

Simposio 14. Nueva historia económica de las economías pre-capitalistas: regiones de América en los siglos XVIII y XIX

Coords.: Raúl Fradkin, María Inés Moraes, Helen Osório

A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831)

Gabriel Aladrén¹

gabrielaladren@yahoo.com.br

Resumo: Este trabalho pretende analisar a dinâmica do tráfico negreiro nos portos de Rio Grande, Montevideu e Buenos Aires. O limite cronológico inicial foi selecionado em razão de dois eventos interligados: a criação do vice-reino do Rio da Prata (1776) e a conquista espanhola da Colônia do Sacramento (1777). A promulgação da lei de 1831, que determinou a interrupção do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil, marca o limite cronológico final. Por meio do exame da quantidade de escravos importados, discutem-se os principais fatores (produtivos, mercantis, políticos e militares) que explicam as variações no ritmo do negócio. Os dados utilizados são provenientes de fontes diversas e da bibliografia pertinente. Sugere-se que esses três portos se articulavam a um espaço produtivo (a região platina) parcialmente unificado e integrado ao circuito negreiro do Atlântico Sul e, portanto, sujeito a um mesmo conjunto de impulsos gerados pelos acontecimentos políticos e mercantis da economia-mundo europeia.

Palavras-chave: tráfico de escravos; escravidão; Rio da Prata; Rio Grande do Sul; economia-mundo

¹ Pós-doutorando na Universidade de São Paulo (USP). Bolsista FAPESP. Processo n. 2012/19759-4.

Neste trabalho, analisarei a dinâmica do tráfico negreiro nos portos de Rio Grande, Montevideu e Buenos Aires, desde 1777 a 1831. Por meio do exame da quantidade de escravos importados, discuto alguns dos fatores que determinaram as variações no ritmo do negócio. O objetivo é encontrar uma explicação comum para a dinâmica do tráfico tanto nos portos do Rio da Prata como no de Rio Grande. Acredito que a interpretação integrada é possível, e necessária, por dois motivos. Primeiro, pelo fato de que o mesmo complexo mercantil, comandado por traficantes de escravos luso-brasileiros, era o principal abastecedor das duas áreas no período em questão. Segundo, porque a *hinterland* desses portos, especialmente as de Rio Grande e Montevideu, compartilhavam um conjunto de características produtivas (pecuária e seus derivados) que competiam, em parte, pelos mesmos mercados no Atlântico. Como se trata de um trabalho em andamento, serão apresentados alguns resultados e interpretações iniciais.

Pretendo examinar a dinâmica do tráfico negreiro no Rio Grande do Sul e no Rio da Prata a partir de uma abordagem comparativa que não se destine apenas a estabelecer semelhanças e diferenças formais. Julgo mais interessante oferecer uma abordagem comparativa integrada, que possa identificar vínculos e processos que explicam igualmente, ainda que não em sua totalidade, a dinâmica do tráfico negreiro no Atlântico Sul. A inspiração provém da metodologia elaborada pelo sociólogo Philip McMichael, que identificou insuficiências nos métodos comparativos tachados por ele de formais, os quais tomam como objeto de análise unidades ou casos independentes, por sua vez avaliados por um olhar comparativo que visa buscar similitudes e discrepâncias. Em sua perspectiva, análises que pretendam explicar as transformações sociais em escala global exigem um método comparativo alternativo, que incorpore formas diacrônicas e sincrônicas.²

McMichael parte das propostas teóricas de Charles Tilly e, principalmente, Immanuel Wallerstein. No entanto, vai além, argumentando que não basta situar a comparação em unidades de análise que englobam diferentes objetos (como por exemplo, o sistema-mundo - unidade de análise - do qual fazem parte vários estados nacionais - uma típica unidade de observação da sociologia histórica) e podem, nesse sentido, iluminar estruturas que transcendem formações sociais específicas. Tilly e Wallerstein consideram que um método comparativo adequado seleciona unidades inseridas em grandes estruturas, sistemas ou processos, e as diferenças e similaridades entre elas são explicadas a partir de sua relação com

² MCMICHAEL, Philip. "Incorporating comparison within a world-historical perspective: an alternative comparative method". *American Sociological Review*, v. 55, n. 3, 1990, pp. 385-397.

o "todo" e não exclusivamente como produto de impulsos internos. O problema, segundo McMichael, é que tal perspectiva pode essencializar a unidade de análise (seja o sistema-mundo, o capitalismo ou o sistema de estados), de modo que as "partes" acabam sendo explicadas por um mesmo e invariável "todo", resultando numa concepção funcionalista da mudança social. É necessário tomar as unidades de análise, o "todo", como sistemas em constante formação, cuja dinâmica é determinada por suas "partes". Estas podem ser espaços limitados pelos Estados, mas é mais interessante lidar com recortes que cruzam suas fronteiras, tais como cadeias produtivas e mercantis, formas de poder e dominação, culturas e ideologias, objetos imersos em diferentes ritmos temporais. O tráfico negreiro no Atlântico Sul é um objeto adequado para ser examinado sob perspectiva comparada, pois sua dinâmica só pode ser explicada em escala global e seu impacto atravessa as fronteiras dos domínios americanos dos Estados ibéricos.

Segundo Luiz Felipe de Alencastro, a montagem do complexo do comércio negreiro português só pode ser compreendida à luz de sua articulação com a demanda gerada pelos mercados hispano-americanos.³ Após o Tratado de Alcáçovas, de 1479, a Espanha teve vedado o acesso à costa africana, sendo impedida de participar do comércio de escravos. Carlos V inaugurou a prática de conferir licenças para a atividade como recompensa a súditos que prestavam serviços extraordinários à coroa. Em 1595, Felipe II instaurou os *asientos de negros*, contratos negociados pela coroa e arrematados por comerciantes estrangeiros.⁴

A solução era lógica tendo em vista que a Espanha não possuía feitorias na África, havia escassez de capitais e o sistema de frotas não era adaptável ao transporte de escravos. À coroa era reservado o monopólio fiscal do negócio. O declínio demográfico da população indígena tornou a importação de africanos fundamental para a economia e a estrutura organizativa do império espanhol na América.⁵ Os portugueses arremataram todos os *asientos*

³ ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 77-116.

⁴ VILA VILAR, Enriqueta. "Los asientos portugueses y el contrabando de negros". *Anuario de Estudios Americanos*, XXX. Sevilha, 1973, pp. 557-599; DELGADO RIBAS, Josep M., "The slave trade in the Spanish empire (1501-1808). The shift from periphery to center". In: FRADERA, Josep e SCHMIDT-NOWARA, Christopher (orgs.). *Slavery and antislavery in Spain's Atlantic empire*. Nova York: Berghahn, 2013, pp. 13-42.

⁵ BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno, 1492-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003, pp. 186-187.

leiloados durante o período da União Ibérica. O capital gerado pelos contratos permitiu que Portugal ampliasse seu domínio na África Central, particularmente em Angola, justamente para suprir a demanda por escravos africanos da América espanhola. Após a ruptura entre Lisboa e Madri em 1640, as redes de troca, o equipamento negreiro e toda a infraestrutura montada para os *asientos* foi mobilizada para o abastecimento do Brasil, onde a demanda por escravos africanos crescia vertiginosamente devido ao esgotamento da exploração do trabalho indígena nas plantações de cana e engenhos de açúcar. Essa virada significou uma redefinição profunda no quadro do mercado de trabalho do Atlântico Sul.⁶ Segundo Alencastro, o tráfico negreiro, em virtude da conexão espanhola, havia atingido um volume significativo e um alto grau de integração ao mercado atlântico antes mesmo de estar conectado à agricultura comercial da América portuguesa. Por esse motivo ele sustenta não ser possível examinar o comércio de escravos como efeito secundário da escravidão e da demanda por mão de obra dos empreendimentos coloniais do Brasil.⁷ Para avaliar sua interpretação, a confrontei com os dados sobre o tráfico atlântico disponibilizados pelo *Trans-Atlantic Slave Trade Database*.

Tabela 1

Escravos africanos embarcados para a América espanhola e o Brasil, 1561-1680

	Am. Espanhola	Brasil	Total
1561-70	39.101	1.624	40.725
1571-80	26.146	3.310	29.456
1581-90	47.627	9.264	56.891
1591-1600	59.812	20.488	80.300
1601-10	50.664	40.581	91.245
1611-20	62.908	85.904	148.812
1621-30	72.340	111.013	183.353
1631-40	50.558	69.641	120.199
1641-50	17.892	70.510	88.402
1651-60	28.932	85.810	114.742
1661-1670	10.896	108.563	119.459
1671-1680	6.162	91.131	97.293

Fonte: Voyages Database. 2009. *Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database*.
<http://www.slavevoyages.org> (acessado em 18/11/2014).

⁶ ALENCASTRO, 2000, op. cit., pp. 112-113.

⁷ Id. Ibid., p. 41.

Convém notar que, até 1640, todos os escravos foram transportados em navios de comerciantes portugueses, exceto uma diminuta parte (cerca de dez mil), carregada por britânicos ou holandeses. Entre 1641 e 1680, uma porção mais significativa, aproximadamente setenta mil, foi comercializada por holandeses, espanhóis e britânicos, especialmente na América espanhola, uma vez que os portugueses foram afastados deste mercado.

Os dados apresentados na tabela confirmam e ao mesmo tempo matizam a interpretação de Alencastro. Não há dúvida de que o mercado hispano-americano, a partir de 1590, representou o principal filão para os traficantes de escravos, que desenvolveram toda a infraestrutura e as redes do negócio sustentados pelo capital obtido com os *asientos*. Por outro lado, o fim da União Ibérica não marca exatamente uma clivagem no mercado de trabalho do Atlântico Sul. É certo que, a partir de então, a América espanhola deixou de receber escravos em quantidade significativa, por terem sido afastados os portugueses. Contudo, o mercado brasileiro já despontava como o principal destino dos africanos escravizados desde a década de 1610.⁸

Portanto, uma visão mais equilibrada do tráfico de escravos no Atlântico Ibérico deveria considerar, como faz Alencastro, o peso fundamental da montagem da estrutura comercial (oferta), mas também reconhecer os impulsos gerados pela produção escravista (demanda), que passaram a influenciar o ritmo de funcionamento do negócio. A mesma perspectiva, que considera igualmente oferta e demanda, pode ser aplicada para interpretar a dinâmica do tráfico negreiro nos portos de Rio Grande, Montevideu e Buenos Aires entre 1777 e 1831.

O porto marítimo de Rio Grande, o único da capitania do Rio Grande do Sul, não recebia navios negreiros diretamente da África. Os africanos e crioulos escravizados que lá chegavam eram transportados em embarcações provenientes de outros portos brasileiros,

⁸ É importante sublinhar que entre 1630 e 1654 os neerlandeses ocupavam parte do Nordeste do Brasil, justamente Pernambuco, a região de ponta na produção açucareira. Por isso a quantidade de escravos importados pela América portuguesa diminuiu a partir de 1630 e só voltou aos patamares do intervalo 1621-30 na década de 1660. Julgo que o contexto de guerra impediu os traficantes portugueses de redirecionarem integralmente o volume de escravos antes destinado à América Hispânica ao Brasil.

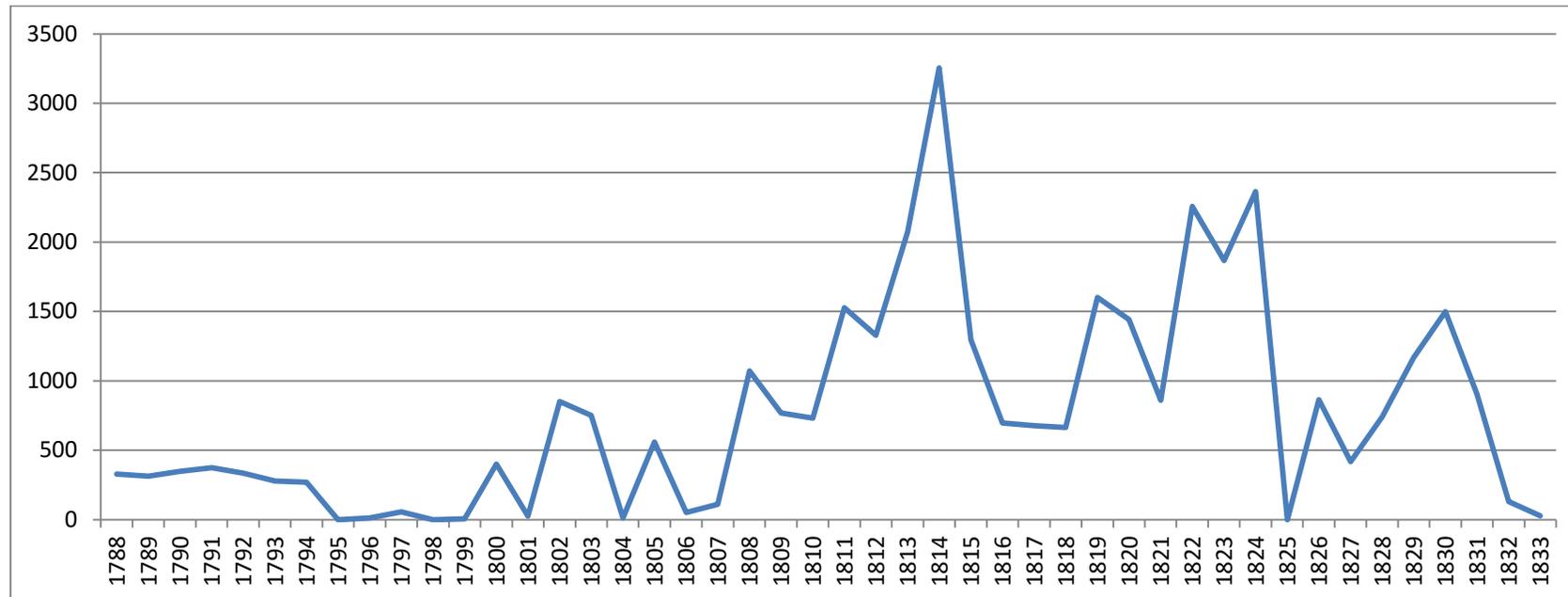
especialmente Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.⁹ Embora não existam dados completos sobre a quantidade de escravos importados pelo Rio Grande do Sul, em trabalho anterior realizei pesquisa a fim de elaborar estimativas. Os dados indicam que, entre 1788 e 1833, desembarcaram pouco mais de 35 mil escravos no porto de Rio Grande.¹⁰

⁹ Sobre as rotas do tráfico que abasteciam o Rio Grande do Sul, cf. 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. São raros os registros de escravos provenientes diretamente da África. Em 1814 e 1815 duas embarcações provenientes de Cabinda desembarcaram cerca de 260 escravos em Rio Grande (cf. OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007, p. 219). O banco de dados *Trans-Atlantic Slave Trade* registra igualmente outros desembarques entre as décadas de 1820 e o início da década de 1850 (cf. *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database* e ALADRÉN, Gabriel. *Sem respeitar fé nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2012, pp. 51-52).

¹⁰ ALADRÉN, 2012, op. cit., pp. 53-60.

Gráfico 1

Escravos desembarcados no porto de Rio Grande, 1788-1833



Fonte: Para os anos de 1788-1794; 1796-97; 1799; 1801; 1802; 1804; 1806-07 e 1822-24 foram utilizados dados de: BERUTE, 2006, op. cit., p. 40. Para os anos de 1800, 1803, 1805, 1808-1815 e 1819-20 foram utilizados dados de OSÓRIO, 2007, op. cit., p. 221. Para os anos de 1816-1818 e 1821, foram utilizados dados de CHAVES, Antônio José Gonçalves. *Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil*. 4. ed. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2004, pp. 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, João L. R. e FERREIRA, Roberto G. *Tráfico interno de escravos e relações comerciais centro-sul (séculos XVIII-XIX)*. Rio de Janeiro: IPEA/UFRJ, 2001 [Cd-Rom].¹¹

¹¹ A elaboração das estimativas dos anos de 1826 a 1833 foi um trabalho realizado em parceria com Gabriel Berute.

Os dados foram tomados de origens diferentes. Quando havia sobreposição e discrepância no mesmo ano, optei pela fonte que informava a maior quantidade de escravos desembarcados. Utilizei as estimativas coligidas por Helen Osório em mapas de importação confeccionados por autoridades do porto de Rio Grande com base nas declarações dos mestres dos navios. Também recorri aos dados reunidos por Gabriel Berute, extraídos de três tipos de documento: as guias de transporte de escravos, o extrato dos escravos da Real Fazenda da vila de Rio Grande e os códices da Polícia da Corte. Para preencher lacunas, me vali das estimativas elaboradas pelo charqueador e comerciante Antônio José Gonçalves Chaves, publicadas em suas *Memórias Econômico-políticas* em 1822. Por fim, para 1826 a 1833, as informações provêm de pesquisa realizada nos códices da Polícia da Corte.

Note-se que as cifras apresentadas expressam patamares mínimos da importação de escravos pelo Rio Grande do Sul. As fontes não contemplam a chegada de escravos via terrestre, uma vez que informam unicamente sobre o movimento do porto de Rio Grande. Mais importante é o fato de que, mesmo no que se refere à rota marítima, os números estão subestimados, particularmente para alguns anos da série. Primeiro, por não existirem dados para os anos de 1795, 1798 e 1825. Segundo, porque para os anos de 1792 e 1822-1833 constam apenas os escravos remetidos do Rio de Janeiro.

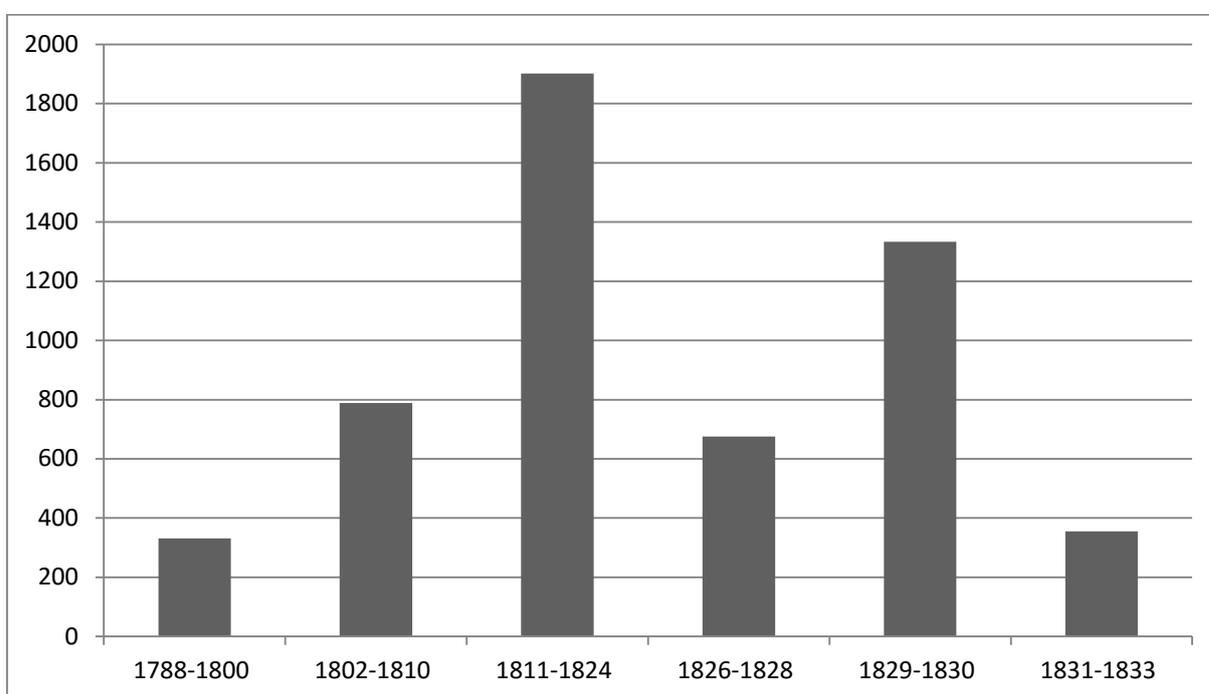
Terceiro, porque nenhuma das fontes contempla a totalidade do movimento do porto. No ano de 1802, por exemplo, os documentos consultados por Berute apresentam a quantidade de 852 escravos desembarcados. Para o mesmo ano, o mapa de importação utilizado por Osório informa a quantidade de 519, uma diferença bastante significativa. O mapa de importação do ano de 1822 indica a quantidade de 1.799 escravos trazidos do Rio de Janeiro. Todavia, os dados dos registros da Polícia da Corte, apontam para o mesmo ano o número de 2.257 cativos enviados do Rio de Janeiro a Rio Grande. Portanto, os mapas de importação registram números mais baixos quando confrontados com outras fontes, confirmando que as estimativas neles baseadas subestimam a quantidade de escravos desembarcados. Infelizmente, esta é a fonte mais regular 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-las 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. A fonte mais precisa entre todas as disponíveis parece ser o extrato de escravos que, infelizmente, só existe para o ano de 1802. A partir de 1822, os dados mais confiáveis provêm dos códices da Polícia

da Corte, mas eles só contemplam os escravos enviados do Rio de Janeiro, ficando excluídas as saídas da Bahia, de Pernambuco e de outros portos menores.¹²

A despeito do problema nos dados, podem ser identificadas algumas tendências na dinâmica do tráfico negreiro para o Rio Grande do Sul. Tomando como base uma média anual, é possível distinguir seis fases:

Gráfico 2

Média anual de escravos importados distribuída pelas seis fases do tráfico negreiro rio-grandense (1788-1833)



Fonte: Dados do Gráfico 1.¹³

A primeira fase, de 1788 a 1800, representa o arranque inicial da economia escravista no Rio Grande do Sul. A instalação das primeiras charqueadas e a integração da capitania aos

¹² Uma possível explicação para as discrepâncias remete ao contrabando de escravos para o Rio da Prata. Poderiam ser registrados nos despachos e mapas de importação o envio/recebimento de escravos para/por Rio Grande, quando na verdade eles ilegalmente estariam sendo despachados para os portos platinos. No entanto, tal conjectura não se sustenta, pois as discrepâncias seguem aparecendo de forma regular depois de 1812, quando o tráfico negreiro para o Rio da Prata foi interrompido. Para uma discussão mais abrangente, cf. ALADRÉN, 2012, op. cit., pp. 55-59.

¹³ Calculei as médias excluindo os anos para os quais não havia dados ou quando eles estavam claramente sub-registrados, o que ocorre nos três primeiros períodos: do primeiro, incorporei apenas os anos de 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794 e 1800; do segundo, os de 1802, 1803, 1805, 1808, 1809 e 1810; do terceiro, os de 1811, 1812, 1813, 1814, 1815, 1819, 1820, 1822, 1823 e 1824. Para o quarto, quinto e sexto períodos foram contabilizados todos os anos, tendo em vista que a fonte de onde foram retirados os dados era sempre a mesma.

circuitos mercantis da América portuguesa, por meio da exportação de couros, trigo e charque, gerou uma demanda por mão de obra escrava. O tráfico negreiro foi regularmente estabelecido, mas com fluxo de atividades ainda pequeno. A média anual de escravos traficados nesse período foi de 331.

Não existem dados para o ano de 1801, de modo que o segundo período corre de 1802 a 1810, quando houve uma elevação da quantidade de escravos importados. A média aumentou consideravelmente em relação ao período anterior, chegando a 789 escravos ao 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 algo imprecisa. Ainda assim, trata-se de um grande salto, que pode ser atribuído a alguns fatores. A Guerra de 1801 abriu duas novas frentes de expansão para os estancieiros rio-grandenses (extremo sul e Sete Povos das Missões), permitindo-lhes incorporar terras e rebanhos de gado, o que contribuiu para estimular a economia da região. O comércio experimentou forte crescimento no período. Por fim, a instalação da corte portuguesa no Rio de Janeiro e a abertura dos portos também foram eventos significativos que, em geral, dinamizaram a economia colonial e impulsionaram o tráfico atlântico para o Brasil, mas seus efeitos foram sentidos com maior força no período posterior.

A terceira fase inicia em 1811 e se alonga até 1824. Trata-se do auge do tráfico negreiro no Rio Grande do Sul. Desconsiderando os anos cujos dados são provenientes das estimativas de Gonçalves Chaves, 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. A média foi de 1.901,5 por ano. Tal elevação explica-se pelo crescimento, de 1810 em diante, do próprio tráfico atlântico luso-brasileiro. Medidas como a liberação dos portos (1808) e os efeitos econômicos da transformação do Rio de Janeiro em capital da monarquia dinamizaram o negócio. Em 1810, mais de 45 mil escravos desembarcaram nos portos brasileiros, cifra muito expressiva, especialmente se comparada aos 29 mil do ano anterior. Até 1824, nunca menos de 30 mil escravos chegaram ao Brasil anualmente e não foi incomum desembarcarem mais de 40 mil.¹⁴ Contudo, o movimento geral do tráfico transatlântico brasileiro não explica integralmente o *boom* verificado no Rio Grande. Mais importante foram os acontecimentos políticos e militares que atingiram a região platina e trariam profundas consequências para o comércio e a produção pecuária no Rio da Prata e no

¹⁴ Dados do *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org> (acessado no dia 06 de dezembro de 2013).

Rio Grande do Sul. Em resumo, os bloqueios navais, requisições de gado, alistamento militar dos trabalhadores rurais e rompimento de circuitos mercantis provocados pelas guerras de independência tiveram como resultado a diminuição das exportações de couro e carne salgada que saíam de Buenos Aires e Montevideú.¹⁵ Esse cenário favoreceu diretamente os produtores rio-grandense, cujos artigos, particularmente o charque, competiam pelos mesmos mercados consumidores, especialmente no sudeste e nordeste brasileiros. O charque rio-grandense chegou a abastecer parte do mercado cubano durante a década de 1810. As invasões militares e a posterior ocupação luso-brasileira na Banda Oriental favoreceram a pilhagem generalizada de rebanhos e a expansão territorial protagonizada por estancieiros rio-grandenses nessa época.¹⁶ Por fim, argumento que retomarei no fim do texto, houve uma reorientação de parte do fluxo de escravos que até 1812 se destinava a Montevideú para o porto de Rio Grande.

O quarto momento, de 1826 a 1828, foi marcado pela desaceleração decorrente dos efeitos econômicos negativos da Guerra da Cisplatina para o Rio Grande do Sul. O estado de guerra, a perda de rebanhos e terras e a interrupção do acesso privilegiado que os proprietários rio-grandenses até então tinham sobre a Banda Oriental explicam a diminuição na quantidade de escravos importados em Rio Grande. O porto de Rio Grande chegou a ser bloqueado por um breve período e embarcações brasileiras que carregavam escravos foram apresadas por corsários autorizados pelas Províncias Unidas do Rio da Prata.¹⁷ Se em 1824 foram importados 2.364 escravos, em 1826 foram apenas 865, caindo para 419 em 1827, no auge da guerra. A média para esse intervalo foi de 675 escravos ao ano.

¹⁵ Ainda que se percebam variações cronológicas importantes no movimento e na distribuição dos produtos exportados pelos dois portos. Para uma apreciação mais detalhada do tema cf. ROSAL, Miguel A. e SCHMIT, Roberto. "Del reformismo colonial borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. Tercera Série, n. 20, 1999, pp. 69-109. As exportações de Buenos Aires sofreram principalmente durante o bloqueio do porto pelos realistas, em 1812 e 1813. Há uma recuperação consistente das exportações de couros a partir de 1815 que, apesar de algumas oscilações, se mantêm nas décadas de 1820 e 1830, até darem um grande salto na década de 1840. Durante o período colonial, somente existiam *saladeros* na Banda Oriental. A produção bonaerense de carne salgada iniciou muito timidamente na década de 1810, tomou algum impulso na década de 1820 e se consolidou na década de 1830. A economia e o comércio da Banda Oriental sofreram mais severamente os efeitos das guerras de independência. Apesar de uma recuperação na época da dominação luso-brasileira, foi somente após a criação da República do Uruguai que o comércio foi plenamente restabelecido e começou a crescer. Sobre os *saladeros* da Banda Oriental cf. SALA DE TOURON, Lucia; TORRE, Nelson de la.; RODRÍGUEZ, Julio C. *Estructura economico-social de la colonia*. Montevideo: EPU, 1967.

¹⁶ Para uma análise mais extensa da conjuntura 1810-1822, cf. ALADRÉN, 2012, op. cit. 65-70. Cf. também a interpretação de 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], pp. 77-79.

¹⁷ CRESPI, Liliana. "Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828)". *Temas de África y Asia*, n. 2, 1993, pp. 109-124; MARTINS, Hélio Leôncio. "O corso nas costas do Brasil, 1826-1828". *RIHGB*, v. 162, n. 411, 2001, pp. 79-94.

Com o fim das hostilidades em 1828, os proprietários rio-grandenses voltaram a importar uma quantidade maior de escravos, mas jamais conseguiram restabelecer os níveis do período 1811-1824. Os efeitos da Guerra da Cisplatina foram trágicos e, embora as atividades econômicas e mercantis tenham se estabilizado, a conjuntura favorável do momento expansionista anterior já havia passado. A produção *saladeril* oriental foi retomada, novamente gerando forte concorrência ao produto rio-grandense no mercado doméstico. A carne salgada de Buenos Aires também atingiu nessa época níveis de produção consistentes, que se mantiveram até 1838. Embora o destino principal das exportações do *tasajo* bonaerense fosse Cuba, o mercado brasileiro adquiria importância cada vez maior.¹⁸ A quinta fase é curtíssima: em 1829, 1.168 escravos foram importados, quantidade que aumentou para 1.499 em 1830, perfazendo uma média de 1.333,5. A diminuição do comércio negreiro durante e após a Guerra da Cisplatina foi muito significativa, especialmente se comparada ao quadro mais amplo: o quinquênio 1826-30 foi o mais intenso da história do tráfico transatlântico no Brasil, com um volume impressionante de 293.935 escravos desembarcados no Império.¹⁹

Nos anos de 1829 e 1830, o tráfico negreiro rio-grandense experimentou um incremento importante em relação ao período da guerra. No entanto, a retomada duraria pouco. A sexta fase corre de 1831 a 1833, último ano para o qual encontrei informações acerca do tráfico rio-grandense. A recuperação verificada em 1829-30 foi bruscamente interrompida pelos efeitos da promulgação da lei de 7 de novembro de 1831. 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. 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 transatlântico de escravos para o Brasil só retomaria força em fins da década de 1830, já na ilegalidade.

¹⁸ Sobre os efeitos negativos da Guerra da Cisplatina sobre a economia rio-grandense, cf. LEITMAN, Spencer. *Raízes sócio-econômicas da Guerra dos Farrapos*. Rio de Janeiro: Graal, 1979 e MIRANDA, Márcia Eckert. *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, pp. 211-228. Sobre as exportações de Buenos Aires e Montevideú, cf. ROSAL e SCHMIT, 1999, op. cit., 69-109.

¹⁹ *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org> (acessado no dia 06 de dezembro de 2013).

Os escravos africanos estiveram presentes desde o princípio da colonização espanhola no Rio da Prata. Quando foi inaugurada a política dos *asientos*, em 1595, comerciantes portugueses passaram a abastecer regularmente a região, por meio da venda clandestina de escravos em Buenos Aires, para obter em troca a prata. Mesmo depois do fim da União Ibérica e da perda dos *asientos*, os portugueses seguiram praticando o comércio ilícito, muitas vezes contando com o apoio de funcionários espanhóis em Buenos Aires. Holandeses, ingleses e franceses também carregavam em seus navios escravos destinados à venda na cidade. A fundação da Colônia do Sacramento, em 1680, deu um impulso importante para o contrabando português na região. De todo modo, durante o século XVII, a entrada de escravos via Buenos Aires era ilegal, com breves períodos de autorização parcial, o que só mudaria no século seguinte.²⁰

A luta dos impérios europeus pelos mercados hispano-americanos, incluindo o rio-platense, se manteve intensa no século XVIII. No contexto da guerra de sucessão espanhola, França e Inglaterra disputaram acirradamente o contrato do *asiento* de escravos, nas mãos da *Compagnie de Guinée* entre 1701 e 1713. Os franceses queriam abrir rotas comerciais no vice-reino do Peru e para isso desejavam negociar escravos em Buenos Aires. O tratado de Utrecht, no entanto, abriu o caminho legal para os ingleses venderem escravos em Buenos Aires, por meio de um contrato de trinta anos com a *South Sea Company*. Em 1721, a companhia também foi autorizada a enviar escravos para o Alto Peru e o Chile. A feitoria da *South Sea Company* foi instalada em Buenos Aires em 1715 e se manteve, com algumas interrupções, até 1738. A Guerra da Orelha de Jenkins (1739-1748) perturbou as relações comerciais entre os impérios britânico e espanhol, mantidas por meio do contrabando, inclusive com os ingleses acessando o mercado rio-platense de forma indireta, via contatos com os portugueses na Colônia do Sacramento. Antes, a resposta espanhola à presença portuguesa no Rio da Prata havia se dado com a fundação de Montevidéu em 1724. Os três portos do Rio da Prata, Buenos Aires, Colônia do Sacramento e Montevidéu passavam a formar um complexo portuário.²¹

²⁰ Sobre o tráfico de escravos para Buenos Aires, cf. STUDER, Elena F. S. de. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: UBA, 1958, pp. 87-102. Sobre os *asientos*, ver VILA VILAR, 1973, op. cit., pp. 557-599. Sobre o contrabando português no período da União Ibérica, cf. CANABRAVA, Alice. *O comércio português no Rio da Prata, 1580-1640*. São Paulo: Edusp, 1984.

²¹ JUMAR, Fernando. "La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen". In: FRADKIN, Raúl (org.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Tomo 2. Buenos Aires: UNIPE/EDHASA, 2012, pp. 132-135. Sobre a disputa entre franceses e ingleses pelo *asiento*, cf. DELGADO RIBAS, 2013, op. cit., pp. 13-42. O período do *asiento* inglês e a presença da *South Sea Company* em Buenos Aires foram objeto de exame de STUDER, 1958, op. cit., pp. 147-238.

Segundo Fernando Jumar, Buenos Aires, Montevidéu e Col nia do Sacramento formavam um complexo portu rio baseado na divis o do fluxo mercantil de prata e couros entre espanhóis, portugueses e ingleses, com o domínio dos comerciantes de Buenos Aires. Governadores e comerciantes portenhos recebiam licenças especiais e utilizavam a rota Colônia do Sacramento-Rio de Janeiro-Lisboa para enviar   Espanha remessas de dinheiro, especialmente quando a navega o espanhola estava bloqueada pelas guerras. A “via portuguesa” do comércio platino também era, evidentemente, rota de comércio ilegal, utilizada por ingleses, portugueses e espanhóis. Não existem informa es que permitam mensurar com exatidão qual o peso do contrabando e das atividades legais na via portuguesa, mas estima-se que, no conjunto, ela correspondia a pelo menos um terço das exporta es metálicas do Rio da Prata entre 1716 a 1778. A perda definitiva da Colônia do Sacramento em 1777 alterou esse quadro, fazendo com que os espanhóis conseguissem atrair para seus circuitos oficiais uma boa parte do fluxo que antes corria pela via portuguesa. O contrabando se manteve, com outros mecanismos, mas ainda tendo a venda de escravos como negócio fundamental.²²

Portanto, no período examinado neste texto, o complexo portuário já não funcionava da mesma maneira, o que provocou um impacto substancial no comércio legal rio-platense. O tráfico negreiro também recebeu forte impulso na mesma época, em parte tributário das reformas implementadas pela coroa espanhola. Desde a década de 1740, foram tomadas medidas para recuperar os níveis de rentabilidade de Potos  e de outros centros mineradores do Alto Peru, com a provisão regular e subsidiada de insumos como a pólvora e o mercúrio, a diminui o de impostos diretos como o quinto e dízimo e o reforço do trabalho *mitayo*. Essas medidas fizeram a minera o altoperuana retomar um ciclo ascendente, o qual teve impacto na renova o das economias regionais a ela historicamente vinculadas. Ao mesmo tempo, o comércio atlântico recebeu forte incentivo, com a cria o do vice-reino do Rio da Prata em

²² Com a perda definitiva da Colônia do Sacramento após os tratados de 1777 e 1778, os portugueses buscaram formas alternativas de inser o nos circuitos mercantis da região, especialmente via Montevidéu, como mostra Marcela Tejerina. De qualquer maneira, a Espanha p de, pelo menos até as invasões inglesas de 1806-1807 e levando em considera o as dificuldades durante os bloqueios comerciais britânicos, enredar em suas malhas o fluxo de mercadorias que antes percorriam o circuito portugu s, o que explica, em parte, o aumento substancial nas exporta es de Buenos Aires e Montevidéu após 1778. Cf. JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tese de doutorado. Paris: EHESS, 2000, pp. 65-115, 284-288; TEJERINA, Marcela. *Luso-brasile os en el Buenos Aires virreinal: trabajo, negocios e intereses en la plaza naviera y comercial*. Bahía Blanca: Ed. Universidad Nacional del Sur, 2004, pp. 71-108. Cf. também o coment rio de William Coxe sobre os efeitos do tratado de 1777: “by annihilating the contraband carried on under the name of the portuguese, a new impulse was given to the trade of Buenos Ayres, and its value as a military and commercial station raised to the highest rank in this part of South America”. COXE, William. *Memoirs of the King of Spain of the House of Bourbon... 1700 to 1788*. v. 3. Londres: Longman, Hurst, Rees and Brown, 1813, pp. 394-395.

1776 e o decreto do "comercio libre" de 1778. Buenos Aires, como capital, teve seu papel de entreposto comercial reforçado pela centralidade administrativa e militar, o que gerou crescimento econômico substantivo e uma expansão pecuária na campanha bonaerense, na Banda Oriental e em Entre-Ríos.²³

O tráfico de escravos também foi objeto de preocupação central nas reformas borbônicas. Na negociação dos tratados hispano-portugueses de 1777-1778, os ministros Floridablanca e Gálvez subordinaram a expansão territorial dos domínios espanhóis na América do Sul em favor dos projetos de reforma comercial ("comercio libre" de 1778) e de nacionalização do tráfico transatlântico de escravos. No entanto, as tentativas espanholas de desenvolver o seu próprio comércio negreiro malograram durante a década de 1780. Após a morte de Gálvez e a crise de 1787-88, houve uma mudança de rumos nas diretrizes para o comércio colonial. Em uma nova onda de reformas, foi liberado o tráfico de escravos, primeiro para Cuba e Porto Rico em 1789 e, depois, para o Rio da Prata, o Chile e o Peru em 1791.²⁴

Estima-se que, entre 1777 e 1812, quando o tráfico foi interrompido pelo governo independente das Províncias Unidas, 70.475 escravos desembarcaram em Montevideu e Buenos Aires. Eles vinham de portos africanos e brasileiros, e eram vendidos nas próprias cidades ou remetidos para as províncias do interior, para o Chile e para o Peru. Cerca de 60% originava-se do Brasil, especialmente do Rio de Janeiro e da Bahia.²⁵ A importância do tráfico de escravos para o Rio da Prata no conjunto do império espanhol pode ser aferida na comparação com Cuba. De acordo com os dados do *Transatlantic Slave Trade Database*, a ilha recebeu 120.806 africanos escravizados entre 1777 e 1812. Isto é, o volume do tráfico rio-platense atingia 58% em relação ao cubano. Havia uma diferença substancial nas rotas mercantis que abasteciam as duas áreas. Em Cuba, os estadunidenses, britânicos, dinamarqueses e franceses, nesta ordem, respondiam por 82% dos escravos desembarcados, enquanto os espanhóis 16% e os portugueses apenas 2%. No Rio da Prata, os primeiros

²³ GELMAN, Jorge e MORAES, María Inés. "Las reformas borbónicas y las economías rioplatenses: cambio y continuidad". In: GELMAN, Jorge; LLOPIS, Enrique; MARICHAL, Carlos (orgs.). *Iberoamérica y España antes de las independencias, 1700-1820. Crecimiento, reformas y crisis*. México: Instituto Mora/Colégio de México, 2014, pp. 31-74.

²⁴ ALADRÉN, Gabriel. "Uma 'bicoca' na costa da África: a política espanhola para o tráfico de escravos, o *Reglamento de Comercio Libre* e as fronteiras ibéricas na América do Sul (1776-1778)". *Revista de Indias* (Madri, no prelo).

²⁵ BORUCKI, Alex. *From shipmates to soldiers: emerging black identities in Montevideo, 1770-1850*. Tese de doutorado. Atlanta: Emory University, 2011, pp. 38-88.

respondiam por 62%, os espanhóis 20% e os portugueses 18%.²⁶ Existe um problema, porém, nos dados do TSTD, pois eles não informam sobre o tráfico interamericano. Em Cuba, dada a importância do comércio intracaribenho, a participação britânica e estadunidense provavelmente era ainda mais elevada.²⁷ No Rio da Prata, o quadro é bem distante do apresentado pelo TSTD. Conforme o exame detalhado realizado por Alex Borucki, os navios portugueses foram responsáveis por 48% dos escravos desembarcados, os espanhóis 29%, os estadunidenses 12%, os britânicos 8%, sendo os 3% restantes de franceses, prussianos, hamburgueses e dinamarqueses.²⁸ Havia uma diferença, portanto, na quantidade de escravos comercializados nas duas rotas, a cubana e a rio-platense, mas havia em especial uma diferença na natureza do comércio, pois o complexo negreiro luso-brasileiro, com o apoio de comerciantes de Montevideú, dominava o mercado de escravos no Rio da Prata.

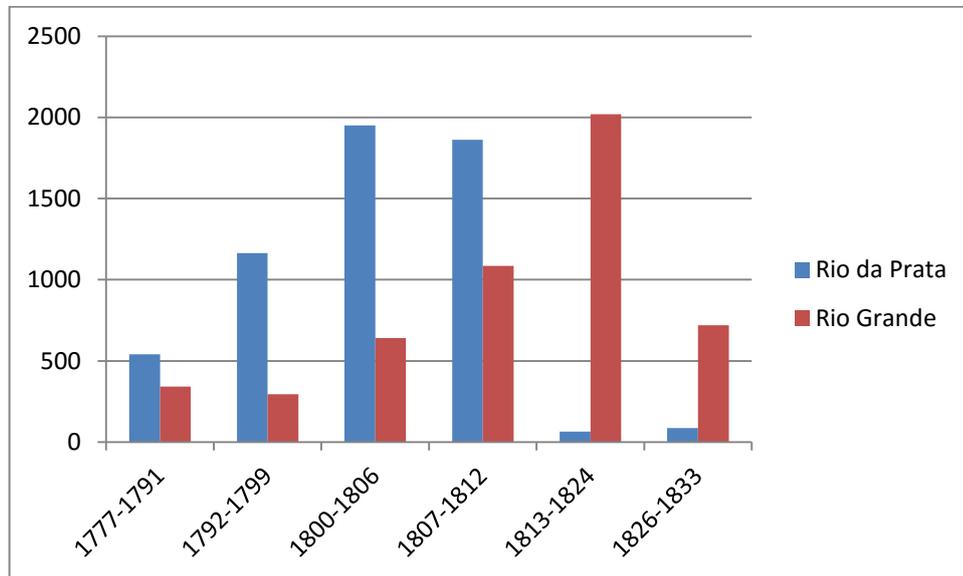
²⁶ *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org> (acessado no dia 06 de dezembro de 2013). Abreviado para TSTD. Note-se que existem opiniões diferentes sobre a dimensão do tráfico negreiro cubano depois da Guerra dos Sete Anos. David Murray e Herbert Klein apresentam números que variam entre 122.606 e 124.823 escravos desembarcados em Cuba entre 1790 e 1812. No TSTD, para a mesma época, consta a cifra de 109.007. Cf. MURRAY, David R. *Odious commerce. Britain, Spain and the abolition of the Cuban slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002 [1980], p. 18; KLEIN, Herbert S. "The Cuban Slave Trade in a Period of Transition, 1790-1843". *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Tome LXII, n. 226-227, 1975, p. 70.

²⁷ KLEIN, 1975, op. cit., pp. 67-88.

²⁸ BORUCKI, 2011, op. cit., p. 73.

Gráfico 3

Média anual de escravos desembarcados em Rio Grande e no Rio da Prata (remetidos de portos brasileiros) distribuída por intervalos (1777-1833)²⁹



Fonte: As médias de Rio Grande foram elaboradas com os mesmos dados do Gráfico 1 e seguindo o mesmo cálculo do Gráfico 2. Para o Rio da Prata entre os anos de 1777 a 1812, utilizei os dados disponibilizados por BORUCKI, 2011, op. cit., pp. 38-88. Para o Rio da Prata entre os anos de 1813 a 1833, as informações provêm de pesquisa realizada nos Códices 390 (volumes 1 a 6), 421 (volume 18) e 424 (volumes 1 a 8) do Arquivo Nacional, consultados a partir do banco de dados produzido por FRAGOSO e FERREIRA, 2001, op. cit.

Vimos que, desde o século XVII, a venda de escravos para o Rio da Prata era um negócio atrativo para os comerciantes portugueses. Apesar da perda da Colônia do Sacramento, o fluxo de escravos provenientes da rota brasileira aumentou. O crescimento da demanda provocado pela expansão econômica da região platina, bem como pelo incentivo dado pela coroa espanhola ao comércio atlântico e ao escravismo no contexto das reformas borbônicas (assim como por sua incapacidade de nacionalizar o tráfico negreiro) certamente beneficiaram os traficantes luso-brasileiros, que puderam ampliar o conjunto de suas atividades no último quartel do século XVIII.

²⁹ **Obs.1:** não tive acesso direto aos dados coligidos por Borucki e tive que seguir, até 1812, os mesmos intervalos por ele definidos em sua pesquisa, para poder calcular as médias anuais. Acredito que a irregularidade dos intervalos não compromete a análise, tendo em vista que eles demarcam a passagem crucial, para o meu argumento, do ano de 1812 para o de 1813. **Obs.2:** os dados para Montevidéu entre 1813 e 1833 estão incompletos, pois não localizei fontes, para além dos despachos do Rio de Janeiro, que pudessem informar sobre a entrada de escravos provenientes do Brasil. O problema dos despachos é que eles são inconsistentes até 1823. De todo modo, ainda que os números certamente estejam subestimados para este período, pode-se afirmar que houve uma queda brusca da atividade negreira no Rio da Prata a partir de 1813. **Obs.3:** os dados para Rio Grande iniciam em 1788, de modo que o primeiro intervalo, no porto brasileiro, corresponde aos anos de 1788 a 1791.

Foi nesse mesmo período que ocorreu uma forte expansão econômica no Rio Grande do Sul, que engatou sua produção pecuária e a nascente indústria do charque ao fortalecimento da escravidão brasileira no contexto do renascimento agrícola. Pode-se perceber que houve um crescimento paralelo do tráfico negreiro para os portos platinos e para Rio Grande no período de 1777 a 1812. Contudo, também fica claro que o mercado platino era muito mais importante e atraente para os comerciantes luso-brasileiros de escravos nessa época. Não apenas pela possibilidade de acessar a valiosa prata espanhola, mas também pelo volume do negócio. Numa comparação do movimento dos portos de Montevideu e Rio Grande entre 1792 e 1812, percebe-se que o Rio da Prata recebeu 34.141 escravos pela rota brasileira, enquanto Rio Grande, neste mesmo período, importou 13.354 (cf. Tabela 2). É verdade que nem todos os escravos originados dos portos do Brasil eram carregados por embarcações e comerciantes luso-brasileiros. Havia presença ativa, nessa rota, de hispano-americanos e de negociantes de outras nacionalidades, mas o domínio era dos luso-brasileiros. Portanto, até 1812, o mercado platino era cerca de duas vezes e meia maior do que o rio-grandense.

Tabela 2

Média anual e quantidade total de escravos desembarcados em Rio Grande e no Rio da Prata (remetidos de portos brasileiros), distribuída por intervalos (1792-1812)³⁰

	Rio da Prata		Rio Grande	
	Total	Média	Total	Média
1792-1799	9313	1164,1	2.354	294,3
1800-1806	13652	1950,3	4.486	640,8
1807-1812	11176	1862,7	6.514	1085,6
1813-1824	-----	-----	24.238	2019,8
1826-1833	-----	-----	5.759	719,9
Total	34.141	-----	43.351	-----

Fonte: Dados do Gráfico 3.

Contudo, os efeitos das guerras de independência alteraram drasticamente esse quadro. A partir de 1811, o mercado rio-grandense de escravos seria muito mais importante para os negociantes que atuavam no comércio de cabotagem na costa do Brasil. Em 1812, o tráfico foi

³⁰ **Obs1.:** como existem muitas lacunas na documentação relativa ao desembarque de escravos em Rio Grande nesse período, foi necessário elaborar uma estimativa para não falsear a realidade pela ausência de provas. Os totais apresentados foram corrigidos pelas médias, as quais, por sua vez, foram calculadas pelo mesmo método utilizado para elaboração do Gráfico 2; **Obs.2:** em virtude de sua inconsistência (cf. observações do Gráfico 3), não incluí os dados relativos ao Rio da Prata (Montevideu) a partir de 1813.

proibido pelas Províncias Unidas do Rio da Prata. O fim da escravidão, no Uruguai e na Argentina, seria um processo longo e conflituoso, concluído em meados do século XIX. No entanto, mesmo que tenham sido registradas entradas de africanos nas províncias platinas nesse período, jamais foi reestabelecida uma rota regular do tráfico negreiro, pelo menos não em quantidades aproximadas às verificadas nas últimas décadas do período colonial. Lecor, ao entrar em Montevideu em 1817, reabriu o mercado oriental aos traficantes luso-brasileiros de escravos, mas o movimento resultante foi pequeno.³¹ O comércio negreiro não havia sido atingido apenas pelas medidas antitráfico dos governos patriotas. O problema era mais grave, pois o estado de guerra e a condução política e econômica das novas unidades políticas criadas na região minaram a capacidade de reprodução ampliada da escravidão rio-platense. Aconteceu exatamente o contrário no Brasil e no Rio Grande do Sul. A escravidão e o tráfico de escravos se fortaleceram com a abertura dos portos e a instalação da corte portuguesa no Rio de Janeiro.³²

Os dados demonstram que a interrupção do tráfico pelas Províncias Unidas produziu uma acentuada elevação na entrada de escravos pelo porto de Rio Grande. É verdade que, desde 1808, já se verificava uma intensificação importante do fluxo, mas o que aconteceu a partir de 1813 foi inédito. Se em 1812 haviam desembarcado 1.330, em 1813 foram 2.073 e, em 1814, 3.256 escravos, entre africanos e crioulos. Nos anos seguintes há uma diminuição do ritmo de entradas (cuja persistência e intensidade é difícil de estimar em razão da inconsistência dos dados), que voltam a crescer em 1822. A média entre 1813 e 1824 atinge 2.020, com uma quantidade estimada de pouco mais de 24 mil escravos desembarcados em Rio Grande ao longo desses doze anos. Esses dados sugerem ter ocorrido uma reorientação do circuito mercantil que conectava Montevideu ao Rio de Janeiro. Fechado o mercado oriental, os comerciantes luso-brasileiros voltaram seus interesses para Rio Grande, onde podiam obter

³¹ ALADRÉN, 2012, op. cit., pp. 278-284. No Uruguai independente o tráfico de escravos, em outro formato, foi retomado na segunda metade da década de 1830. Entre 1834 e 1842, 5.106 africanos entraram em Montevideu na condição de "colonos" (BORUCKI, 2011, op. cit., p. 80), o que perfaz uma média anual bastante expressiva de 638, ainda mais se considerarmos que os africanos se destinavam exclusivamente à Banda Oriental, ao contrário do período colonial, quando eles eram redistribuídos por todo o vice-reino do Rio da Prata. Isso sugere que a mesma dinâmica aqui esboçada para o período c. 1790-1812 (Rio Grande do Sul e Banda Oriental enquanto um espaço produtivo comum, integrado ao complexo negreiro luso-brasileiro, e competindo parcialmente pelos mesmos mercados), pode ter ressurgido após a Guerra da Cisplatina (1825-28) e durado até a abolição da escravidão no Uruguai (1842-46).

³² ALADRÉN, Gabriel. "Tierra, ganado y esclavos: expansión territorial y esclavitud en la frontera luso-brasileña con las provincias del Río de la Plata (c. 1780-1830)". In: CAETANO, Gerardo e RIBEIRO, Ana (orgs.). *Las raíces de la tierra en Iberoamérica en el siglo XIX*. Montevideu: Editorial Planeta, 2015, pp. 317-336.

os mesmos artigos (charque, couros e trigo, a exceção era a prata). O aumento súbito da oferta de escravos contribuiu para o crescimento econômico da capitania rio-grandense.

No Uruguai independente o tráfico de escravos, em outro formato, ressurgiu na segunda metade da década de 1830. Entre 1834 e 1842, 5.106 africanos entraram em Montevideú na condição de "colonos", o que perfaz uma média anual bastante expressiva de 638, ainda mais se considerarmos que os africanos se destinavam exclusivamente à Banda Oriental, ao contrário do período colonial, quando eles eram redistribuídos por todo o vice-reino do Rio da Prata.

O desempenho das exportações rio-grandenses nessa época foi notável. Os três principais produtos comercializados pela capitania eram os couros, o charque e o trigo, que representavam 60% do valor das exportações na década de 1790 e, a partir de 1802, entre 70% e 95% do total. O charque e o trigo se destinavam quase exclusivamente ao mercado interno. O comprador preferencial de charque era a Bahia, mas o Rio de Janeiro, principal comprador de trigo, aumentou suas importações do artigo ao longo da década de 1810. Na mesma década, a exportação de charque para Cuba atingiu cifras respeitáveis. Os couros, por sua vez, eram remetidos ao Rio de Janeiro e depois reexportados para a Europa.³³

Pode-se afirmar que uma parte dos territórios da Bacia do Prata compartilhavam características ecológicas e socio-históricas que deram origem a sistemas produtivos semelhantes, nos quais a pecuária se destacava. Na virada do século XVIII para o XIX, essas áreas (províncias platinas de Buenos Aires e Banda Oriental, e a capitania brasileira do Rio Grande do Sul) apresentavam uma série de características produtivas comuns, bem como estavam integradas, em menor grau, aos mesmos circuitos mercantis.³⁴ Todas produziam trigo, couros e carnes salgadas. Contudo, esses artigos nem sempre competiam nos mesmos mercados e tampouco foram igualmente relevantes nos mesmos momentos. A produção tritícola bonaerense e oriental era voltada principalmente para circuitos mercantis internos. A rio-grandense se destinava ao mercado carioca e perdeu força após a independência do Brasil. Os couros rio-platenses se destinavam ao mercado externo, passando em grande parte pelos portos espanhóis no período colonial (especialmente até 1796), sendo de lá remetidos para a Grã-Bretanha e a França. A esses países se soma os Estados Unidos, completando o quadro dos maiores compradores do couro rio-platense após 1820. O Brasil recebeu couros do Rio da

³³ OSÓRIO, 2007, op. cit., pp. 191-205.

³⁴ JUMAR, 2012, op. cit., pp. 123-157; MORAES, María Inés. *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII: paisajes y desempeño*. Tese de doutorado. Madri: Complutense, 2011, pp. 134-144.

Prata (posteriormente reexportados) durante todo o período, mas não é possível estimar as magnitudes em razão da deficiência dos dados. Creio que a exportação platina de couro competia apenas marginalmente com a do Rio Grande do Sul, talvez no mercado de reexportação carioca, especialmente na conjuntura 1796-1808.³⁵

A produção bonaerense de charque só tem início na década de 1810 e assume um peso expressivo na década de 1820. O destino prioritário era Cuba, mas o Brasil (Rio de Janeiro, sobretudo) foi um comprador importante desde 1821 e ainda mais nas décadas de 1840 e 1850. Com efeito, o charque argentino passa a competir fortemente com o rio-grandense a partir dessa época, mas antes da Revolução Farroupilha (1835-1845) era apenas um concorrente marginal.³⁶

Diferente é o caso do *tasajo* oriental. Os primeiros *saladeros* da Banda Oriental foram montados na década de 1780, primeiro nas proximidades da Colônia do Sacramento e, depois, de Montevidéu. Seus proprietários eram ligados ao comércio ultramarino, embora alguns fossem estancieiros na região da Colônia. Inicialmente, pensava-se em produzir carne salgada em barris para abastecimento da Marinha espanhola, mas logo foram encontrados mercados mais lucrativos e promissores para o *tasajo* (carne seca/charque) em Cuba e no Rio de Janeiro.³⁷ Em 1785 já há registro da saída de uma embarcação de Montevidéu carregando duzentos barris de carne salgada e cem quintais de charque a Havana. Entre 1790 e 1796, cinquenta embarcações fizeram a rota até a ilha caribenha. Até 1796, por volta de 90% da

³⁵ Os dados mais completos sobre as exportações pecuárias de Buenos Aires e Montevidéu e seus circuitos mercantis encontram-se em ROSAL e SCHMIT, 1999, op. cit., pp. 69-109; ROSAL, Miguel A. e SCHMIT, Roberto. "Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768-1854). In: FRADKIN, Raúl O. e GARAVAGLIA, Juan Carlos (eds.). *En busca de un tiempo perdido: la economía de Buenos Aires en el país de la abundancia, 1750-1865*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004, pp. 159-193. Cf. também GARAVAGLIA, Juan Carlos. "De la carne al cuero: los mercados para los productos pecuarios (Buenos Aires y su campaña, 1700-1825). *Anuario del IEHS*, n. 9, Tandil, 1994, pp. 61-96; GELMAN, Jorge. *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*. Buenos Aires: Libros del Riel, 1998. Segundo Rudy Bauss, entre 5% e 10% dos couros remetidos do Rio de Janeiro a Lisboa até 1808 tinha origem no Rio da Prata. Cf. BAUSS, Rudolph William. *Rio de Janeiro: the rise of late colonial Brazil's dominant emporium, 1777-1808*. Tese de doutorado. New Orleans: Tulane University, 1977.

³⁶ Dados das exportações de Buenos Aires em ROSAL e SCHMIT, 2004, op. cit., p. 178. Segundo Samuel Amaral, cerca de 20% do charque portenho se destinava ao Brasil em 1822, participação que aumentou para mais de 50% em 1842, vindo a diminuir nas décadas seguintes. Provavelmente, tão elevada participação no início da década de 1840 foi decorrência da Revolução Farroupilha, que prejudicou o comércio e a produção rio-grandenses, abrindo espaço para o artigo platino. De todo modo, em geral Cuba se mantinha como o destino certo das exportações argentinas de *tasajo*, as quais supriam cerca de 80% do mercado da ilha. Cf. AMARAL, Samuel. *The rise of capitalism on the pampas. The estancias of Buenos Aires, 1785-1870*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, pp. 281-282. Sobre o comércio rio-grandense de charque na segunda metade do século XIX, cf. VARGAS, Jonas. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013, pp. 326-245.

³⁷ MORAES, 2011, op. cit., pp. 201-204.

exportação de carne salgada (charque e em barris) se destinava a Havana, com médias anuais de 30 a 40 mil quintais entre 1793-1795, saltando para 70 mil quintais em 1796.³⁸

Contudo, o bloqueio britânico de 1796 alteraria esse quadro. Embora não existam muitos dados disponíveis, arrisco a hipótese de que, de 1797 em diante, uma parte significativa do charque oriental passou a abastecer os portos brasileiros, principalmente o Rio de Janeiro. Sabe-se que, nessa época, se intensificaram as relações mercantis entre as duas cidades, em razão do bloqueio britânico e da possibilidade de comerciar com navios e portos neutros.³⁹ A chegada de escravos provenientes da rota brasileira aumentou.⁴⁰ E, não por acaso, é justamente a partir de 1796 que começam a pulular petições e reclamações de comerciantes rio-grandenses exigindo a proibição da entrada de embarcações espanholas nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, sob a alegação de que elas carregavam carnes, farinha e couros para os portos brasileiros e levavam escravos para Montevideú e Buenos Aires.⁴¹

A produção oriental já era bastante significativa e comparável à rio-grandense. Rio Grande, entre 1790 e 1797, exportou uma média anual de 393.000 arrobas de charque (isto é, cerca de 98.000 quintais), enquanto Montevideú teria exportado, entre 1787 e 1796, uma média anual de 35.645 quintais de *tasajo* e carne salgada em barris. Entre 1798 e 1808, Montevideú teria exportado anualmente, apenas para Havana, 51.020 quintais de *tasajo*. Rio Grande, entre 1802 e 1808, exportou a média anual de 827.000 arrobas (cerca de 207.000 quintais).⁴² É muito difícil estimar até que ponto o charque oriental competia com o rio-grandense no início do século XIX. Mas, para além das reclamações e observações de contemporâneos, os dados são pouco eloquentes. Os mapas de importação confeccionados pela alfândega do Rio de Janeiro em 1798, 1801 e 1802 não mostram grandes volumes de charque importado de Montevideú. O máximo registrado foram 14.895 arrobas em 1802.

³⁸ SILVA, Hernán Asdrúbal. "La estructuración del comercio y la navegación desde el río de la Plata a Cuba". *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo LI, n. 2, 1994, pp. 61-73.

³⁹ BENTANCUR, Arturo. *El puerto colonial de Montevideo*. Montevideú: FHCE/UDELAR, 1997; COONEY, Jerry. "Oceanic commerce and platine merchants, 1796-1806". *The Americas*, v. 45, n. 4, 1989, pp. 509-524; BROWN, Larissa Virginia. *Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterlands, 1790-1822*. Tese de doutorado. Charlottesville: University of Virginia, 1986; BAUSS, 1977, op. cit.; MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2006, pp. 120-132.

⁴⁰ BORUCKI, 2011, op. cit., p. 59.

⁴¹ Trata-se de vários documentos, emitidos entre 1796 e 1800, que se encontram no Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate, CD-Rom). Rio Grande do Sul, cx. 6, doc. 6 e cx. 7, doc. 47.

⁴² Os dados das exportações rio-grandenses de charque foram retirados de MENZ, 2006, op. cit., pp. 165-175. As médias foram calculadas por mim. Os dados das exportações de Montevideú, bem como as médias anuais, foram retiradas de MORAES, 2011, op. cit., p. 203.

Contudo, o charque oriental desembarcado no Rio de Janeiro era, em sua maioria, transacionado ilegalmente, de modo que não foi devidamente registrado nos documentos alfandegários. Uma indicação desta possibilidade consta num registro da câmara do Rio de Janeiro, datado de 1803, indicando a entrada de 95.000 arrobas de charque do Rio Grande do Sul. A Casa da Alfândega, no entanto, registra a entrada de 184.365 arrobas de charque das "Feitorias da América", um termo que provavelmente incluía os estabelecimentos orientais e rio-grandenses. Se os dados estão corretos, pode ter entrado cerca de 90.000 arrobas de charque oriental no Rio de Janeiro no ano de 1803.⁴³

A década de 1810 foi uma época de ouro para o charque rio-grandense. Além de manter a força no mercado baiano, retomou o peso no mercado carioca. Julgo que isso ocorreu pela dinamização da produção, mas também, principalmente, em função do afastamento do *tasajo* produzido na Banda Oriental, concorrente desde meados da década 1790. O mesmo motivo explica a abertura de um novo mercado para o charque rio-grandense na década de 1810, o cubano.⁴⁴

A virada que se produz em 1811-1813 atinge não apenas o tráfico negreiro, mas também o comércio de charque, indicando que as *hinterlands* de Rio Grande e Montevideu não apenas constituíam um espaço produtivo comum, como também competiam, em grande parte, pelos mesmos mercados. Até 1812, essa integração se completava pela vinculação que ambos os espaços desfrutavam com o complexo negreiro luso-brasileiro e que, possivelmente, voltaram a ter na década 1830. A competição direta entre as duas áreas, à qual se somou a produção portenha durante a Revolução Farroupilha, teria uma importância decisiva na história das relações entre o Brasil e o Rio da Prata ao longo do século XIX.

⁴³ BROWN, 1986, op. cit., pp. 375-377. Os dados de Larissa Brown, no entanto, podem estar sub-representando a exportação rio-grandense para o Rio de Janeiro. Cf. a crítica de OSÓRIO, 2007, op. cit., pp. 183-223.

⁴⁴ A exportação de charque para o exterior foi virtualmente proibida em 1818, após reclamação de comerciantes e senhores de engenho do Rio de Janeiro. Segundo alegavam, o produto era despachado diretamente de Rio Grande a Havana em navios norte-americanos. O governo atendeu o apelo e impôs a pesada taxa de 600 réis por arroba de charque exportado em navios estrangeiros. Em 1822, representantes rio-grandenses ainda reclamavam da perda do atrativo mercado cubano. Cf. BROWN, 1986, op. cit., pp. 377-379; SPALDING, Walter. "Comércio, indústria e agricultura do Estado do Rio Grande do Sul". *Anais do Primeiro Congresso de História e Geografia Sul-Rio-Grandense comemorativo do Centenário da Revolução Farroupilha*. vol. III. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 1936, pp. 215-246.

Bibliografia

- ALADRÉN, Gabriel. "Tierra, ganado y esclavos: expansión territorial y esclavitud en la frontera luso-brasileña con las provincias del Río de la Plata (c. 1780-1830)". In: CAETANO, Gerardo e RIBEIRO, Ana (orgs.). *Las raíces de la tierra en Iberoamérica en el siglo XIX*. Montevidéo: Editorial Planeta, 2015, pp. 317-336.
- _____. "Uma 'bicoca' na costa da África: a política espanhola para o tráfico de escravos, o *Reglamento de Comercio Libre* e as fronteiras ibéricas na América do Sul (1776-1778)". *Revista de Indias* (Madri, no prelo).
- _____. *Sem respeitar fé nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2012.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- AMARAL, Samuel. *The rise of capitalism on the pampas. The estancias of Buenos Aires, 1785-1870*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
- BAUSS, Rudolph William. *Rio de Janeiro: the rise of late colonial Brazil's dominant emporium, 1777-1808*. Tese de doutorado. New Orleans: Tulane University, 1977.
- BENTANCUR, Arturo. *El puerto colonial de Montevideo*. Montevidéo: FHCE/UDELAR, 1997.
- 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.
- BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno, 1492-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- BORUCKI, Alex. *From shipmates to soldiers: emerging black identities in Montevideo, 1770-1850*. Tese de doutorado. Atlanta: Emory University, 2011.
- BROWN, Larissa Virginia. *Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterlands, 1790-1822*. Tese de doutorado. Charlottesville: University of Virginia, 1986.
- 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].
- CHAVES, Antônio José Gonçalves. *Memórias ecônomo-políticas sobre a administração pública do Brasil*. 4. ed. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2004.
- COONEY, Jerry. "Oceanic commerce and platine merchants, 1796-1806". *The Americas*, v. 45, n. 4, 1989, pp. 509-524.
- COXE, William. *Memoirs of the King of Spain of the House of Bourbon... 1700 to 1788*. v. 3. Londres: Longman, Hurst, Rees and Brown, 1813.

- CRESPI, Liliana. "Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828)". *Temas de África y Asia*, n. 2, 1993, pp. 109-124.
- DELGADO RIBAS, Josep M., "The slave trade in the Spanish empire (1501-1808). The shift from periphery to center". In: FRADERA, Josep e SCHMIDT-NOWARA, Christopher (orgs.). *Slavery and antislavery in Spain's Atlantic empire*. Nova York: Berghahn, 2013, pp. 13-42.
- FRAGOSO, João L. R. e FERREIRA, Roberto G. *Tráfico interno de escravos e relações comerciais centro-sul (séculos XVIII-XIX)*. Rio de Janeiro: IPEA/UFRJ, 2001 [Cd-Rom].
- GARAVAGLIA, Juan Carlos. "De la carne al cuero: los mercados para los productos pecuarios (Buenos Aires y su campaña, 1700-1825). *Anuario del IEHS*, n. 9, Tandil, 1994, pp. 61-96.
- GELMAN, Jorge e MORAES, María Inés. "Las reformas borbónicas y las economías rioplatenses: cambio y continuidad". In: GELMAN, Jorge; LLOPIS, Enrique; MARICHAL, Carlos (orgs.). *Iberoamérica y España antes de las independencias, 1700-1820. Crecimiento, reformas y crisis*. México: Instituto Mora/Colégio de México, 2014, pp. 31-74.
- GELMAN, Jorge. *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*. Buenos Aires: Libros del Riel, 1998.
- JUMAR, Fernando. "La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen". In: FRADKIN, Raúl (org.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Tomo 2. Buenos Aires: UNIPE/EDHASA, 2012, pp. 123-157.
- _____. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tese de doutorado. Paris: EHESS, 2000.
- KLEIN, Herbert S. "The Cuban Slave Trade in a Period of Transition, 1790-1843". *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Tome LXII, n. 226-227, 1975.
- LEITMAN, Spencer. *Raízes sócio-econômicas da Guerra dos Farrapos*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- MARTINS, Hélio Leôncio. "O corso nas costas do Brasil, 1826-1828". *RIHGB*, v. 162, n. 411, 2001, pp. 79-94.
- MCMICHAEL, Philip. "Incorporating comparison within a world-historical perspective: an alternative comparative method". *American Sociological Review*, v. 55, n. 3, 1990, pp. 385-397.
- MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2006.
- MIRANDA, Márcia Eckert. *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.
- MORAES, María Inés. *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII: paisajes y desempeño*. Tese de doutorado. Madri: Complutense, 2011.
- MURRAY, David R. *Odious commerce. Britain, Spain and the abolition of the Cuban slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002 [1980].

- OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.
- ROSAL, Miguel A. e SCHMIT, Roberto. "Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768-1854)". In: FRADKIN, Raúl O. e GARAVAGLIA, Juan Carlos (eds.). *En busca de un tiempo perdido: la economía de Buenos Aires en el país de la abundancia, 1750-1865*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004, pp. 159-193.
- _____. "Del reformismo colonial borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. Tercera Série, n. 20, 1999, pp. 69-109.
- SALA DE TOURON, Lucia; TORRE, Nelson de la.; RODRÍGUEZ, Julio C. *Estructura economico-social de la colonia*. Montevideo: EPU, 1967.
- SILVA, Hernán Asdrúbal. "La estructuración del comercio y la navegación desde el río de la Plata a Cuba". *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo LI, n. 2, 1994, pp. 61-73.
- SPALDING, Walter. "Comércio, indústria e agricultura do Estado do Rio Grande do Sul". *Anais do Primeiro Congresso de História e Geografia Sul-Rio-Grandense comemorativo do Centenário da Revolução Farroupilha*. vol. III. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 1936, pp. 215-246.
- STUDER, Elena F. S. de. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: UBA, 1958.
- TEJERINA, Marcela. *Luso-brasileños en el Buenos Aires virreinal: trabajo, negocios e intereses en la plaza naviera y comercial*. Bahía Blanca: Ed. Universidad Nacional del Sur, 2004.
- VARGAS, Jonas. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013.
- VILA VILAR, Enriqueta. "Los asientos portugueses y el contrabando de negros". *Anuario de Estudios Americanos*, XXX. Sevilla: 1973, pp. 557-599.