

A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881)

Ricardo Tadeu Caíres Silva (Mestre em História Social –UFBA)
Faculdade Estadual de Educação, Ciências e Letras de Paranaíba- PR
Universidade Federal do Paraná –UFPR (Pós-Graduação/ Doutorado)

De um tráfico a outro

Do montante de 3,6 milhões de escravos traficados da África para o Brasil, estima-se que 25%, ou cerca de 1.067.080, nas contas do historiador baiano Luiz Viana Filho, tenham sido transportados para a província da Bahia.¹ Segundo David Eltis, a Bahia importou mais de 318.000 africanos entre 1801 e 1851, enquanto no mesmo período as importações em todas as províncias ao norte desta – de Sergipe até o Pará – não passavam de 260.000 escravos. O que talvez seja mais impressionante é que na última década antes do fim do tráfico atlântico as importações atingiram cifras em torno de 68.000 escravos, as quase duas vezes maiores do que as demais províncias no Norte e do Nordeste (35.500)²”

A expressiva participação baiana no comércio atlântico de cativos é um forte indício de quanto a sua economia dependia do braço escravo. Não foi à toa que os últimos desembarques de escravos africanos após a proibição do tráfico, em 1850, tenham ocorrido em solo baiano - onde os traficantes mantinham-se resistentes e as autoridades locais ainda permitiam que os barcos se aparelhassem para o tráfico. Segundo Leslie Bethell, na capital baiana “havia muitos depósitos de escravos ainda não destruídos; e alguns dos piores responsáveis – importadores e

¹ Luiz Viana Filho. (1976, p. 89). O autor, contudo, estima o volume de 4,3 milhões de africanos traficados até 1830, quando a atividade foi pela primeira vez proibida.

² Barickman, Bert. 1999, pp.210-211.

receptadores – ainda estavam soltos”.³ Dessa forma, ao encerrar-se o tráfico atlântico a Bahia encontrava-se abastecida de escravos.

Tal fato também pode ajudar a explicar o porquê de logo após tomar todas as medidas necessárias para a extinção definitiva do tráfico, a Bahia passou da posição de importador à condição de exportador de escravos. Dessa forma, negros a todo preço seriam deslocados do norte para o sul já nos primeiros anos da década de 1850, num movimento contínuo, e que, apesar de altos e baixos, só se encerraria na década de 1880.

De acordo com Evaldo Cabral de Melo, o tráfico interprovincial cresceu porque na segunda metade do século XIX as províncias do Norte não mais necessitavam de grandes contingentes de mão de obra escrava.⁴ A crise econômica que se instalou nas regiões produtoras de algodão e açúcar acabou por empobrecer os grandes proprietários, e os baixos preços dos referidos produtos fizeram com que as atividades produtivas permanecessem estagnadas - o que limitava a necessidade de braços. Por isso, a venda de escravos representava uma saída para a recuperação do capital investido na produção agrícola e foi isso que muitas províncias fizeram: engajaram-se no tráfico interprovincial.⁵ Assim, “A grande lavoura nortista dava-se conta, aliás, do fato de que, entre os seus problemas, não se encontrava o da escassez da oferta de mão de obra e de que neste particular, sua situação era oposta à do sul cafeeiro” (Mello, 1984, p.23).⁶

Até ser abolido oficialmente em 1885,⁷ o tráfico interprovincial movimentou nada menos do que 200 mil escravos das províncias do norte para as do sul.⁸ Entretanto, segundo Robert Conrad (1975, p. 209), na prática, o tráfico durou três décadas e foi praticamente encerrado no início da década de 1880, quando as próprias províncias importadoras São

³ Bethell, Leslie. A abolição do tráfico de escravos para o Brasil. p.328. Dentre estes desembarques destaca-se o do navio relâmpago, ocorrido em outubro de 1851, abordado por Luís Henrique Dias Tavares (1971).

⁴ Melo, Evaldo Cabral de. O norte agrário e o império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984. p. As chamadas províncias do norte incluíam: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia. Já as do sul eram formadas: Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.

⁵ Entretanto, o próprio autor faz questão de ressaltar que em algumas províncias, como a Bahia, esse processo pode ter sido mais lento, devido ao comprometimento ainda bastante forte com a escravatura. Melo, Evaldo, op. cit..

⁶ Melo, op. cit. p. 23. Ver também Einseberg, Peter L. Modernização sem mudança e Galliza, Diana Soares. O declínio da escravidão na Paraíba (1979).

⁷ De acordo com 19º parágrafo do artigo 3º da Lei de 28 de setembro de 1885, o domicílio do escravo era intransferível para província diversa da em que este estivesse matriculado. Tal mudança, ou seja, o tráfico, importava na aquisição da liberdade por parte do escravo, exceto nos casos de: transferência do escravo para outro estabelecimento do mesmo senhor; mudança do domicílio do senhor; ou se o escravo fosse obtido por herança ou adjudicação forçada em outra província e finalmente quando o escravo fugia. Ver COLLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRAZIL DE 1885, parte I, Tomo XXXII (Rio de Janeiro, 1886), pp.14-19.

⁸ Slenes (1976)

Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais adotaram medidas que inviabilizaram sua continuidade através das altas taxações impostas à entrada de escravos vindos de outras regiões.⁹

Na Bahia, o tráfico interprovincial de escravos era realizado de duas formas. A primeira e mais usual delas era feita por meio do transporte de cabotagem, realizado em pequenas e médias embarcações que transportavam mercadorias de diversas origens entre as províncias, inclusive escravos, bem como passageiros. Assim, aproveitando-se de outras transações comerciais com as províncias do sul, muitos negociantes enviaram escravos para o Rio de Janeiro - embora nem todos os escravos importados pelo porto do Rio, sobretudo na década de 1870, ficassem na província fluminense, já que muitos eram revendidos para as províncias de São Paulo e Minas Gerais.

Numa época em que as estradas terrestres eram muito precárias, a via marítima apresentava-se como o principal meio de integração entre as diferentes regiões do Império. Inicialmente, o comércio de cabotagem era dominado pelas embarcações à vela, tais como saveiros, barcos, lanchas, escunas, patachos, brigues e iates. A partir da década de 1850, contudo, com a introdução dos vapores no transporte marítimo, as embarcações a vela foram cada vez mais deixadas de lado – embora sua utilização continuasse expressiva no comércio de pequena cabotagem que se fazia nas imediações da Baía de Todos os Santos.¹⁰

Seja por via marítima ou terrestre, o certo é que, desde cedo, a nova modalidade de tráfico se fez notar às autoridades. No relatório anual apresentado à Assembléia Provincial em 01 de março de 1852, o presidente da província, Francisco Rodrigues Martins (Visconde de São Lourenço) expôs os motivos e as funestas conseqüências que a remessa de cativos para fora da província estava trazendo para a economia baiana:

Esta notável saída de escravos para fora da província de que vos tenho falado aumenta consideravelmente o preço deles entre nós; e como a lavoura de do açúcar definha, e a do café tem tido seguidos anos de prosperidade, na concorrência de compradores só os lavradores deste podem acompanhar o aumento do preço dos escravos; por esta razão quantos se apresentem no mercado são logo comprados pelos especuladores, que deles fazem continuadas remessas para Corte¹¹

⁹ Conrad, Robert. P.209. Ainda de acordo com o autor, essa 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 temia-se que o sentimento anti-escravista fosse rapidamente reforçado no norte e que isso viesse a causar sérios atritos entre as referidas regiões, tal como ocorreu nos Estados Unidos.

¹⁰ Nascimento, Iolanda Maria do. O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880): Dissertação de Mestrado, UFF, 1986.

¹¹ FALLA que recitou o presidente da província da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins na abertura da Assembléia Legislativa da mesma província no dia 01 de março de 1852. Bahia. Typographia Const. De Vicente Ribeiro Moreira, 1852.p.

Em sua fala, Francisco Martins ressalta a expressividade do tráfico e denuncia o aumento do preço dos cativos no mercado local como uma das graves conseqüências para a lavoura açucareira que, em crise em função da concorrência externa, não podia competir com os preços pagos pelos proprietários sulistas. De fato, após 1850 o preço dos escravos no mercado baiano conheceu um aumento substancial, como mostra o quadro a seguir:

Década	Preço (médio)
1840	450.000
1850	500.000
1860	650.000
1870	650.000
1880	450.000
1888	400.000

Fonte: Mattoso, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1990, p.95.

Tal informação indica ainda que o controle da mão de obra disponível no mercado continuava fora do domínio dos agricultores, sobretudo porque estes dependiam da renovação de seus plantéis num espaço relativamente curto de tempo. Este fato é um indicativo de que os escravos continuavam em mãos de novos ou mesmo de antigos traficantes, agora chamados de especuladores. Digo disponíveis pelo fato de os comerciantes engajados no tráfico percorrerem as diversas regiões da província em busca de cativos junto a pequenos e médios proprietários, muitos dos quais eram seduzidos ou obrigados a vender alguns de seus escravos em razão de dívidas ou mesmo em função dos prejuízos ocasionados pelas secas, para daí revendê-los para fora da província –onde obtinham melhores preços.

Ao contrário dos traficantes que faziam o comércio com a África, de quem possuímos fartas informações,¹² pouco sabemos sobre os homens que se dedicaram ao tráfico interno, seja ele intra ou inter provincial.¹³ É provável que alguns dos antigos traficantes tenham continuado, ainda que em menor escala, a exercer a atividade negreira exportando escravos nos vapores que saíam de Salvador.¹⁴ A julgar pelo que informa o abolicionista Luís Anselmo

¹² Ver por exemplo Verger (1987, pp. 445-483); Cristiana L. Ximenes (1999).

¹³ O tráfico intraprovincial era aquele realizado dentro da própria província, de uma determinada região para outra ou mesmo dentro de uma mesma região. Já o tráfico interprovincial cativos fazia-se de uma província para outra, mais comumente das províncias do norte para a s do sul do Império, embora fosse praticado, em menor escala, entre as províncias de uma mesma região.

¹⁴ Ver Iolanda Maria do Nascimento (1987).

da Fonseca ([1887]1988: p.156), “os maiores e mais audazes traficantes da Bahia, tanto dos escravos importados de África como dos importados do interior da província, foram os portugueses”. O certo mesmo é que estes indivíduos não pareciam gozar o mesmo prestígio e reconhecimento social que outrora desfrutavam os antigos traficantes. Talvez, em razão disso, não tenham deixado muitas pistas sobre suas identidades - embora possamos mensurar a importância de suas atividades através do montante de escravos que vendiam.

Conforme informa Robert Conrad (1975, p.66), de um total de 1.660 escravos registrados como tendo chegado ao porto do Rio, vindo de outras partes do Brasil durante os primeiros quatro meses de 1852, 1.367 eram oriundos de portos do norte (691 somente do porto da Bahia, onde havia grande quantidade de africanos) e 114 das províncias do extremo sul.”¹⁵ Em 1853 mais saíam 1.662 escravos. No ano seguinte João Maurício Wanderley, ofuturo Barão de Cotegipe, e informava ao governo que “os agentes das Companhia compradoras de escravos percorrem o interior oferecendo altos preços, exercendo uma verdadeira sedução sobre o ânimo dos possuidores” (Viana Filho, 1976, p.78).

Com vistas a conter a saída maciça de cativos a província aumentou, de 80 mil, em 1853, para 200 mil réis, em 1862, o imposto de exportação de escravos para outras províncias. Contudo esta medida parecem ter surtido um efeito apenas limitado, pois na década seguinte as exportações seguiam sua marcha, como evidencia a notícia publicada no *Diário da Bahia* em 05 de março de 1874. Segundo a matéria *Herança Cabocla I*, entre outubro de 1873 e janeiro de 1874, 702 cativos haviam deixado a província. Dois anos mais tarde, este mesmo periódico informava, na nota *Escravos Despachados*, que “foram despachados pela Secretaria de Polícia, no mês de abril findo, para fora da Província, mediante o imposto de exportação, 63 escravos, e foi arrecadado de diversos emolumentos a quantia de 1:033U500”.¹⁶

Aliás, arrecadação de impostos era, chegando mesmo a representar.... embora os negociantes lançassem mão de diversas estratégias para burlar ...

Foi com o intuito de ver-se livre de pagar o referido imposto que Benedito Cardoso, um africano liberto, escreveu ao Presidente da Província em fevereiro de 1877. Naquela ocasião, ele pretendia embarcar para o Rio de Janeiro levando consigo as escravas Inês, africana, de 48 anos e Zeferina, uma crioula de 30 anos, as quais ele alegava serem de “seu serviço doméstico”. O apelo ao presidente da província fazia parte de uma estratégia muito utilizada pelos traficantes para burlar a fiscalização e tinha por base no argumento de que os escravos

¹⁵ Robert Conrad, (1975, p. 66). A notícia foi retirada do jornal *O Philantropho*, de franca orientação abolicionista.

¹⁶ *Diário da Bahia*, nº99, 02/05/1876. Apud Silva, Kátia Maria de Carvalho (1979, p. 107).

que acompanhassem seus senhores deviam ser isentos do pagamento de taxas e impostos. Mas mesmo afirmando em sua petição que o governo havia dado a isenção em “casos iguais”, a presidência da província negou a solicitação, obrigando-o a pagar os 400 mil réis correspondentes à taxa das duas escravas se quisesse seguir viagem.¹⁷

Exercia o cargo de Presidente da Província o sr. Luiz Antônio da Silva Nunes, o qual no ano anterior já alertava para a falta de braços e suas conseqüências negativas para a economia baiana. A partir do seu discurso, elaborado a partir das estatísticas oficiais da polícia, podemos constatar a existência de círculo vicioso que se formava em torno da mão de obra escrava baiana, no qual o agricultor, sem recursos suficientes, ia ficando cada vez mais impossibilitado de adquirir novos escravos e até mesmo era obrigado a desfazer de algumas peças para pagar dívidas. Com isso, produzia cada vez menos, o que significava que também lucrava menos, ficando ainda mais empobrecido. Vejamos suas palavras:

Cabe aqui dizer-vos que **perdura a falta de braços, uma das causas incontestáveis do estado de definhamento em que se acha a lavoura do Paiz, e especialmente a da Bahia, que há anos e em conseqüência da epidemia de cólera, tão grande desfalque sofreu.** E essa falta cresce em conseqüência mesmo do mísero estado em que se acha a lavoura e da crise que atravessa. *Baldos de recursos com que solvam os seus débitos vêem-se os lavradores reduzidos à triste necessidade de se desfazerem de seus instrumentos de trabalho, tornando-se assim cada vez mais precária a sorte que os aguarda.*

E o desfalque a que me refiro tem, **nestes dois últimos anos, tomado grandes proporções.**

Nos 9 anos que decorreram de 1853 a 1861 foram despachados pela Secretaria da Polícia para fora da Província 12.370 escravos, dando um termo médio anual de 1.374. Nos 9 anos seguintes (1862-1870), foram despachados pela referida repartição 4.121, sendo de cerca de 458 o termo médio.

Em 1872 foram despachados 453.

Em 1873 elevou-se o número a 547.

Nos anos porém de 1874 e 1875 o número de escravos despachados para fora excedeu em muito ao dos anteriores, quando aliás era na Província muito menos avultado o número deles.

Em 1874 foram despachados 2.479.

Em 1875 saíram 1.840, o que se explica pela triste necessidade que constrange o agricultor a sacrificar assim os meios de dar maior impulso á sua lavoura. Daí a conclusão que a cada passo entra pelos olhos, isto é, o descrescimento do número dos engenhos em atividade: o aumento dos denominados de fogo morto.¹⁸

¹⁷ Ver APEB. Seção Judiciária. Assuntos (Escravos). Maço 2890. Robert Conrad (1985, p.195) ressalta que ao agirem assim os senhores esperavam serem “poupados de uma pesada taxa provincial, da qual eram isentos os servos acompanhantes, constituindo-se os próprios servos em componentes vivos e móveis do ativo mais tarde convertido em dinheiro do Sul”.

¹⁸ RELATÓRIO com que o excelentíssimo senhor presidente, Luiz Antônio da Silva Nunes, abriu a Assembléia Legislativa provincial no dia 01 de maio de 1876. Bahia, Typ. Do Jornal da Bahia, 1876, pp.106-107.

As estatísticas fornecidas por Silva Nunes mostram que entre as décadas de 1850 e 1860 o tráfico era exercido com vigor. Entretanto, no decênio seguinte o envio de escravos para fora da província sofreu uma redução considerável, possivelmente em razão da Guerra de Secessão dos Estados Unidos, que alavancou a produção algodoeira no nordeste.¹⁹ Contudo, já no início da década 1870 o tráfico ressurgiu com força e a partir de 1874 dificultava seriamente a vida dos senhores de engenho, os quais dependiam do braço escravo para tocar seus empreendimentos, como bem demonstrou Bert Barickman (1998-1999). Na segunda metade da década de 1870, mais precisamente, entre os anos de 1874 a 1877, a Bahia exportou pelo menos 6.500 cativos para as províncias cafeeiras. Assim, no ano de 1876 saíram mais 1.318 escravos, “não entrando no cômputo da exportação os que do centro saem por terra para a Província de Minas Gerais, donde seguem para as de São Paulo e Minas Gerais”²⁰ Esta última informação, fornecida por Henrique Pereira de Lucena, presidente da província em 1877, nós dá conta da existência de uma outra rota do tráfico na Bahia que não aquela feita pelos navios a vapor através do extenso litoral brasileiro.²¹

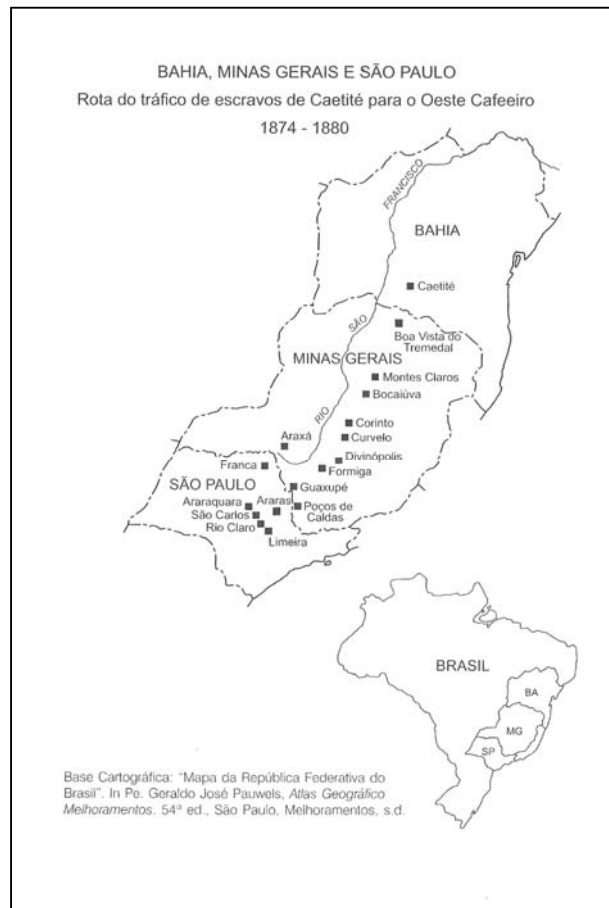
O outro meio utilizado pelos traficantes, embora em menor escala, era o transporte terrestre. Nesse caso, os escravos eram levados em caravanas em direção a Minas Gerais e daí às províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. Cabe ressaltar ainda, que durante o referido período, também foram comuns os deslocamentos de escravos entre as diferentes regiões da província baiana, de locais de economia em declínio, como no caso das lavras diamantinas, para outras em melhor posição, como os engenhos do Recôncavo e mesmo em direção ao porto da Capital – de onde seguiam, via cabotagem, para o sul.

O comércio realizado por terra e que tinha por vítimas os cativos adquiridos junto a lavradores e fazendeiros de pequenas posses e que em épocas de seca eram obrigados a vender seus escravos para saldar dívidas, como bem evidenciou o historiador Eivaldo Fagundes Neves ao estudar o tráfico estabelecido entre a cidade de Caetité, localizada no Alto Sertão da Serra Geral da Bahia e o Oeste Paulista.

¹⁹ Ubiratan Castro de Araújo (1978).

²⁰ Relatório Apud: Brito

²¹ Segundo Robert Conrad (1985, p.194), as condições a bordo dos navios costeiros eram claramente superiores àquelas das travessias atlânticas, e os novos exilados viajavam em condições nitidamente muito melhores que os escravos embarcados na África pouco anos antes.



Rota do tráfico interprovincial do alto sertão da Bahia para o oeste paulista. Fonte: Neves, Erivaldo Fagundes. "Sampauleiros Traficantes: comércio de escravos do alto sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista". In: *Afro Ásia*, 24 (2000). p.109

Conforme as estimativas de Erivaldo F. Neves (2000, p. 101), esse comércio deslocou pelo menos 287 cativos baianos para os cafezais paulistas entre os anos de 1874 e 1880. Boa parte deles, talvez a maioria, foi negociada um cidadão português, naturalizado brasileiro, bacharel em ciências jurídicas e sociais, e que exerceu o cargo de juiz municipal e de órfãos da mencionada localidade nos períodos de 1867 a 1871 e 1872 a 1876. (Fonseca, [1887], 1988, p.159).

Segundo tacitamente informou Luís Anselmo da Fonseca, Manoel José Gonçalves Fraga “foi sempre um grande negociante de escravos, dos quais exportou muitos para S. Paulo, quando nas suas praças *esta mercadoria* encontrava altos preço” (Fonseca[1887], 1988, p.158). Ainda de acordo com o abolicionista baiano, durante o tempo em que esteve no exercício da magistratura, principalmente no segundo quadriênio – período aliás em que as exportações de cativos aumentaram expressivamente se comparado aos anos anteriores (ver tabela I) -, Manoel José Gonçalves Fraga

negociou fortemente em escravos, comprando-os e exportando-os escandalosamente no descanso de sua embotoada consciência, o que ficou exuberantemente provado pelos documentos autênticos publicados em uma brochura editada nesta capital em 1884, na qual se chamava a atenção do governo imperial para este caso infando, pois nesta época pretendeu ser nomeado juiz de direito” (Fonseca, [1887] 1988, p.159).²²

Além de Caetité, outras áreas da província, como o extremo norte, banhado pelo Rio São Francisco, e a Chapada Diamantina, também foram afetadas pelo tráfico interno. Na viagem exploratória que realizou pelas cidades e vilas cortadas pelo rio São Francisco no ano de 1879, o engenheiro Theodoro Sampaio assim descreveu a situação da escravidão na região:

Não obstante a lavoura deprecia a olhos vistos. *O braço servil continua a ser exportado em grande número para saldar os débitos que a produção insuficiente acumulava e agravava cada ano.* A instituição servil, em 1879, tinha já entrado no seu período agudo nos sertões do norte do Brasil. O êxodo da escravaria para as fazendas de café no sul, fazia-se já em grandes levas, quer pelas estradas do interior através das províncias limítrofes, como pelos portos do litoral onde por largo período se mantinha um tráfico vergonhoso e ativo. *Privados de recursos, os lavradores do sertão não tinham outro remédio senão venderem o escravo, deixando-se na desgraçada contingência de não contarem com o trabalho livre.*²³

A análise feita por Theodoro Sampaio vai ao encontro das observações feitas pelo presidente da província e indicam uma crescente descapitalização dos agricultores baianos ante a crise da lavoura. Em igual situação estava também o setor extrativo, pois a crise na economia diamantina também provocou a venda de escravos para dentro e para fora da província, como nos faz ver Geraldo Rocha:

Surgiu a fase do café. A pecuária, como se pratica no São Francisco, é uma indústria que demanda poucos braços. *A paralisação dos garimpos de Santo Inácio e Gentio e a redução dos trabalhos em Lençóis deixaram disponíveis as escravaturas das famílias opulentas do São Francisco, que as encaminharam para as plantações do vale do Paraíba, chamada nos sertões a ‘mata do café’.* Em nossa infância, recordamo-nos de ouvir referências diversas *a escravos rebeldes vendidos para a ‘mata do café’.* Este movimento imigratório [sic] teve alguma importância.

²² Manoel Gonçalves Fraga era sobrinho e honônimo do padre português Manoel Gonçalves Fraga, agiota e negociante de escravos. Segundo Erivaldo F. Neves (2000, p.118-123), a família de Fraga possuía longa tradição no comércio regional de escravos, pois além dos indivíduos acima mencionados também tomaram parte das transações com cativos Domingos Gonçalves Fraga e Lauro Gonçalves Fraga, além de outros familiares. Em seu estudo, Erivaldo Neves nomina ainda o coronel Leolino Xavier Cotrim como outro importante negociante de escravos da região.

²³ Theodoro Sampaio ([1976] 1999, p.61).

Comerciantes de escravos percorriam as fazendas comprando dos senhores as *sobras de braços* para vir negociá-los nas margens do Paraíba.²⁴

O tráfico por terra revelava-se ainda mais prejudicial à saúde financeira da província. Diferentemente do tráfico que era feito pela via marítima costeira, cujos impostos eram pagos na alfândega no momento dos embarques, o comércio realizado através das rotas terrestres pelas regiões limítrofes com outras províncias estava sujeito a todo tipo de fraude, causando baixas na arrecadação de impostos, conforme observou o inspetor da Tesouraria Provincial:

“o imposto de duzentos mil réis por escravo despachado para fora da Província *sofre pelo interior grande redução, porque prestando-se a extensão de nossos matos, e os desvios dos lugares onde estão as sedes das Repartições Fiscais, e a índole do povo, à que os negociantes de escravos transitam livremente sem receio de apreensão e prova de extravio*, atravessam eles incólumes pelos Coletores, e quando alguma vez por exemplo a Coletoria, de onde saem, procura fazer a imposição da multa, acha-se sem prova para ela, e o infrator salvo da obrigação de satisfazê-la, por ter corrido e pago o imposto na última Coletoria ou imediata do limite da Província²⁵ [grifos meus].

Uma outra forma de burla muito comum nas transações do tráfico era o uso de procurações entre os que tomavam parte na rede do tráfico. Por meio delas, evitava-se o pagamento de sucessivas taxas de transferência de propriedade entre os diversos negociantes que intermediavam a aquisição dos escravos, desde as mais variadas localidades do interior até as casas de negócios da capital da provincial ou mesmo dos caixeiros que perambulavam pelo interior á cata de cativos, até o destino final nas casas comerciais das provinciais cafeeiras.

Com isso, os prejuízos para os cofres provinciais eram ainda maiores, porque se deixava de faturar tanto com as taxas pagas por escravo despachado como também pelo fato da evasão de braços encarecer o preço dos escravos no mercado local, dificultando a aquisição de cativos para as reposições necessárias nos plantéis. Assim, os grandes e médios agricultores locais diminuíam sua produtividade, que por sua vez influía negativamente no montante de impostos recolhidos com as exportações.

²⁴ Rocha, Geraldo. *O Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Nacional; Brasília: Codevasf, 1983. p. 28-29. Apud Maria de Fátima Novaes Pires (2003. p. 66). Os grifos na citação são da autora.

²⁵ DOCUMENTOS anexos ao RELATÓRIO com que o excelentíssimo sr. Presidente da província, Dr. Luiz Antônio da Silva Nunes, abriu a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 01 de maio de 1876. Typ. Do Correio da Bahia, 1876. p. 11.

Um outro aspecto interessante do tráfico interno era o fato da escolha de escravos “rebeldes” como alvo preferencial das vendas - o que denota que nessa nova modalidade de tráfico alguns aspectos da política de dominação escravista eram considerados pelos senhores. Assim, não foram somente os “melhores” escravos que foram comercializados para o sul. Pelo contrário, inicialmente, os senhores optavam por desfazer-se dos escravos tidos por “maus” ou “rebeldes”, cujo comportamento causavam transtornos não só do ponto de vista econômico como também do social, como veremos no capítulo 3 ao estudarmos a criminalidade escrava na Bahia da segunda metade do século XIX.

Dessa forma, a venda de um escravo “rebelde” poderia significar para o senhor a solução de um problema na medida em que podia livrá-lo de um “mau trabalhador” ou de um criminoso; além disso, podia servir como medida disciplinar aos demais escravos, pois demonstrava aos mesmos que os que não apresentassem um comportamento tido por “bom” poderia ter o mesmo destino. Pedro Calmon reforça a existência desse instrumento de controle senhorial ao afirmar que o incremento do tráfico interprovincial foi utilizado para pacificar a escravaria baiana, arrefecendo a rebeldia de outrora. Segundo ele,

os senhores vendiam em lotes, *tendo o cuidado de separar os atrevidos e belicosos*; mandavam-nos para os cafezais do Vale do Paraíba e de São Paulo, longe dos mocambos, dos terreiros e batuques das senzalas antigas dos engenhos e do convívio das confrarias ou grupos raciais, nos portos repletos de crioulos (Calmon, 1959, p.1.658).

Eles também venderam muitas mulheres, sobretudo depois de 1871, quando a lei Rio Branco libertou o ventre das escravas.²⁶ Na novela de costumes *As Voltas da Estrada*, publicado em 1930, o romancista baiano Xavier Marques descreve a desvalorização das cativas após a aprovação da lei do ventre Livre, como mais comumente ficou conhecida. A cena em questão é retratada quando a senhora-moça Augusta Leite, filha do Visconde de Itaípe, retorna para a o engenho Tijuco-paba. Ao perceber que duas mucamas de seu serviço e confiança estavam a chorar, a jovem aristocrata interroga-as sobre o motivo de tamanha tristeza:

- Por que é que vocês tanto choram?

Era um caso trivial na vida das fazendas e dos engenhos. Naqueles dias, porém, havia-se tornado uma reação sistemática. *Eram as mães negras que*

²⁶ Segundo o artigo primeiro da lei n° 2.040, de 28 de setembro de 1871, os filhos de mulher escrava, que nascerem no Império desde a data desta lei, serão considerados de condição livre. Ver COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1871, Primeira Parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, pp.147-151.

desapareciam dos engenhos, vendidas para as províncias do sul. Quando os filhos e os maridos escravos vinham a saber do seu destino já elas tinham andado seis léguas, e na costa, embarcadas juntamente com as caixas e açúcar, o mel e a cachaça, viajavam para novo cativo.

É que depois da Lei do ventre Livre já não valia a pena ter muitas escravas.

Salvo as machorras para o serviço doméstico, *as pretas cativas caíram em funda depreciação.*

*- O melhor juro do capital-escrava – dizia o barão do Cerro – era a cria.... As crias de agora em diante são obrigações.*²⁷

Como se percebe na passagem acima, a lógica monetária - para não dizer capitalista - guiava a ação dos proprietários de escravos. Dessa forma, as mulheres escravas, outrora tão valorizadas justamente pela capacidade de procriação, passavam a ser vistas como um investimento oneroso, na medida em que agora geravam frutos que não podiam ser convertidos em dinheiro. Pelo contrário. Representavam mais despesas. Assim,

para os proprietários rurais do Nordeste em estagnação – e para os moradores de todas as cidades – a posse de escravos adolescentes tornou-se um risco potencialmente oneroso, de compensação incerta. A manutenção de uma criança escrava em 1870 custava aproximadamente 40 mil réis por ano, e podia contar-se que apenas a metade dos ingênuos alcançasse oito anos” (Dean, 1977, p.69).

Analisando o elevado percentual feminino entre os escravos traficados de Caetité para o Oeste Paulista, Erivaldo Neves (2000, p.116) ressalta ainda que a Lei do Ventre Livre, ao impedir que jovens escravos, cobiçados pelo mercado paulista, fossem separados de suas mães, incentivara sua comercialização conjunta, sempre que não fosse possível alegar sua orfandade.²⁸ Em 1880, o deputado baiano Marcolino Moura foi testemunha ocular de um comboio de escravos que saía da mencionada região rumo ao sul e assim relatou a sorte das escravas e seus filhos:

Não há muito atravessava eu, ao calor do meio dia, uma dessas regiões desertas de minha província; o sol abrazava: de repente ouvi um clamor confuso de vozes que se aproximavam, era uma imensa caravana de escravos com destino aos campos de São Paulo. Entre alguns homens de gargalheira ao pescoço, *caminhavam outras tantas mulheres, levando sobre os ombros seus filhos, entre os quais se viam crianças de todas as idades, sendo toda essa marcha a pé, ensangüentando a areia quente dos caminhos.*

²⁷ Xavier Marques (1982. p. 76).

²⁸ Dos 287 escravos traficados 53,7% eram homens enquanto que 46,3% eram mulheres. Ver Erivaldo F. Neves, (2000, p.116). O artigo 4º, em seu parágrafo 7º afirmava que “em qualquer caso de alienação em transmissão de escravos é proibido, sob pena de nulidade, separar os cônjuges, e os filhos menores de 12 anos do pai ou mãe”. Ver COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1871, Primeira Parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, pp.147-151.

Apontado para o fato de que até mulheres grávidas eram vítimas desse tráfico, o parlamentar assim definiu o provável tratamento que recebiam:

E se acontece que durante a noite algumas dessas míseras escravas torna-se mãe, no dia seguinte a marcha da caravana não se interrompe, *e o fructo querido de suas entranhas é condemnado a morrer no primeiro ou segundo dia da jornada si antes não é lançado em algum canto, ignorado a expirar pelo abandono...* É o tráfico na sua mais horrenda forma...²⁹

Outro destino provável para algumas mulheres cativas era o emprego na prostituição. Segundo nos informa Richard Graham (2002, p.146):

Honorata foi trazida por sua senhora, uma lavadeira, da Bahia no início da década de 1860 e foi forçada à prostituição com 12 anos. Quando tinha cerca de 19 anos, por vezes teve que se virar por conta própria, pagando semanalmente uma determinada soma para sua senhora, providenciando sua própria casa, roupas, comida e encontrando seus clientes. [Por sua vez,] Corina, uma mulata, foi vendida para o tráfico na Bahia com 20 anos, em março de 1867, e foi logo a seguir comprada, de um fornecedor na cidade do Rio de Janeiro, por uma mulher negra de meia-idade, proprietária de bordel muito conhecida por sua coleção de “belíssimas (...) mulatinhas escravas (...) todas elas mais ou menos claras (...) todas moças, quase implumes”.

Diante de recorrentes casos de escravas empregadas na prostituição, o chefe de polícia da Corte chegou mesmo a entrar em articulação com o juiz municipal da segunda vara, no sentido de combater o ‘imoral escândalo das prostitutas escravas’, auxiliando-as na promoção de ações de liberdade contra suas senhoras, com fez a Colombiana, crioula da Bahia, contra sua senhora, Cristina da Conceição, uma africana da Costa da Mina, em fevereiro de 1871(Chalhoub, 1990, p. 151).

Como se pode notar, o tráfico interno era tão violento e cruel quanto o anteriormente praticado e causou nos escravos enorme seqüelas físicas e, sobretudo, psicológicas, na medida em que estas eram retiradas do convívio de seus parentes e familiares e obrigadas a reconstruir suas vidas em outras paragens.

Entretanto, como veremos nos capítulos seguintes, muitos escravos não aceitaram as mudanças provocadas em suas vidas pelo incremento do tráfico. O crioulo José, por exemplo, ao saber que seria vendido para o rio de Janeiro impetrou uma ação cível de liberdade contra

²⁹ ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS (1880) V. 38. Apud Robert Conrad (1975, p.70).

Júlia Silveira de Oliveira Pereira alegando que já era livre. Tal procedimento fez com que sua pretensa senhora desistisse momentaneamente de sua venda, pois a mesma escreveu ao Presidente da província pedindo a restituição do imposto que havia pago para realizar a referida transferência.³⁰ Em *Visões da liberdade*, Sidney Chalhoub (1990, p.29-35) relata várias situações em que escravos enviados ao Rio de Janeiro através do tráfico interprovincial causaram sérios transtornos a seus novos senhores e aos agentes das casas de comissões que tentavam negociá-los por não concordarem com as novas condições de seu cativeiro. Dos cerca de 50 escravos que estavam para serem vendidos na loja de José Moreira Veludo em março de 1872, vinte se rebelaram contra o comerciante por não concordarem com o destino a que seriam submetidos em breve: ir para o interior trabalhar numa fazenda de café. Liderados pelo mulato Bonifácio, baiano de Santo Amaro, de presumíveis 35 anos, ganhador, filho de Benta e Manoel, que havia chegado da Bahia havia poucas semanas na companhia de mais 13 cativos, os escravos aproveitaram o momento em que Veludo cuidava dos ferimentos do escravo Tomé e agrediram-no violentamente com pedaços de lenha, causando-lhe sérios ferimentos. O negociante só escapou com vida porque um caixeiro da casa de comissões ouviu o barulho e juntamente com outro homem lhe prestou socorro.

Quem também resistiu tenazmente à idéia de mudar de local e de vida foi o crioulo José, filho de Tomazia, e que vivia amasiado com a também crioula Arminda, na fazenda Areia Preta, pertencente ao casal do tenente coronel Gonçalo do Amarante Costa e da viúva Juliana Pereira de Lima. Nesta propriedade, localizada na freguesia da Vitória, em Salvador, funcionava uma olaria na qual estes e outros cativos trabalhavam na fabricação de tijolos.³¹ Do processo não consta nenhuma informação dando conta de que a olaria seria em breve desativada em função de algum problema financeiro no negócio ou se a propriedade seria vendida a terceiros. Certo mesmo era que os escravos ali residentes foram informados que seriam transferidos para o sertão.

Diante de tal mudança em suas vidas, os cativos passaram a oferecer resistência à idéia de mudarem dali para o interior. Por isso, no dia 19 de janeiro de 1879 o Chefe de Polícia, a pedido do Juiz de Direito da 2ª Vara da Capital, determinou que se apresentasse uma força composta de quatro de guardas urbanos e um alferes para prender os ditos escravos, garantindo assim a vontade senhorial e o direito de propriedade. A chegada da força policial, por volta das 10 horas da manhã, pegou de surpresa a maior parte dos escravos, os quais exerciam

³⁰ APEB. Seção Judiciária. Assuntos (Escravos). Maço 2887. Infelizmente não foi possível localizar a referida ação de manutenção de liberdade nos arquivos baianos.

³¹ APEB. Seção Judiciária. Apelação crime (Homicídio). Réu: José de tal (escravo)X Lourenço José Telles. Local: capital. Class: 27/941/33. Ano: 1878.

suas atividades laborativas normalmente. Mesmo assim, alguns perceberam a movimentação da força policial e “dispersaram para o mato”, segundo relatou o guarda urbano Pedro Rosa Batista. Outros, entretanto, não tiveram a mesma sorte porque um pajem da casa, de nome Bernardo, informou aos guardas que em uma das senzalas “tinha alguns escravos refugiados”. Dentre eles, estava o crioulo José que, armado, resistiu à ordem de prisão, iniciando uma luta corporal com um dos guardas.

Munido de uma foice com a qual trabalhava, José desferiu um golpe certo na nuca do guarda urbano Lourenço José Telles, ferindo-o mortalmente. Após cometer o crime, o crioulo evadiu-se do local, mas logo depois se entregou às autoridades policiais. Nos interrogatórios a que fora submetido, o escravo foi enfático ao afirmar que “não se entregara à prisão porque não queria ir para o sertão, como já o havia prevenido seu senhor, lhe pedindo que o vendesse nessa cidade”. O Tenente coronel Atahyde, um dos herdeiros do casal, parece até ter levado em conta a vontade do cativo, mas fez valer ao mesmo que “não achando quem aqui o comprasse o mandaria para o Rio de Janeiro”, tendo o dito escravo retrucado afirmando que “preferia ir para o café que para o sertão”.

Ao que tudo indica, o crioulo e seus parceiros seriam transferidos para alguma propriedade de um dos herdeiros do casal, posto que o cativo respondeu várias vezes que resistiu à prisão “por não querer voltar para o sertão, para onde o querem levar, preferindo antes ser vendido”. Ou seja, o que ele queria era continuar a viver em Salvador e não voltar para o interior da província, de onde viera a mais ou menos há 06 anos. Contudo, naquele momento, por alguma necessidade econômica de seus senhores, ele e os demais parceiros seriam muito mais úteis no sertão. Daí a insistência em levá-los.

Por mais que tenha procurado justificar seu procedimento violento, afirmando que “não o fez de propósito”, o escravo José foi julgado e condenado às galés perpétuas em 17 de outubro de 1878.

Inspirado em acontecimentos como as histórias anteriormente relatadas, o historiador Richard Graham (2002) chegou mesmo a aventar a tese de que o tráfico interno contribuiu fortemente para acelerar a abolição da escravidão no Brasil na medida em

o crescimento da resistência daqueles escravos que tinham sido arrancados de seus contextos familiares e antigos laços sociais **minou a autoridade dos senhores e encorajou-os a forçar sua própria libertação através da ação direta [pois] os atos de resistência individual provocada pelo trauma do tráfico interno de escravos fez elevar o custo da supervisão e segurança para os senhores e minou a própria instituição da escravatura.** Tanto os senhores quanto seus críticos

estavam conscientes de quão precária a velha ordem estava se tornando (Graham, 2002, p.122 e 154). [grifos meus].

Ainda que tenham existido vários casos de manifesta resistência dos escravos, não acredito, contudo, que tais práticas tenham de fato ameaçado a vigência do sistema escravista como um todo, como defende Graham. Isto porque o tráfico durou três décadas e nesse período nenhum levante coletivo foi tramado ou realizado pelos escravos traficados, além do que seus atos de resistência e rebeldia circunscreveram-se a ações direcionadas a seus opressores mais imediatos, e não contra o sistema escravista. Tais ações, só viriam acontecer nos anos 1880, quando os cativos encontraram apoio no movimento abolicionista.³²

Nesse sentido, concordo com a afirmação de Robert Conrad (1995, p. 202) de que o tráfico só cessou porque as próprias províncias do sul se atentaram para o desequilíbrio numérico de cativos entre as duas regiões, fato que poderia levar ao rápido crescimento das idéias abolicionistas no norte. Assim, para manter o apoio da sociedade brasileira como um todo a favor da continuidade da escravidão, foi dado um basta no tráfico elevando-se substancialmente as taxas de importação de escravos³³.

Por outro lado, também não podemos desconsiderar que o tráfico foi responsável pelo escoamento de um número expressivo de mão de obra em quase todas as províncias do norte, inclusive na Bahia. Mas qual o peso desse êxodo?

Se somarmos os dados fornecidos pelos referidos presidentes da província para os anos de 1876 e 1877, os quais se baseavam nas estatísticas oficiais da polícia, chegamos ao número de 23.128 escravos comercializados para outras provinciais no período compreendido entre 1853 e 1876 e que, portanto, abarca a maior parte do período em que o tráfico interno vigorou com força. No ano de 1877 mais 760 escravos foram despachados para o sul do país segundo dados da Secretaria de Polícia da província, fato que rendeu aos cofres provinciais a o imposto na importância de 166:480\$000 réis. Entre novembro de 1878 e março de 1879 mais 282 escravos deixaram a província baiana, segundo informou o chefe de Polícia José Antônio Rocha Vianna ao presidente da província (nota). Com base nos dados extraídos dos relatórios dos presidentes de província bem como das informações fornecidas por Robert Slenes (1976) podemos vislumbrar na Tabela I o seguinte quadro de escravos exportados pela Bahia:

Década	Escravos que saíram da província via	Escravos que saíram via rota terrestre	Brasileiros	Africanos	Não identificados
--------	--	--	-------------	-----------	----------------------

³² Ver o estudo de Maria Helena P. T. Machado, (1994).

³³ Conrad, Robert. Op. cit. p.

N° de escravos vendidos para outras províncias/Ano	porto Salvador	de (conforme cálculo de Erivaldo neves)
1850	67	
1851	519	
1852	315	
1853	1.368	
1854	1.884	
1855	1.010	
1856	1.756	
1857	1.262	
1858	879	
1859	554	
1860	1.907	
1861	1.750	
1862	380	
1863	385	
1864	531	
1865	247	
1866	264	
1867	233	
1868	386	
1869	911	
1870	784	
1871	521	
1872	453	
1873	547	
1874	2.479	3
1875	1.840	127
1876	1.318	96
1877	760	36
1878		8
1879	871	12
1880	623	5
1881	217	
1882	257	
1883	197	
1884	84	
1885		
Total		287
Total		

geral

Fonte: Relatório dos Presidentes da Província da Bahia (1850-1885). Os dados acima estão baseados nas estatísticas de Robert W. Slenes (1975)

Esses dados estão próximos dos coletados por Robert Slenes, que aponta que entre 1853 e 1871 as autoridades portuárias da Bahia registraram a saída de aproximadamente 18.000 escravos para fora da província (Slenes, 1975. pp. 602-603).

Além disso, há que se contabilizar os dados do tráfico realizado por terra através da província de Minas Gerais e para os quais temos poucas informações. Somado a isto, também devemos acrescentar que, em menor escala, a Bahia também acabou por importar escravos de outras províncias, o que nos obriga a matizar o impacto dos cativos comercializados para fora da província.³⁴

Assim, podemos estimar em cerca de 30.000 o número de cativos baianos negociados para as províncias cafeeiras através do tráfico interprovincial entre 1851 e 1885. Comparado aos 200.000 escravos traficados das províncias do norte para as do sul, a Bahia teria contribuído com cerca de 15% do tráfico interno, percentual importante, mas relativamente modesto, se comparado às demais províncias exportadoras. Isso nos faz supor que a escravidão ainda continuava vigorosa, embora com diferentes configurações – já que somente os mais aquinhoados detinham as condições de possuir escravos.

Confiando na sua expressividade, contudo, alguns historiadores sugeriram que o tráfico interno provocou um verdadeiro esvaziamento da população escrava nas províncias nortistas, as quais perderam seus melhores escravos para as plantações de café. A consequência de tal fato teria sido o aceleração do processo de transição ao trabalho livre nesta parte do país, acontecendo um retardamento nas províncias do sul.³⁵ Tal quadro de crise teria causado a ruína de muitos senhores de engenho, lavradores de cana e plantadores de fumo, contribuindo para que muitos destes viessem a engrossar as fileiras das "pessoas visivelmente contrárias à permanência do sistema escravista".³⁶ A generalização da situação vivida pela economia do Recôncavo para o restante da província completou o pano de fundo sob o qual o declínio da escravidão viria a ser explicado. A partir desta mudança de "mentalidade" dos senhores, a escravidão passou a ser desacreditada socialmente e rapidamente veio a perder sua força na província. Elegendo a "estagnação" da economia açucareira como a causa de todos os problemas que afligiam a sociedade, passou-se a interpretar o declínio da escravatura preferencialmente a partir da perda da importância do trabalho escravo nas atividades produtivas da província - no caso do açúcar -, de modo que os agentes sociais envolvidos

³⁴ Ainda que não esteja evidenciado de forma explícita, esse tráfico pode ser percebido através das matrículas dos escravos que impetraram ações de liberdade ou estiveram envolvidos em crimes, sejam como protagonistas diretos ou testemunhas informantes.

³⁵ Ver Conrad, 1975, p.77; Bethell (1976), Melo (1984).

³⁶ Ver Andrade, Maria José Souza de. *A mão de obra escrava em Salvador. 1811-1860*. São Paulo: Corrupio/Brasília: CNPq, 1988. p.74.

apareceram nessas análises igualmente estagnados, como se suas práticas políticas e culturais tivessem sido igualmente limitadas.

A consequência maior de tal viés analítico foi a limitação das possibilidades interpretativas sobre o processo de extinção da escravidão na província e a sub-valorização do papel dos escravos enquanto agentes na luta pela liberdade. Evidenciados como indivíduos que "não tinham consciência política para propor reivindicações mais profundas", os escravos só vieram a contribuir para a derrocada do sistema a partir da segunda metade da década de 1880, quando foram apadrinhados pelos abolicionistas.³⁷

A tônica desse processo teria sido uma transição tranqüila, sem grandes mudanças na economia e na sociedade: uma "*modernização sem mudança*", para usar a expressão cunhada por Peter Eisenberg ao analisar a economia açucareira em Pernambuco(1977).

Parto do princípio de que o declínio da escravidão na Bahia não pode ser satisfatoriamente entendido exclusivamente a partir da mudança do eixo econômico para o sudeste que, ao transferir para o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo os escravos produtivos das províncias do nordeste - deixando nelas "uma maioria de velhos, mulheres e crianças"-, levou os proprietários locais a mudar de "mentalidade" e a procederem a "transição para o trabalho livre" de uma forma mais acelerada do que nas províncias cafeeiras, como é sugerido por Robert Conrad (1975, p.77) e referendado pela historiografia baiana (Andrade, 1988, 65-89).

Ainda que de um modo geral possamos concordar que o tráfico e a crise econômica que atingiu a indústria açucareira baiana a partir de 1860 tenham contribuído para o processo de decadência da escravidão, não devemos desconsiderar outras particularidades contribuam para sua permanência, como a própria aceitação social da escravidão. Por fim, cabe ressaltar que devemos considerar a participação dos escravos no processo em questão, especialmente na preservação da política de alforrias secularmente praticada.

No primeiro caso, várias evidências apontam que, no caso baiano, os grandes proprietários, muitos dos quais ligados à agro exportação, fizeram o possível para manter seus escravos. Segundo o estudo realizado por Bert Barickman (1998-1999, pp.177-238), proprietários de engenhos do Recôncavo baiano utilizaram a mão de obra escrava em larga escala até a véspera da abolição. Para tanto, adquiriam escravos junto a pequenos roceiros e fazendeiros menos abastados, além de adquirir cativos nas vilas e cidades vizinhas. Conforme salienta Richard Graham,

³⁷ Ver Andrade, op. cit. p.86.

pelo fato de que a exportação nordestina de açúcar não estava mais em expansão, há a falsa convicção de que eram os senhores de engenho que vendiam seus escravos para o Sul, mas não foi usualmente este o caso. A mais importante fonte, a longo prazo, para o novo tráfico de escravos foram as pequenas e médias propriedades agrícolas (Graham, 2002, pp.130-131)

Um outro fator que corrobora para a importância da manutenção da escravidão na Bahia após o tráfico internacional e também o tráfico interno é que a província manteve-se entre as principais possuidoras de escravos até os últimos instantes da vigência da instituição, conforme indica o quadro abaixo:

Província	1864	1872	1874	1884	1887
Minas	250.000	370.459	311.304	301.125	191.952
Gerais					
Rio de Janeiro e Corte	300.000	341.675	301.352	258.238	162.421
São Paulo	80.000	156.612	174.622	167.493	107.329
Bahia	300.000	167.824	165.403	132.822	76.838
Pernambuco	260.000	89.028	106.236	72.709	41.122
Maranhão	70.000	74.939	74.598	49.545	33.446

Fonte: Conrad, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Vianna, Oliveira “Resumo histórico dos inquéritos censitários no Brasil” (pp.404-405, 414) Apud Stein, Stanley. *Vassouras*.

Pelos dados da tabela podemos observar que na década de 1860, portanto dez anos passados da abolição do tráfico africano, a Bahia liderava, ao lado do Rio de Janeiro, a posse de escravos entre as províncias. Na década de 1870, a população escrava sofreu um decréscimo considerável, em razão não só dos índices de mortalidade escrava como também pelo fato dos ingênuos, ou seja, os nascidos após a lei de 28 de setembro de 1871, não estarem computados como escravos. Também não podemos esquecer dos cativos enviados por outras províncias via tráfico interno bem como das taxas de manumissões. Mas mesmo assim, a província ainda mantinha uma posição de destaque, alcançando a quarta posição no *ranking*, atrás apenas das províncias cafeeiras de São Paulo, cuja população escrava era praticamente a mesma da Bahia em 1874; Rio de Janeiro, segunda colocada; e Minas Gerais, a campeã no número de escravos. Interessante notar também que de 1874 para 1884 ocorre um leve decréscimo da população cativa em todas as províncias, sendo a Bahia afetada em igual proporção ao Rio de Janeiro, com cerca de 19,7%.

Foi somente no curto intervalo entre 1884 e 1887 que a população escrava entrou em acelerado declínio, provocado pela radicalização das ações abolicionistas, não só na Bahia, mas em todo o país, como veremos no capítulo 4. Vale lembrar que, nesse contexto, o tráfico interprovincial estava praticamente extinto. Nesse curto intervalo de 03 anos, a população decresceu em média cerca de 42,1% em todas as regiões do país.³⁸

Como foi dito anteriormente, o incremento do tráfico interno de escravos foi a primeira grande mudança provocada pelo cerceamento do tráfico atlântico. A exportação de cerca de 30.000 escravos com certeza contribuiu para abalar o escravismo na província, mas de forma alguma provocou o seu fim. De fato, nas três décadas de sua vigência, a vida de muitos cativos foram seriamente abaladas ante a ameaça da venda para outras localidades da província e, sobretudo, para fora dela.

³⁸ Conrad, (1975, p.352-353). Segundo Robert Slenes (1976)