar resultando uma carestia soma nos preços dos escravos, e não podem os lavradores pobres conseguir o terem quem os ajude à agricultura; porque nem os homens brancos se sujeitam a jornais nem os lavradores podem contribuir-lhos. Resulta mais, que introduzidos pela nossa América os gêneros dos espanhóis, não tem saída alguma os desta capitania, que são os mesmos; logo infalivelmente esta se arruinará, e chegará perto de não ter recurso.⁶

Paulo José da Silva Gama ainda procurava desconstruir o mais forte argumento favorável ao contrabando na região, o de que a América portuguesa se beneficiaria com a entrada de prata espanhola:

[...] haverá quem aparentemente demonstre que este comércio nos é vantajoso, por aquelas embarcações trazerem alguma prata, é verdade que o foi no tempo da guerra, em que as nossas embarcações iam carregadas de efeitos da Europa, e da América, e a necessidade dos espanhóis, os obrigava a fechar os olhos à saída de sua prata, porém agora que não tem as mesmas precisões, sabem impedir a saída daquele metal, e fazer os seus interesses, dando em troca da escravatura os efeitos do seu país [...]; Eu quero mesmo conceder que parte desta escravatura fosse vendida a dinheiro e conduzido aos nossos portos, para quem seria o lucro deste comércio? Para dez, ou doze homens, fazendo a ruína dos criadores do gado, dos lavradores, e comerciantes, não só desta capitania, como de toda América, e ainda das nossas praças da Europa, pelo encadeamento de uns com os outros e conseqüentemente do Estado.⁷

⁶ Arquivo Histórico Ultramarino, 25 de julho de 1803. Rio Grande do Sul, cx. 06, doc. 463. Projeto Resgate.

⁷ Idem.

Em um documento anexo, há uma lista de embarcações e seus proprietários que estariam no “contínuo giro do contrabando” em Montevideu e Buenos Aires. As informações foram repassadas por um “espia” que ele tinha nos portos platinos. Outros espias, talvez, tenham lhe relatado as manobras utilizadas pelos contrabandistas para escapar da fiscalização. Segundo o governador, eles atuavam de duas maneiras. Podiam sair dos principais portos da América portuguesa carregando gêneros lícitos com destino a Montevideu e, “fora da barra” os esperavam “canoas carregadas de pretos”, que eram embarcados e enviados para o Rio da Prata. O segundo expediente utilizado pelos contrabandistas era carregar as embarcações de escravos nos portos e informar que os estavam despachando para as capitânicas do sul, mas na verdade os levavam para Montevideu e Buenos Aires. Nesse segundo caso, no torna viagem,

para que essa falsidade não seja conhecida [...], arribam a qualquer dos pequenos portos da costa daquelas capitânicas onde são pouco escrupulosos em examinar os seus despachos, ou se fazem ignorantes e lhe passam outros para irem entrar nos portos principais, aonde só mostram o do último porto de que saíam.⁸

Portanto, retornando aos dados do tráfico, o contrabando para o Rio da Prata também ajuda a explicar algumas discrepâncias, especialmente no que se refere aos escravos que eram despachados tendo como destino o porto de Rio Grande, mas nunca chegavam à capitania. No entanto, não me parece que esse seja um fator decisivo, na medida em que o período de maior intensidade do contrabando de escravos para o Rio da Prata durou até 1807, mantendo-se, em menor escala, até 1812. Após essa data, em decorrência do estado de guerra no Rio da Prata e das disposições do governo independente proibindo o comércio negreiro, a atividade praticamente desapareceu, só retornando, com novas vestes, na década de 1830 (BORUCKI, 2009b). Na medida em que as discrepâncias entre fontes diferentes seguem aparecendo nas décadas de 1810 e 1820, elas não podem ser explicadas pelo contrabando para Montevideu e Buenos Aires.

Apesar da deficiência dos dados, é possível identificar algumas tendências a partir da análise da tabela 2. Grosso modo, há um incremento no volume anual de

⁸ Idem. Note-se que esses expedientes para driblar o controle das autoridades se assemelhavam aos posteriormente utilizados no tráfico atlântico, após a proibição de 1831. Ver REIS; GOMES; CARVALHO (2010: 99-115); CONRAD (1985: 118-138).

escravos importados entre 1800 e 1824. Tomando como base uma média e, levando em consideração as lacunas da documentação, é possível distinguir seis momentos do tráfico negreiro rio-grandense.

O primeiro, de 1788 a 1801, representa o arranque inicial da economia escravista no Rio Grande do Sul que, com o surgimento das charqueadas na década de 1780, concomitantemente à integração da capitania aos circuitos mercantis do Centro-Sul da América portuguesa, estabelece um fluxo constante de abastecimento de mão-de-obra escrava. Nesse período, acredito que cerca de 300 a 500 escravos tenham sido traficados anualmente para a capitania.

O segundo período corre de 1802 a 1810, quando há uma elevação do volume de escravos importados, que talvez tenha girado em torno de 600 a 1.100 a cada ano. Note-se que para esse intervalo há muitas lacunas na documentação (para os anos de 1804, 1806 e 1807 os dados são falhos), tornando a sua caracterização bastante imprecisa. De qualquer modo, alguns processos podem ter contribuído para essa elevação. A guerra de 1801 abriu duas novas frentes de expansão (no extremo sul e nas Missões) para os estancieiros rio-grandenses, permitindo-lhes incorporar terras e rebanhos de gado, o que contribuiu para estimular a economia da região. A instalação da corte portuguesa no Rio de Janeiro e a abertura dos portos também foram fatores significativos que, em geral, dinamizaram a economia colonial e impulsionaram o tráfico atlântico para o Brasil.

A terceira fase inicia em 1811 e se alonga até 1824. Trata-se do auge do tráfico negreiro para o Rio Grande do Sul. Desconsiderando os anos cujos dados são provenientes das estimativas de Gonçalves Chaves – que captavam um movimento bastante inferior ao real – a importação anual de cativos nunca baixou de 1.300 ao longo do período. Em 1814 ultrapassou os 3.000 e, em 1813, 1822 e 1824 ficou acima de 2.000 escravos. Duas situações amplas auxiliam a compreender esse *boom*. A primeira delas é que o tráfico atlântico de escravos para o Brasil cresceu muito a partir de 1810. Nesse ano, a quantidade de cativos desembarcados nos portos brasileiros passou de 45 mil, enquanto em 1809 foram pouco menos de 29 mil. Até 1824, esse movimento se manteve constante, nunca abaixo de 30 mil escravos/ano e na maior parte acima de 40 mil.⁹

⁹ Dados do *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org> (acessado em 18 de janeiro de 2011). Ver também a análise de FLORENTINO (1997).

Porém, para explicar os motivos pelos quais os proprietários rio-grandenses tiveram condições de se beneficiar dessa aceleração do tráfico atlântico, é preciso considerar a situação política e econômica específica da fronteira sul do Brasil. Em 1810, estourou a revolução de independência no Rio da Prata, com o movimento de maio em Buenos Aires. Isso propiciou ao império luso-brasileiro e aos proprietários rio-grandenses oportunidades inéditas de expansão territorial, com vantagens econômicas evidentes. Em 1811, houve uma tentativa frustrada de intervenção militar na Banda Oriental, com a expedição do Exército Pacificador organizado por Dom Diogo de Souza.

Apesar do recuo em 1812, por força do armistício entre o Vice-Rei espanhol Francisco Javier Elío e a junta revolucionária de Buenos Aires, o avanço parcial do exército luso-brasileiro permitiu que territórios até então em disputa fossem ocupados com estabilidade, particularmente entre os rios Ibicuí e Quaraí, na fronteira oeste do atual estado do Rio Grande do Sul. A presença de estâncias rio-grandenses nessa região já se verificava desde a Guerra de 1801, mas a campanha do exército pacificador em 1811-12 foi fundamental para garantir a estabilidade da ocupação e expulsar espanhóis e índios que ali circulavam.¹⁰

Os campos ocupados, que consistem no núcleo da campanha rio-grandense, tinham excelentes pastagens e a utilização da força militar permitiu também a apropriação de rebanhos de gado. A partir de 1816 se intensificaria o movimento de expansão territorial e apropriação de rebanhos. A situação política e militar no Rio da Prata e, particularmente, na Banda Oriental tornou-se mais turbulenta. Os artiguistas expulsaram os espanhóis de Montevidéu em 1815 e D. João VI, vislumbrando uma oportunidade para expandir o império, organizou uma ofensiva militar em 1816, sob alegação de que os revolucionários orientais teriam planos de invadir a fronteira luso-brasileira.

Em 1817, a expedição obteve importante vitória, tomando Montevidéu de Artigas. Derrotado em 1820, só restou ao *Protector de los Pueblos Libres* o exílio, sob vigilância estrita de Gaspar Rodríguez de Francia, *El Supremo Dictador Perpetuo* do Paraguai. Em 1819, um acordo estabelecido com o Cabildo de Montevidéu garantiu aos

¹⁰ A reconstrução do contexto das guerras luso-brasileiras na Banda Oriental segue a análise dos seguintes autores: GOLIN (2002); MONIZ BANDEIRA (1998); CESAR (1970).

luso-brasileiros a posse de uma extensa faixa de terra ao sul do rio Quaraí, em território que atualmente faz parte do Uruguai. Novamente, a dinâmica do movimento expansionista foi semelhante. O avanço das tropas a partir de 1816 foi acompanhado do estabelecimento de estâncias e da apropriação de gado. O acordo de 1819 formalizou uma ocupação que já tinha se realizado de fato.

Em 1821, a Banda Oriental foi incorporada ao império luso-brasileiro, com a denominação de Província da Cisplatina. Apesar da fronteira da Cisplatina com o Rio Grande do Sul ter sido estabelecida pelo rio Quaraí, concretamente os estancieiros rio-grandenses ainda mantiveram o acesso aos férteis campos e vastos rebanhos da Banda Oriental. Com a independência do Brasil em 1822, um breve conflito explodiu em Montevideú, entre setores das tropas que desejavam aderir ao império brasileiro e outros que se mantinham leais à coroa portuguesa. Em 1824, os “brasileiros”, comandados pelo General Lecor, venceram a parada, e os “portugueses” foram obrigados a retornar a Europa. Durante esse conflito, novamente os rio-grandenses se apropriaram de pastagens, rebanhos e estabeleceram estâncias, avançando ainda mais no território oriental.

Portanto, entre 1811 e 1824, toda uma nova fronteira passou a ser explorada pelos rio-grandenses. Além da concessão de sesmarias e datas que formalizaram a posse dessas novas terras, os luso-brasileiros se beneficiaram da força militar superior e simplesmente tomaram centenas de milhares de cabeças de gado.¹¹ Por outro lado, os conflitos militares que assolaram Buenos Aires e a Banda Oriental nessa época desestabilizaram a produção saladeril platina, abrindo espaço para charque rio-grandense, em uma conjuntura favorável de elevação dos preços no mercado brasileiro e internacional. Esse conjunto de situações permitiu que os estancieiros e charqueadores rio-grandenses obtivessem lucros e níveis de acumulação inéditos, o que lhes garantiu poder de compra para suprir a demanda crescente de mão-de-obra escrava nas atividades rurais e urbanas do Rio Grande do Sul (CARDOSO, 2003: 77-79).

O quarto momento, de 1826 a 1828, é marcado pela desaceleração movida pelas circunstâncias desfavoráveis da Guerra da Cisplatina para a economia rio-grandense. Em fins de 1825, Juan Antonio Lavalleja, liderando um grupo de exilados orientais, deu

¹¹ Veja-se, por exemplo, as observações de Saint-Hilaire (2002: 107-108) e Arsène Isabelle (2006: 187-188; 300-301).

início a uma guerra contra o domínio brasileiro na Banda Oriental. Com o apoio decisivo de Buenos Aires, os orientais repeliram as forças militares brasileiras, chegando a incursionar no território rio-grandense. No decorrer do conflito, as deserções aumentaram e os governos do Brasil e de Buenos Aires sofreram forte oposição interna. Com a intermediação diplomática da Inglaterra foi assinada em 1828 a Convenção Preliminar de Paz, estipulando a criação da República Oriental do Uruguai.

Embora a guerra tenha terminado tecnicamente em um empate, na prática foi uma derrota para o Império do Brasil. A perda da Província Cisplatina abalou o governo de D. Pedro I e trouxe graves efeitos para a economia rio-grandense.¹² Além da maior dificuldade que os estancieiros e charqueadores passariam a ter para acessar os campos e rebanhos da Banda Oriental, a retomada da produção do charque platino desafiou o domínio do produto brasileiro nos mercados doméstico e internacional. Enquanto os conflitos militares da década de 1810 resultaram em expansão territorial e desenvolvimento da pecuária e da produção do charque no Rio Grande do Sul, os efeitos da Guerra da Cisplatina foram inversos.

A intensidade do tráfico diminuiu severamente. Se em 1824 foram importados 2.364 escravos, em 1826 foram apenas 865, caindo para 419 em 1827, no auge da guerra. Essa queda torna-se ainda mais significativa ao ser comparada ao contexto mais amplo: o quinquênio 1826-30 foi o mais intenso da história do tráfico atlântico no Brasil, com um volume impressionante de 293.935 escravos desembarcados no Império.

Com o fim das hostilidades em 1828, os proprietários rio-grandenses voltaram a importar escravos em maior volume, mas jamais conseguiram restabelecer os níveis do período 1811-1824. Os efeitos da Guerra da Cisplatina foram trágicos para a economia rio-grandense e, embora se verifique uma estabilização e regularização das atividades econômicas, a conjuntura favorável do momento expansionista anterior já havia passado. A quinta fase é curtíssima: em 1829, 1.168 escravos foram importados, quantidade que aumentou para 1.499 em 1830. Nota-se um incremento considerável em relação ao período de 1826-28, mas essa retomada não duraria muito, abalada não mais por circunstâncias específicas da fronteira sul, mas sim por um processo de dimensões atlânticas.

¹² Márcia Miranda analisou os efeitos negativos que a Guerra da Cisplatina trouxe para a economia rio-grandense, sobretudo para o balanço fiscal da província. Ver MIRANDA (2006: 211-228).

A sexta fase corre de 1831 a 1833, último ano para o qual existem informações disponíveis acerca do tráfico rio-grandense. A retomada verificada em 1829-30 foi bruscamente interrompida pelos efeitos da promulgação da lei de 7 de novembro de 1831.¹³ Neste ano, ainda foram trazidos 907 cativos para o Rio Grande do Sul, mas os desembarques se concentraram no primeiro semestre. Em 1832, a queda foi drástica: apenas 131 escravos chegaram. Embora os dados para 1833 sejam parciais e não existam informações para os anos posteriores, é bem provável que essa baixa frequência tenha se mantido, uma vez que o tráfico atlântico para o Brasil só retomaria força a partir de 1835-37, quando a província rio-grandense estava convulsionada por mais uma guerra, a Revolução Farroupilha.

Os conflitos militares também condicionavam as fugas dos escravos na fronteira. A desorganização dos mecanismos de controle social, o deslocamento de estancieiros das áreas ameaçadas e as oportunidades de alistamento militar e de obtenção de asilo, foram fatores que concorreram para aumentar a incidência de fugas na fronteira (ALADRÉN, 2009b; PICCOLO, 1992).

Durante a guerra de 1801 foi constante a passagem de escravos de proprietários espanhóis e portugueses para os domínios territoriais do inimigo em busca da liberdade. Os homens eram, em geral, recrutados para as tropas, mas também havia mulheres que fugiam. A negra Mariana, junto com suas duas filhas Eva e Eufrásia, aproveitou a turbulência ocasionada pela guerra para passar ao território da capitania do Rio Grande. Seu senhor se chamava José Caetano Machado e, embora fosse português de origem, era *vecino*¹⁴ da vila de Melo, na Banda Oriental, onde estava assentado como lavrador.

¹³ A Lei de 1831, embora deva ser analisada como produto de um momento político e social específico, também refletiu uma série de negociações diplomáticas realizadas desde 1807 entre Portugal e depois o Brasil com a Inglaterra. Os tratados de 1810 estipulavam a colaboração da monarquia portuguesa na supressão gradual do tráfico e a circunscrição do mesmo aos domínios de Portugal no Atlântico Sul. Em 1815, limitou-se a atuação do comércio negreiro português às rotas ao sul da linha do Equador e a ratificação assinada em 1817 definia regras que concediam à Marinha Britânica o direito de busca e apreensão de embarcações luso-brasileiras suspeitas de realizarem o tráfico em zonas proibidas. Em 1826, em troca do reconhecimento de sua independência, o Brasil assinou novo tratado com a Inglaterra, determinando a extinção do tráfico a partir de 1830. Finalmente, no dia 7 de novembro de 1831, foi promulgada a lei que considerava livres todos os africanos que entrassem no país e determinava punições para os traficantes. Embora a lei tenha tido um efeito imediato na diminuição do comércio negreiro, alguns anos depois ocorreu uma retomada a níveis apenas um pouco inferiores às décadas de 1810 e 1820, até a efetiva abolição do tráfico atlântico em 1850-51. Sobre o tema ver BETHELL (1976); RODRIGUES (2000); MAMIGONIAN (2002).

¹⁴ O termo *vecino* designava os chefes de domicílios, em geral proprietários de terras e animais, que tinham direitos e deveres específicos nas cidades e vilas coloniais hispano-americanas.

Em dezembro de 1801, Machado fugiu com sua família e com as “pocas haciendas y poblacion que tenía en el Batovi” preocupado com a aproximação dos inimigos portugueses. Por alguma razão, Machado não levou Mariana que, ao ver-se longe dos olhos de seu senhor, se apresentou na Guarda de São Sebastião – na região onde posteriormente foi fundado o povoado de Bagé – conduzida por um índio. Ao que parece, Mariana e suas duas filhas receberam a liberdade, concedida pelo governador da Capitania de São Pedro. O comandante da fronteira do Rio Pardo, capitão José Gomes, alegou que não devolveria as escravas porque Machado era um português infiel, que havia matado um negro e cometido todos os roubos que pudera no território da capitania de São Pedro.

Além do caso de Mariana e suas filhas, há outros. Em 1802, quando o armistício entre Portugal e Espanha já tinha sido assinado e as hostilidades arrefeceram, começam a pulular petições e reclamações de ambos os lados solicitando a restituição de escravos fugidos. Alguns deles eram provenientes das vilas de Rio Pardo e de Rio Grande e se achavam na Guarda de Cerro Largo ou em Montevideu, entre eles negros que foram recrutados pelo exército espanhol. Outros, como Mariana, tinham fugido dos espanhóis e se encontravam em Rio Pardo ou em Porto Alegre.

Os súditos portugueses encaminhavam petições a Vasco Pinto Bandeira, então comandante da Guarda do Serrito (Jaguarão) que as repassava ao comandante da Guarda de Cerro Largo. Este, por sua vez, recebia as reclamações dos súditos espanhóis. Na correspondência trocada entre ele, o governador de Montevideu Joseph Bustamante y Guerra e o Vice-Rei do Rio da Prata Don Joaquín del Pino, decidiu-se que, para restituir os escravos dos súditos portugueses era necessário que estes também devolvessem os escravos dos súditos espanhóis, para assim observar o princípio da reciprocidade entre as duas nações. A contenda prolongou-se até fins de 1804 e não chegou, aparentemente, a uma solução (ALADRÉN, 2009a).

Antes disso, Felix de Azara, naturalista e demarcador de limites espanhol¹⁵ que acumulou larga experiência percorrendo a região platina nas duas últimas décadas do século XVIII, reivindicava a aplicação do direito de represália. Em 1801, antes de iniciar a guerra, recomendava:

¹⁵ Uma interessante análise dos usos geopolíticos da cartografia que aborda o contexto de demarcação dos limites no Rio da Prata na segunda metade do século XVIII foi realizada por KANTOR (2009).

Indicaré otra providencia utilísima en la frontera. Vemos claramente que los portugueses desprecian los tratados, que usurpan nuestros terrenos, y que abrigan a todo ladrón y malhechor con impudencia increíble. En este concepto, exige el derecho de represalia, que no devolvamos a sus esclavos prófugos. Además lo dispuso así S. M. a consulta del supremo consejo, declarando, que aunque los tratados dispongan la restitución de esclavos, no se debía ni podía hacer, porque la fuga era un medio lícito de conseguir la libertad, fundado en el derecho natural, contra quien no podía valer ninguna humana convención. (AZARA, 1847: 22).

A idéia da fuga como um meio genuíno para obter a liberdade, baseado no direito natural, demonstra que Azara dialogava intensamente com a Ilustração. Porém, a concessão de liberdade para escravos que fugiam de outros domínios imperiais foi uma política empregada pela monarquia espanhola desde fins do século XVII, na Flórida e no Caribe, justificada a partir de razões religiosas, políticas e militares (LANDERS, 1999: 23-28). No século XVIII, tal política foi renovada com outras bases, e passou a ser empregada também na região platina (FREGA, 2004; BETANCUR e APARICIO, 2006).

Durante a Guerra de 1801, os escravos fugiram tanto dos domínios portugueses quanto dos espanhóis na fronteira platina. Mesmo sendo um tema bastante discutido, não era uma questão fundamental no contexto mais amplo das disputas entre Portugal e Espanha na região. Essa situação iria mudar durante as Guerras Cisplatinas. Apesar da abolição da escravidão na Argentina e no Uruguai ter sido um processo contraditório que só se definiu em meados do século XIX, durante as guerras de independência os governos patriotas e encaminharam medidas emancipacionistas e intensificaram a prática de libertar e recrutar escravos para o serviço militar. Dessa situação decorreu um aumento das fugas de cativos do Rio Grande do Sul para a Banda Oriental e a questão se tornou um tema delicado nas relações geopolíticas entre o Brasil e os estados independentes no Rio da Prata (ALADRÉN, 2009a).

Relacionar as conjunturas de guerra com o trânsito de escravos é essencial para compreender a dinâmica do tráfico, do contrabando e das fugas na fronteira do Brasil com o Rio da Prata. Essa relação era complexa e envolvia os interesses e estratégias de diversos agentes sociais, desde as autoridades estatais – tanto no período colonial quanto após as independências –, passando por comerciantes e proprietários e, claro, chegando aos escravos. As diversas maneiras pelas quais esses agentes atuaram, no

interior das condições estabelecidas pela dinâmica das guerras, ajudam a explicar as próprias características que a escravidão assumiu na região da fronteira platina.

Referências bibliográficas

ALADRÉN, Gabriel. “Experiências de liberdade em tempos de guerra: escravos e libertos nas Guerras Cisplatinas (1811-1828). *Estudos Históricos*, v. 22, n. 44, 2009a, p. 439-458.

ALADRÉN, Gabriel. *Liberdades negras nas paragens do sul: alforria e inserção social de libertos em Porto Alegre, 1800-1835*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009b.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros, 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008.

AZARA, Don Felix. *Memorias sobre el estado rural del Rio de La Plata en 1801*. Madrid, 1847.

BERUTE, Gabriel S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1825*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH-UFRGS, 2006.

BETANCUR, Arturo e APARICIO, Fernando. *Amos y esclavos en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Planeta, 2006.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/Edusp, 1976.

BORUCKI, Alex. “Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812”. *IV Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Curitiba: UFPR, 2009a.

BORUCKI, Alex. “The ‘african colonists’ of Montevideo: new light on the illegal slave trade to Rio de Janeiro and the Río de la Plata (1830-42)”. *Slavery & Abolition*, v. 30, n. 3, 2009b, p. 427-444.

CANABRAVA, Alice. *O comércio português no Rio da Prata, 1580-1640*. São Paulo: Edusp, 1984.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003 [1962].

CESAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul: período colonial*. Porto Alegre: Editora Globo, 1970.

CHAVES, Antônio José Gonçalves. *Memórias ecônomo-políticas sobre a administração pública do Brasil*. 4. ed. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2004.

- CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- FLORENTINO, Manolo G. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FREGA, Ana. “Camino de libertad en tiempos de revolución. Los esclavos en la Provincia Oriental artiguista, 1815-1820”. In: BETANCUR; BORUCKI; FREGA (orgs.). *Estudios sobre la cultura afro-rioplatense*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2004, p. 45-66.
- GOLIN, Tau. *A fronteira: governos e movimentos espontâneos na fixação dos limites do Brasil com o Uruguai e a Argentina*. Porto Alegre: L&PM, 2002.
- ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul*. Brasília: Senado Federal, 2006.
- KANTOR, Iris. “Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850)”. *Anais do Museu Paulista*, v. 17, n. 2, 2009, p. 39-61.
- LANDERS, Jane. *Black society in spanish Florida*. Urbana: University of Illinois Press, 1999.
- LARA, Silvia H. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*. Madrid: Fundación Tavera, 2000.
- MAGALHÃES, Manoel Antônio de. “Almanak da Villa de Porto-Alegre, com reflexões sobre o estado da Capitania do Rio-Grande do Sul”. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*, tomo XXX, n. 1, 1867, p. 43-74.
- MAMIGONIAN, Beatriz G. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese de Doutorado. Waterloo, Canadá: Universidade de Waterloo, 2002.
- MIRANDA, Márcia E. *A estalagem e o Império: crise do antigo regime, fiscalidade e fronteira na Província de São Pedro (1808-1831)*. Tese de Doutorado. Campinas: Instituto de Economia da Unicamp, 2006.
- MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai, da colonização à Guerra da Tríplice Aliança*. Rio de Janeiro/Brasília: Revan/Editora da UnB, 1998 [1985].
- MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
- NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1809)*. São Paulo: Hucitec, 1979.
- OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.
- PICCOLO, Helga. “A resistência escrava no Rio Grande do Sul”. *Cadernos de Estudos da UFRGS*. Porto Alegre, n. 6, 1992.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J.M. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822 – c.1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil, 1800-1850*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Brasília: Senado Federal, 2002.

SCHWARTZ, Stuart B. “Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal”. *Revista Tempo*, v. 12, n. 24, 2008, p. 201-223.