

MINAS GERAIS, A POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-SUL E O TRÁFICO DE ESCRAVOS: CONSIDERAÇÕES EM TORNO DO CONCEITO DE SEGUNDA ESCRAVIDÃO

Télio Cravo¹

Bolsista Fapesp/Capes nº2014/06264-2

Doutorando em Desenvolvimento Econômico (UNICAMP)

teliocravo@yahoo.com.br

Milena Fernandes de Oliveira²

Docente no Instituto de Economia (UNICAMP)

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo apontar que a inserção do conceito de “Segunda Escravidão” no debate sobre o tráfico de escravos no Brasil procura enquadrar a economia mineira como uma *plantation* cafeeira. Pretende-se neste estudo analisar os dados de importação de escravizados “novos” por Minas Gerais e as controvérsias sobre a associação entre o tráfico de escravos e a natureza da economia de Minas Gerais. O artigo explora os interesses da política de integração do Centro-Sul e da política da escravidão no Império do Brasil. Com base nestas discussões, o trabalho direciona especial atenção para o conceito de “Segunda Escravidão”.

PALAVRAS-CHAVE: Segunda Escravidão; Minas Gerais; Tráfico de Escravos; Economia



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

1. INTRODUÇÃO

Minas Geraes é hum país central distante de beira-mar 80, 100 e mais legoas, cercado de altas montanhas, que o tornam quase incomunicável sem nenhum rio navegado, fazendo todo o seu commercio em costas de bestas. E será esta Província tão rica, como as de beira mar? [...] A Província de Minas Geraes tem de circunferência 700 a 800 legoas; em outro tempo era lhe proibida a abertura de novas estradas e hoje lhe he facultada e se estão abrindo estradas por toda aquela circunferência. E hão de estabelecer-se Registos em toda aquela circunferência? Com que se há de pagar os seos Empregados? [...] Demais o que avulta mais nas somas dos Direitos dos Registos he o que se paga pelos escravos, e o commercio de escravos vai cessar em breve tempo.

Bernardo Pereira de Vasconcelos. Carta aos senhores eleitores da Província de Minas Geraes. [1ed 1827]. 2 ed. Rio de Janeiro: Ed. Alfarrabista brasileiro, 1899, p. 103-104.

Na década de 1980 se iniciou o revisionismo da tese de Celso Furtado (1959) sobre a decadência econômica de Minas Gerais após o fim do ciclo econômico do ouro.¹ Ao contrário da tese furtadiana, Martins procurou demonstrar que Minas Gerais participou do tráfico transatlântico de escravos e apresentou crescimento demográfico populacional.² Do ponto de vista econômico, a região conjugava autossuficiência na produção de gêneros alimentícios e diversificação econômica. Isto é, a dinâmica econômica não poderia ser compreendida pelo paradigma da exportação. Martins associou a escravidão e atividades econômicas internas ao sustentar que Minas era o maior importador líquido de escravos no Brasil do século XIX com uma dinâmica econômica diversificada internamente e com alto grau de autossuficiência.³ Como resultado direto da tese de Martins, a explicação de Celso Furtado sobre a decadência da economia mineira perdia força.⁴

¹ Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil*. [1 ed. 1959]. 15 ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1977.

² Roberto Borges Martins. “A economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. *Texto para discussão n° 10*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1980; Roberto Borges Martins. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: Tamás Szmerecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2º ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.

³ Roberto Borges Martins; Maria do Carmos Salazar Martins. “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, n. 58, p. 105-120, 1984.

⁴ Clotilde Andrade Paiva. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. 229 f. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 1996; Clotilde Andrade Paiva; Marcelo Magalhães Godoy. “Território de Contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. *Anais do X Seminário sobre Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar, 2002, p. 1-58.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

A controvérsia impactou profundamente os estudos sobre a escravidão, o tráfico e a economia do século XIX.⁵ Os impasses levaram o debate para novas questões: I) o crescimento da população escrava seria decorrente do tráfico negreiro ou da reprodução natural?⁶; II) como uma economia autossuficiente, introvertida, conseguiu adquirir capital-dinheiro para efetuar a compra de escravos?⁷; qual seria o tamanho do impacto dos setores exportadores na totalidade da economia mineira?⁸ Os questionamentos apresentam como ponto em comum: o desejo de explicar o singular comportamento demográfico da população escrava no interior da sociedade mineira.⁹

Este trabalho tem por objetivo apontar que a inserção do conceito histórico-estrutural, formulado por Dale Tomich, de “Segunda Escravidão”¹⁰ no debate historiográfico sobre o tráfico de escravos no Brasil pouco considera as discussões sobre a economia mineira e procura enquadrá-la como uma *plantation* cafeeira para explicar a pujança da escravidão e do tráfico.¹¹

2. DA POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-SUL À POLÍTICA DA ESCRAVIDÃO: CONSIDERAÇÕES SOBRE O CONCEITO DE SEGUNDA ESCRAVIDÃO

Em uma interpretação que analisou o abastecimento como uma temática política, Alcir Lenharo (1979) alcançou resultados que ainda permanecem fundamentais para a compreensão da relação entre a política e os transportes nas primeiras décadas do século

⁵ Warren Dean. “Comments on “Slavery in a Nonexport Economy II”. *The Hispanic American Historical Review*, v. 63, n. 3, p. 582-584; Stanley Engerman; Eugene Genovese. “Comments on “Slavery in a Nonexport Economy III”. *The Hispanic American Historical Review*, v. 63, n. 3, p. 585-590, 1983.

⁶ Laird W. Bergad. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004.

⁷ Wilson Cano; Francisco Vidal Luna. “A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese”. In: Wilson Cano. *Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas: Ed. Unicamp, 2002.

⁸ Robert W. Slenes. “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX”. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 18, n. 3, p. 449-495, 1988.

⁹ Sobre o comportamento demográfico da Província de Minas Gerais, consultar: Mario Rodarte. *O trabalho do fogo*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012.

¹⁰ É necessário ressaltar que Tomich, para interpretar o comportamento econômico e demográfico de Minas Gerais, apoia-se no escrito de Celso Furtado (1959), ver: Dale Tomich. A “Segunda Escravidão”. In: *Pelo Prisma da Escravidão*. São Paulo: Edusp, 2011, p.81-97.

¹¹ Tâmis Parron. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1836-1865*. 288 f. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 2009.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

XIX. A tese consiste na análise do papel da integração do Centro-Sul, especialmente no estreitamento de relações entre o Sul de Minas e a Corte, na formação das bases socioeconômicas do Estado nacional, tendo enfoque em dois aspectos: I) o fluxo do excedente comercializado regionalmente e orientado para atender à demanda consumidora da Corte sediada no Rio de Janeiro; II) o entendimento do fenômeno da integração como politicamente orientado para a necessidade de fundamentação das bases políticas do Estado.

Quanto a este último ponto, Lenharo deixa claro que integração nada mais é do que “o processo de articulação mercantil desenvolvido entre as áreas produtoras e o mercado consumidor, viabilizado pelos meios de comunicação existentes entre os dois polos.” (LENHARO, 1979, p. 28). Apesar da simples definição, o processo de integração provocou significativas repercussões no conjunto de políticas conduzidas pelo Estado, originando um processo histórico-social de maior amplitude, denominado por Lenharo de “política de integração do Centro-Sul”:

Desse modo, a organização da produção e a comercialização dos gêneros de primeira necessidade no interior do Centro-Sul, a ocupação, distribuição pelo Estado e concentração de terras nas faixas em que emergiria a economia cafeeira, a abertura de estradas para a regularização do fluxo de mantimentos para o mercado carioca integram um conjunto de transformações que, em última instância, subsidiam a formação das bases estruturais do Estado nacional (Ibidem, 1979, p. 29).

O abastecimento da cidade do Rio de Janeiro torna-se central nessa interpretação. No entanto, com o objetivo de evitar uma narrativa próxima da História Econômica e com foco apenas na questão do abastecimento de gêneros de primeira necessidade, Lenharo volta-se para a projeção política de um setor social novo, oriundo da produção e distribuição de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno. Dentre os comerciantes, tiveram destaque, sobretudo aqueles provenientes da Comarca do Rio das Mortes. Para Lenharo, a referida Comarca recebeu especial atenção no que concerne à



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

construção de estradas nas décadas de 1810 e 1820, o que levou ao seguinte questionamento:¹²

[...] por que as estradas do Comércio e da Polícia, os projetos mais ambiciosos desta etapa administrativa, dirigiam-se para a Comarca mineira do Rio das Mortes, e qual a importância estratégica para a Corte, uma vez seu principal núcleo abastecedor? (Ibidem, 1979, p. 63).

Em 1812, a administração joanina iniciou a obra de construção da estrada do Comércio (também identificada como estrada da Corte para São João Del Rei). A estrada conectava o Sul de Minas, perpassava entre as regiões de Vassouras, alcançava o Porto do Comércio no Rio Paraíba e também o Porto dos Índios às margens do Rio Preto.

A estrada das boiadas ou da Polícia, em 1820, atendia a Comarca do Rio das Mortes, atravessava o Rio Paraíba e alcançava o Rio de Janeiro. Segundo Lenharo, as estradas da Polícia e do Comércio foram agentes importantes para o povoamento, concentração fundiária e expansão da cafeicultura:

Tradicionalmente conhecida como a estrada das boiadas, a estrada da Polícia, assim como sua congênere, a estrada do Comércio, constituíram-se em agentes eficazes de povoamento, valorização da terra, concentração da mesma e irradiação da economia cafeeira a ponto de, posteriormente, serem identificadas como estradas de café. Nem por isso elas deixaram de servir ao fim para o qual foram criadas, o de regularizar o fluxo de mercadorias destinadas ao Sul de Minas para o abastecimento do Rio de Janeiro (Ibidem, 1979, p. 62).

Originário de São João Del Rey, o futuro barão de Aiuruoca, Custódio Ferreira Leite¹³, que se tornou um dos principais cafeicultores de Mar de Espanha na Mata

¹² Segundo Francisco Iglesias, a imposição das circunstâncias conduziu a política econômica do governo de D. João a incentivar a mineração com auxílio da ciência para o aprimoramento da técnica, permitir a entrada de estrangeiros e também a construção de estradas para leste e norte da Capitania: “Minas se beneficiou da vizinhança da Corte. Atinge-a, sobretudo a política econômica que se inaugura, marcada por acentuado liberalismo. Com a abertura dos portos, a liberação da indústria, a permissão da vinda de estrangeiros, o amparo à agricultura e ao comércio, criado o Tribunal da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Estado do Brasil, a economia do país é sacudida na antiga estagnação. Minas figura entre as capitânicas que se alteram no período, pelas medidas que aqui se adotam.” (IGLESIAS, 1964, p. 375). Cf. Francisco Iglesias. Minas Gerais. In: Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *O Brasil Monárquico*. Dispersão e Unidade. Vol. 2, tomo II. São Paulo: Difel, 1964.

¹³ Custódio Ferreira Leite e o seu irmão Francisco Leite Ribeiro atuaram no tráfico interno de africanos novos. Entre 1809 e 1832 os registros da Intendência de Polícia da Corte apontam que os irmãos Leite enviaram no mínimo 1.337 negros novos em 72 remessas. A lista nominativa de 1831, segundo Roberto



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

mineira, participou ativamente da construção do trecho mineiro da estrada da Polícia e empregou escravos nos trabalhos da mesma: “Antes que se convertesse num dos primeiros cafeicultores de Mar de Espanha, na Zona da Mata mineira, passou longo tempo dedicando-se ao serviço de obras públicas, rasgando estradas, construindo pontes.” (Ibidem, 1979, p. 68).

Para Lenharo, a família Leite encerra em sua trajetória um componente singular. Encabeçada pelo barão de Itambé deixou as atividades mercantis em São João Del Rei e assentou morada na região de Vassouras.¹⁴ Suas principais atividades foram mercantis e creditícias.¹⁵ Envolveram-se no tráfico interno de escravos e no fornecimento de crédito a fazendeiros locais para a compra de cativos, mas sem deixar de lado as atividades mercantis da cafeicultura. Essa confluência leva o autor a afirmar que a política de integração do Centro-Sul, voltada para atender o comércio de abastecimento no período joanino e no primeiro reinado, fundou os requisitos materiais (estradas, pontes e ranchos) necessários para a promoção da expansão cafeeira:

[...] o setor social oriundo das Gerais projetou-se através da prestação de serviços para a administração pública, como no caso assinalado do Barão de Aiuruoca ou então por meio de enriquecimento rápido na região, quer atuando junto de proprietários menores, cedendo-lhes

Borges Martins, informa que Francisco Leite Ribeiro possuía 205 escravos, sendo 153 do sexo masculino e somente 52 mulheres: “A maior parte era de africanos – 149 contra 56 crioulos – e a grande maioria deles havia sido importada recentemente: 106 africanos tinham idades entre 10 e 20 anos (era raríssimo importar africanos com menos de 10 anos).” (MARTINS, 2015, p. 93). Em 1840, quando já se encontrava proibido o tráfico de escravos pela lei de 7 de novembro de 1831, Francisco Leite Ribeiro aparece em outra lista nominativa, mas com traços de enriquecimento. A escravaria havia aumentado para 267 escravizados: “Apesar de o tráfico atlântico ter sido proibido em 1831, continuou importando negros novos. Em 1840 foram listados 167 africanos em seu plantel – antes eram 149 – e na lista há várias dezenas de africanos que não aparecem no rol anterior.” (Ibidem, p. 93). Cf. Roberto Borges Martins. “Tesouro revelado”. Revista do Arquivo Público Mineiro, Ano LI, n. 1, p. 80-103, 2015.

¹⁴ Sobre a ocupação no Vale do Paraíba fluminense, especialmente, do município de Vassouras dos membros da família Leite Ribeiro, ver a narrativa descritiva: Affonso de E. Taunay. Fundação de Vassouras – o barão de Ayuruoca, extraordinário propulsor da lavoura cafeeira. In: *História do Café no Brasil*. Volume 2. Tomo II. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, p. 245-258.

¹⁵ Em 1836, Francisco Leite Ribeiro firmou contrato com a Província do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada interprovincial entre a Vila de Magé e o Rio Paraíba nas proximidades de Mar de Espanha. O contrato obrigava-o a calçar a Serra do Couto; concluir a obra dentro de oito anos; estabelecer duas Barreiras fiscais e o direito exclusivo de cobrança pelo tempo de cem anos. Francisco, logo após a celebração do contrato, levou ao presidente de Província um pedido para formação de uma Sociedade. O capital da mesma seria de cem contos de réis, dividido em mil ações de cem mil réis cada uma. A entrada poderia ser feita por dinheiro ou em valor dos escravos. Logo após a conclusão da estrada a administração da sociedade decidiria “sobre o número de escravos (...) que deverão ser conservados para o entretenimento e reparação da Estrada, vendendo-se em proveito dos Socios, em hasta pública, os que sobraem, bem como os animaes, carros e utensílios.” (APM, PP 1/46, Caixa 3, doc. 44).



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

empréstimos rendosos, traficando escravos, quer ligando-se diretamente à produção venda e transportes de café, ou também especializando-se na função de comissários. (Ibidem, 1979, p. 70).

Na interpretação de Lenharo, integração é sinônimo de montagem material do Estado independente. Construir estradas significa, por um lado, normalizar as condições de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, por outro, fomentar a ação integradora do Centro-Sul. Como resultado direto desse processo histórico-social, grupos familiares “se aproximaram da Corte e, através da prestação de serviços ao Estado, conquistaram uma situação política e econômica favorável.” (Ibidem, 1979, p. 66).

Um traço comum, segundo Lenharo, unia esses grupos familiares: a obtenção de benefícios particulares e a ascensão a postos nobiliárquicos. A prestação de serviços inseriram esses setores nativos numa política de barganha com o Estado, resultando na concessão de “favores em troca da prestação de serviços necessários à edificação de suas bases materiais.” (Ibidem, 1979, p. 68):

Esse encontro de interesse releva um traço fundamental da formação do Estado nessa etapa de transição. Não sendo capaz de produzir o aparato político-burocrático necessário, viu-se na contingência de lançar mão das iniciativas de setores empresariais nativos de modo a conceder-lhes amplos favores em troca da prestação de serviços necessários à edificação de suas bases materiais. Isto vale dizer que o Estado enraizado tendeu a abrigar um novo setor emergente e interno à classe dominante, setor esse que o próprio Estado favorecera em sua criação. A nobreza de D. Pedro era, em grande parte, nativa como o era também a alta burocracia de Estado. [...] Não se pretende aqui afirmar que o imperador estivesse envolvido apenas com os interesses dessa aristocracia proprietária do Centro-Sul. A sua cooptação não seria suficiente para desvincular o imperador do grupo de burocratas e altos comerciantes portugueses remanescentes da administração joanina. (Ibidem, 1979, p. 69).

A interligação mercantil do Sul de Minas ao mercado da Corte não se realizou sem a concentração fundiária, a abertura de estradas e a progressiva participação dos proprietários nos empreendimentos administrativos.¹⁶

¹⁶ Partindo das contribuições de Alcir Lenharo, o historiador Afonso de Alencastro analisou o comércio de São João Del Rei e a importância deste na acumulação de capitais (1831-1888). Alencastro enfatiza o papel da região como entreposto comercial para os gêneros de abastecimento que seguiam em direção ao Rio de Janeiro. Através da análise de 803 inventários *post-mortem* afirma que os principais negociantes concentraram suas riquezas em escravos, imóveis rurais e dívidas. As dívidas ativas foram sempre menores



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

O excedente da produção agropastoril viabilizou a integração Centro-Sul.¹⁷ Essa inserção alcançou a esfera da política, permitindo, através da força das relações mercantis e dos interesses consolidados na Corte, a projeção dos representantes políticos do setor abastecedor.¹⁸ Esse grupo político, conjuntamente com setores do Rio e São Paulo, constituíram uma nova geração de políticos, que se moldou entre 1826 a 1837, sobretudo no período da experiência moderada no governo após o 7 de abril:¹⁹

Sob a experiência moderada parecem ter coexistido setores sociais até então ausentes da composição social que sustentara o Estado imperial. O comércio de abastecimento da Corte construiu o elo necessário entre o setor rural ligado à produção e comercialização e os setores urbanos emergentes diretamente afetados pela crise. Padres, jornalistas, advogados, militares formavam uma “inteligência” incipiente, representativa dos novos setores emergentes. Antes vistos como “fantasmas” do construir histórico, os novos setores ganharam

do que as passivas, indicando relativa liquidez. Somente a partir da década de 1870, observa-se a presença de apólices e ações nos inventários, o que revelava a transformação das dívidas mercantis em títulos públicos, notadamente ações de companhias anônimas do setor ferroviário. O dinamismo econômico da região permitiu a fundação em São João Del Rei de três casas bancárias: I) Banco dos Operários (1890); II) Banco Popular (1891); III) Organização bancária Custódio de Almeida & Cia (1832). Por conseguinte, sugere que não apenas a experiência cafeeira agroexportadora da Mata mineira foi capaz de acumular e permitir a emergência do capital bancário em Minas. Cf. Afonso de Alencastro. *A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.

¹⁷ Ver, especialmente, o capítulo “Subsistência e integração”. Cf. Alcir Lenharo. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação da política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979, p. 73-88.

¹⁸ Há uma relativa convergência entre a interpretação de Lenharo e a de Celso Furtado (1959). É necessário sublinhar que, apesar de Lenharo apontar que a tese de Furtado é contraditória quando busca explicar a passagem do processo pós-crise da mineração até a gestação cafeeira (LENHARO, 1979, p. 34), pode-se afirmar que o autor se vale, em grande medida, das seguintes assertivas de Celso Furtado: “A etapa de gestação da economia cafeeira é também a de formação de uma nova classe empresária que desempenhará papel fundamental no desenvolvimento subsequente do país. Essa classe se formou inicialmente com homens da região. A cidade do Rio representava o principal mercado de consumo do país [...]. O abastecimento desse mercado passou a constituir a principal atividade econômica dos núcleos de população rural que se haviam localizado no sul da Província de Minas como reflexo da expansão da mineração. O comércio de gêneros e de animais para o transporte desses constituía nessa parte do país a base de uma atividade econômica de certa importância, e deram origem à formação de um grupo de empresários comerciais locais. Muitos desses homens, que haviam acumulado alguns capitais no comércio e transporte de gêneros e de café, passaram a interessar-se pela produção deste, vindo a constituir a vanguarda da expansão cafeeira.” (FURTADO, 1980 [1959], p. 114-115).

¹⁹ Sobre a experiência moderada no poder, um dos pontos abordados por Lenharo é a hesitação desse grupo político quanto à questão do tráfico negreiro (Lei de 7 de novembro de 1831): “A indecisão moderada se explica em parte pelo fato de que a base social de sustentação da sua gestão era bastante heterogênea, incluindo desde os proprietários e comerciantes associados ao abastecimento até os intelectuais urbanos oriundos da pequena burguesia ilustrada. Poderia ser também que esse fosse um ponto sério de discordância dentro da composição moderada, prevalecendo a postura ideológica do setor urbano pequeno-burguês sobre o ponto de vista dos proprietários interioranos. Trata-se de uma hipótese a investigar.” (Ibidem, 1979, p. 133).



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

representação na Assembleia e nos meios políticos, conquistando um espaço político definitivo [...]. (Ibidem, 1979, p. 128).

Dentre esses representantes, Bernardo Pereira de Vasconcelos se destacou e ganhou proeminência no mundo da política como importante elemento na composição dos moderados em Minas Gerais durante o período do 1º Reinado e a Regência. Iniciou sua trajetória política quando eleito por Minas deputado geral no ano de 1824 e participou ativamente da 1ª legislatura do país (1826). Como resultado da experiência parlamentar nas sessões de 1826 e 1827, escreveu, em dezembro daquele ano, “Cartas aos eleitores da Província de Minas Geraes.”²⁰

Ao longo da “Carta aos eleitores”, o discurso em prol das garantias constitucionais assume o verniz da defesa do *laissez-faire*. O liberalismo de Vasconcelos considerava como inapropriado o envolvimento da autoridade governamental nos assuntos de indústria e do comércio. Para o autor, a crença de que a indústria não poderia prosperar sem a ajuda e proteção do governo estava na origem dos procedimentos inadequados dos governos absolutistas (VASCONCELOS, 1899, [1828], p. 46).²¹

As obras de infraestrutura viária não escaparam da atenção do político liberal. Vasconcelos dedicou um capítulo ao tema, registrando as transformações feitas nas formas de arrematação e de administração das obras públicas.

As experiências brasileiras com construções dispendiosas e mal construídas motivaram a adoção de práticas similares às nações “como a Inglaterra, França, Estados Unidos da América da Norte, onde o viajante, a cada passo, admira as muitas, magnificas e bem-feitas obras públicas.” (VASCONCELOS 1899, [1828], p. 51).

²⁰ Segundo Vasconcelos, a publicação nada mais objetivava do que oferecer aos eleitores uma “sucinta história de meus trabalhos legislativos” (VASCONCELOS, 1899, [1828], p. 3). Os temas abrangem o cotidiano parlamentar, a vida econômica do país e também a formação territorial. Dedicou atenção sobre a anexação da Comarca de São Francisco a Minas Gerais. A Comarca, que havia sido retirada dos domínios de Pernambuco como retaliação aos movimentos revolucionários (Revolução de 1817 e Confederação do Equador de 1824), se encontrava desde 7 de julho de 1824 como pertencente a Minas Gerais. Sobre a questão territorial, ver: Francisco Iglesias. Minas Gerais. In: Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *O Brasil Monárquico*. Dispersão e Unidade. Vol. 2, tomo II. São Paulo: Difel, 1964.

²¹ Para Carvalho (1999), Vasconcelos representa o típico liberal do Primeiro Reinado: defensor do *laissez-faire* e da liberdade de imprensa e contrário ao protecionismo e monopólio estatais. Cf. José Murilo de Carvalho. Introdução. In: *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. São Paulo: Editora 34, 1999.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

As mudanças consistiam nos seguintes aspectos: I) canais, pontes e estradas seriam arrematadas somente após a confecção de plantas e orçamentos; II) os arrematantes teriam seus pagamentos divididos em pequenas prestações.

Segundo Vasconcelos, o pagamento em parcelas garantiria o interesse do arrematante na qualidade de execução da obra, já que o mesmo teria por obrigação conservá-la enquanto recebesse as prestações:

[...] obras de pontes, calçadas, estradas, canais [...] arrematadas, depois de formadas as plantas e orçadas suas despesas, que os arrematantes fossem pagos por módicas prestações, que deviam satisfazer os que dessas obras se quisessem servir, não excedendo nunca a dez anos o tempo de as perceber. (Ibidem, p. 51-52).

A partir de 1828, Vasconcelos passou a defender a continuação do tráfico negro e apontar que a política abolicionista inglesa não só incorporava os seus respectivos interesses econômicos como também atentava contra a soberania brasileira.²²

Como salienta Tâmis Parron (2009), Vasconcelos participou ativamente da tessitura política fomentada pelo Regresso (núcleo do Partido Conservador) em prol da reabertura do tráfico de escravos seja através de decisões do Executivo como em periódicos, falas parlamentares e projetos de lei.

Numa interpretação que examina as defesas do tráfico negro e da escravidão no Império entre 1826 e 1865, Parron explora como os cafeicultores e os proprietários do Vale do Paraíba e da Zona da Mata mineira atuaram na manutenção do cativeiro no Brasil do século XIX. O autor enfatiza a rede de alianças sociopolíticas construídas em torno da permanência e expansão da escravidão, denominando esse processo histórico-social como “política da escravidão”.

Essas alianças se caracterizaram, ao mesmo tempo, tanto por uma construção histórica do discurso pró-escravidão e pró-tráfico em face às conjunturas nacionais e

²² Bernardo Pereira de Vasconcelos exerceu a função de Ministro da Fazenda durante a Regência Trina Permanente. Permaneceu no governo até maio de 1832. Em 1833, atuou como Vice-Presidente da Província de Minas Gerais e se reelegeu para o cargo de deputado geral, retornando à Câmara quando apresentou o projeto de reforma constitucional que foi aprovado com modificações e transformado no Ato Adicional de 1834. Cf. José Murilo de Carvalho. Introdução. In: *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. São Paulo: Editora 34, 1999.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

internacionais como pela utilização do Estado nacional em prol dos interesses das classes senhoriais.

Destaca-se, assim, a aliança tecida para a emergência de uma política do contrabando negreiro (1835-1850), bem como a participação nesse processo político de Bernardo Pereira de Vasconcelos, Honório Hermeto Carneiro Leão, Paulino de Sousa e Rodrigues Torres. Esses líderes do Regresso pautaram sua agenda política em torno de três eixos: interpretação do Ato Adicional (1834); reforma do Código de Processo Criminal (1832) e defesa do contrabando e garantia da propriedade escrava ilegal.

Coube a Vasconcelos, em 1836, formalizar projeto de lei solicitando a invalidação da Lei de 7 de novembro de 1831:

[...] invertendo dois lugares-comuns do início da década: a então criminalização dos proprietários, prevista em lei, deu lugar a uma generosa anistia; a imoralidade social se deslocou dos infratores para os legalistas. Agora, os “especuladores sem consciência” não eram mais os traficantes de escravos nem os fazendeiros criminosos, senão aqueles que delatavam plantéis contrabandeados para lucrar os prêmios estipulados por lei. (PARRON, 2009, p. 105-106).

Os ventos do espectro conservador reconfiguraram o horizonte do contrabando ilegal de escravos, tendo como porta-voz da defesa do tráfico transatlântico o político mineiro.

Vasconcelos foi expressão de como os grupos sociais se organizaram e cooperaram entre si para preservar e fortalecer a produção socioeconômica assentada na escravidão. Em setembro de 1837, o primeiro gabinete regressista foi montado com Vasconcelos à frente da pasta da Justiça e Império; Rodrigues Torres na Marinha; Antonio Peregrino Maciel Monteiro no Ministério dos Estrangeiros; Sebastião do Rego como Ministro da Guerra; Calmon no Ministério da Fazenda.

A política pró-tráfico ecoou e contou com o apoio da imprensa mineira. José Pedro Dias de Carvalho, redator e proprietário do jornal ‘O Universal’ e também aliado de Bernardo Pereira de Vasconcelos, tratou de reproduzir, na primeira página do periódico, o novo consenso sobre o tráfico ilegal de escravos, publicando, sob o título “Contrabando de africanos”, o relatório do Ministro da Justiça apresentado à Câmara dos Deputados. Posicionava a Lei de 7 de novembro de 1831 no patamar de legislações que “não assentão



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

nos costumes, para usos, e interesses e que não respeitão os prejuízos.”²³ Expectativas ali estavam restabelecidas.²⁴ E como tal lhe restava apenas a sua “completa nulidade” (O UNIVERSAL, 1837).²⁵ O governo surgia descrente de cumprir a prescrição normativa de pôr término ao tráfico de escravos. Os lavradores despontavam convictos de que “os ásperos trabalhos do campo, só podem ser feitos por braços Africanos, e que estes braços são muito menos dispendiosos, e mais produtivos do que os braços livres do paiz.” (Ibidem, 1837). Propagava a existência de uma “verdadeira conjuração de todos a favor do tráfico” expresso nas representações encaminhadas aos legislativos provincial e nacional. Prognósticos comparativos afiançavam a superioridade do trabalho escravo:

O lavrador calcula com os jornaes avultados, que deve pagar a trabalhadores livres, e comparando-os com o serviço dos escravos, entende que aquelles lhe sahem muito mais caros. Alem disso, circunstancias peculiares do nosso paiz, e a faculdade com que se podem prover as necessidades da vida por outro modo, affastão as classes mais necessitadas do Estado da condição de criados, que eles reputão uma espécie de escravidão. Tudo isso oferece dificuldades ao agricultor para que possa suprir com braços livres os trabalhos de sua indústria (O UNIVERSAL, Ouro Preto, 28 de junho de 1837).

Na ótica senhorial os arranjos para trabalho dos ditos “livres” significava embaraços intransponíveis. Conjugava, assim, justificação e aceitação do caráter “necessário” da escravidão.

Parron aponta que o tráfico não poderia ressurgir como intenso contrabando sem o apoio institucional de autoridades e estadistas imperiais. Esse apoio se conectou com a expansão do café no mercado mundial, o que permitiu a ação coordenada de líderes políticos e grandes proprietários rurais em prol do tráfico.

Para o autor, a conjuntura, inaugurada a partir de 1837, caracterizada pela desconsideração da Lei de 7 de novembro de 1831, que declarava livres todos os africanos introduzidos ilegalmente no Brasil, não deve ser interpretada como mera continuação do tráfico negreiro legal:

²³ Contrabando de africanos. *O Universal*, Ouro Preto, 28 de junho de 1837, p. 1, c. 1 e 2, p. 2 c. 1.

²⁴ O jornal *O Universal* foi fundado por Bernardo Pereira de Vasconcelos em 1825 na cidade de Ouro Preto. A partir de 1828, José Pedro Dias de Carvalho tornou proprietário e único redator do *O Universal*, conservando a linha editorial.

²⁵ Contrabando de africanos. *O Universal*, Ouro Preto, 28 de junho de 1837, p. 1, c. 1 e 2, p. 2 c. 1.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Ao contrário, a transformação do trato de africanos em contrabando significava a conversão de uma atividade economicamente orientada em uma operação politicamente protegida, isto é, exigia constante padrão de conduta tutelar do Estado, em franco desafio da ordem internacional. Daí não contar com o assentimento automático de estadistas acaso favoráveis à forma legítima do comércio, já em si controversa (PARRON, 2009, p. 72).

Assim, examina a lógica interna das condições institucionais e políticas brasileiras que resultaram na retomada do tráfico ilegal de escravos, privilegiando “uma análise que” articula, “diacronicamente, enunciação parlamentar, formação partidária, articulação social, dinâmica do tráfico negreiro, transformações institucionais do aparelho de Estado e ações de escravos.” (PARRON, 2009, p. 10). Esses aspectos institucionais conjugaram, de um lado, uma série de projetos de lei, decisões executivas, falas parlamentares e, de outro, a permissão sistêmica e vertical das estruturas de poder (Executivo, Senado e Câmara) até o juiz de paz, garantindo a reabertura do tráfico de escravos sob a forma de contrabando.

Os argumentos do estudo buscam superar a visão de que a retomada do tráfico teria sido resultado da prescrição normativa de 1831 ou mera simulação diplomática. A hipótese central é que o crescimento da produção cafeeira teria sido o elemento central para forjar um novo grupo social na dinâmica do contrabando, cujos integrantes eram os grandes proprietários vinculados à agricultura de exportação (PARRON, 2009).

Como indicativo dessa centralidade emergiu como força política o eixo Rio–Vale–Minas, pautando o calendário político e as reivindicações pró-tráfico. Até 1840 a Câmara dos Deputados e do Senado havia recebido 23 representações favoráveis ao tráfico transatlântico de escravos quase todas originárias da região Centro-Sul do país.²⁶ Segundo Parron, a região Centro-Sul (Rio-Vale-Minas) absorveu aproximadamente 574.000 dos 738.000 escravizados aportados no Brasil entre 1831 a 1850. Em termos percentuais, quase 80% de todos os escravos desembarcados (PARRON, 2009).

²⁶ As origens dessas representações indicavam forte presença mineira: Câmara de Barbacena (duas representações), Vila do Presídio, Valença (três representações), Vassouras, Barra Mansa, Resende, Mangaratiba, Areias, Bananal, Província do Rio de Janeiro (três representações), província de Minas Gerais (quatro representações), província de São Paulo (duas representações) e Recôncavo baiano (PARRON, 2009, p. 128).



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Essa linha interpretativa, ao enfatizar a produção agroexportadora cafeeira, apresenta profunda conexão com o conceito “Segunda Escravidão” do historiador Dale Tomich:

A demanda de algodão, café e açúcar atingiu proporções sem precedentes durante o século XIX, e a produção dessas safras revitalizou a escravidão em Cuba, nos Estados Unidos e no Brasil como parte dessa emergente divisão capitalista internacional do trabalho. Isso se refletiu na escala e na natureza da própria produção escrava. Vastas extensões de terra foram abertas, e milhões de escravos postos a trabalhar na produção dessas safras. A nova tecnologia industrial – em especial a estrada de ferro, o navio e os engenhos a vapor – transformaram o processo do trabalho nas novas fronteiras escravas. Por trás dessa expansão estava o poder do capital e do Estado Britânico para organizar o mercado mundial e a divisão internacional do trabalho (TOMICH, 2011, p. 89).

Chama a atenção que o estudo de Tâmis Parron reforça os argumentos de parcela da historiografia que considera Minas Gerais uma das principais regiões importadoras de escravos nas sete primeiras décadas do século XIX (MARTINS, 2002, p. 99-100).²⁷ Parron associa a capacidade de compra de escravizados oriundos do tráfico transatlântico com a força do setor de abastecimento mineiro:

[...] a demanda por africanos novos nesse mercado interno resultava imensa, donde a participação de Minas Gerais ser comparável à do Rio de Janeiro para o lapso 1809-1830. É certo que grande parte da prosperidade mineira, fundada na importação maciça de africanos novos, se devesse ao mercado de abastecimento – politicamente, isso se manifestou nas duas vilas impetrantes, Barbacena e Presídio de Rio Preto, integradas à zona de plantation fluminense pelas Estradas da Política e do Comércio (PARRON, 2009, p. 129, grifo nosso).

Entretanto, Parron também salienta a importância da cafeicultura em Minas Gerais, sem adentrar em pormenores sobre a extensão da *plantation* mineira e sua respectiva produção nos anos de 1830 e 1840:

²⁷ Roberto Borges Martins. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: Tamás Szmrecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2º ed. revista. São Paulo: Hucitec, 2002.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

[...] não se pode desprezar o concurso da montagem gradual da cafeicultura na recém-criada comarca oriental de Paraibuna (fronteira ao Rio de Janeiro), com início nos anos vinte e acentuado arranque nas décadas seguintes. Somados, esses dois setores convergiram politicamente nas quatro representações da província enviadas em 1839 e 1840 (PARRON, 2009, p. 129, grifo nosso).

Como contraponto às proposições de Tâmis Parron, Roberto Borges Martins sustenta a tese de que o volume de importações de escravos para Minas Gerais não se explica pela demanda do setor cafeeiro (MARTINS, 2002). Para o autor, as entradas dos escravizados não coincidem com o ciclo da cafeicultura mineira.

3. APONTAMENTOS SOBRE O TRÁFICO DE ESCRAVOS E A ECONOMIA MINEIRA

Segundo Martins, a cafeicultura em Minas Gerais era quase insignificante na década de 1820. As exportações não ultrapassavam 300 toneladas/ano. No primeiro quinquênio da década de 1830, as exportações de Minas Gerais representavam somente 4,3% do montante total do café escoado pelo porto do Rio de Janeiro. Nos anos de 1850, as exportações de café, proveniente de Minas Gerais, alcançaram a média anual de 10.264 toneladas, o que correspondia, aproximadamente, a 7% do café produzido no Rio de Janeiro.

Quanto ao universo do trabalho escravo, Martins afirma que a cafeicultura, em 1835, ocupou na produção e transporte do café apenas 0,6% do total da província (1.600 escravos). Na década de 1850, os escravizados envolvidos na cafeicultura somavam pouco mais de 2% (7.000 cativos) (MARTINS, 2002, p. 110).

Para Martins, ao longo do século XIX, o traço essencial se manifestou na natureza econômica e no comportamento demográfico. No plano econômico, a província apresentou forte capacidade de importação de escravizados: importação, em termos líquidos, de mais de quatro mil escravizados por ano nas sete primeiras décadas do século XIX.²⁸ Na demografia, num primeiro momento, o comportamento populacional revelou

²⁸ Roberto Borges Martins estima que a província importou aproximadamente 320 mil escravos na primeira metade do século XIX, o que representa cerca de 19% do total do tráfico atlântico para o Brasil entre 1800 e 1852. Em termos globais relativo ao tráfico atlântico no século XIX, Minas incorporou cerca de 11%, abaixo de Cuba que recebeu quase 25% desse total e da província do Rio de Janeiro, que importou cerca de 15%. Martins ressalta a existência de traficantes especializados na reexportação de africanos para Minas.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

que as antigas áreas mineradoras não perderam escravizados para a área cafeeira (MARTINS, 2002, p. 129-130). Entre 1832 e 1872, o crescimento populacional de Minas Gerais indicou uma taxa média de crescimento anual de 2,3% acima da média do Império de 1,7%. Tanto em 1832 como no ano de 1872, Minas Gerais se manteve como a província mais populosa do Império, abrigando, respectivamente, 16,6% e 20,6% (RODARTE, 2012, p. 88-92).

Em sincronia a esses aspectos, a província manteve autossuficiência na produção de gêneros alimentícios durante todo o período imperial. O peso demográfico e a agricultura diversificada produziram um mercado interno capaz de garantir a existência da produção de panos de algodão e o funcionamento de uma indústria siderúrgica de pequenas fundições (MARTINS, 2002, p. 107).

Para Martins, não há associação entre os picos de importações de escravos em Minas Gerais e a expansão cafeeira.²⁹ Segundo o autor, a cafeicultura não explica o crescimento da população escravizada. Essas considerações revelam a complexidade da economia mineira e a necessidade de avaliação de sua singular participação no tráfico.

Escravidão, tráfico e a construção de estradas – essencial para o funcionamento de uma economia com intensos fluxos mercantis de primeira necessidade e o desenvolvimento do setor têxtil e siderúrgico – se correlacionaram e os seus interesses colocaram em movimento a reestruturação não apenas da infraestrutura viária como também da perpetuação da organização do trabalho dependente da manutenção do tráfico.

No caso brasileiro, nas primeiras décadas do século XIX, especialmente na década de 1820, observa-se um recrudescimento da importação de escravos via tráfico transatlântico. Esse expressivo aumento relaciona-se com as perspectivas do fim do tráfico. O gráfico a seguir revela que, entre 1801 e 1857, mais de um milhão e duzentos mil escravizados desembarcaram na região Sudeste do Brasil, indicando que o ápice de

Essa atividade, altamente lucrativa, avalizou negócios vultosos e mais seguros que os dos negreiros oceânicos “*porque em terra não se naufraga e não há quem prenda ou queira mal àqueles que nos fazem bem*” (MARTINS, 2002, p. 104). Cf. Roberto Borges Martins. “Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez”. In: Tamás Szmrecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2º ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.

²⁹ Sobre a Mata mineira, Martins reconhece que a zona cafeeira sofreu acelerada ocupação entre 1835 e 1855. Os municípios da Mata mineira, região onde o desenvolvimento da cultura do café adentrou com maior força, como Leopoldina, Mar de Espanha, Ubá, Pomba e Santo Antônio do Paraibuna apresentavam uma agricultura diversificada com produções agropastoris que exportavam tanto para o Rio de Janeiro como para o interior da província.

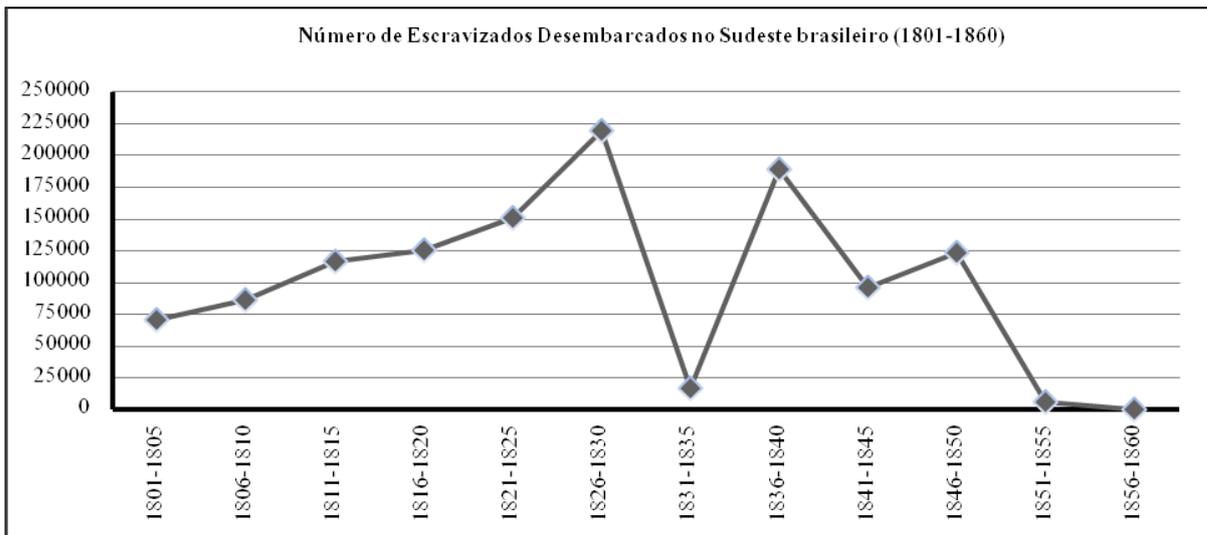


**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

entrada ocorreu nos anos de 1826 a 1830. Portanto, em termos gerais, contabilizando todos os desembarques, alcança-se a soma de mais de um milhão e novecentos mil escravizados destinados ao Brasil entre 1801 a 1857.

Ressalta-se que 62% dos desembarques ocorreram no Sudeste. O gráfico destaca, através da divisão temporal por quinquênios, os ritmos e flutuações do tráfico negreiro apenas no Sudeste brasileiro, considerando o porto da cidade do Rio de Janeiro como principal entrada. Os dados apresentam uma queda vertiginosa nos anos de 1831 a 1835, atingindo baixo número de entradas, justamente no período posterior a promulgação da Lei de 7 de novembro de 1831. No entanto, no quinquênio de 1836 a 1840 observa-se a retomada do tráfico, aproximando os dados de entrada aos patamares da década de 1820.

Gráfico 1 – Escravizados Desembarcados no Sudeste Brasileiro (1801-1860)



(*) Neste gráfico estão ausentes os desembarques dos portos de Pernambuco, Bahia e da região da Amazônia, que somados para o mesmo período alcançam mais de 720 mil escravizados aportados. Entre 1801 e a década de 1850, Amazônia contabiliza 73.860; Pernambuco 215.883; Bahia 431.553 escravizados desembarcados.

(**) Em 1857 foi registrado o último desembarque.

Fonte: Viagens: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico.

<http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

Apesar de a historiografia apresentar significativos avanços sobre o conhecimento do comércio negreiro internacional, pouco se conhece sobre as saídas e a destinação dos



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

escravos “novos” após o desembarque no porto do Rio de Janeiro. Um dos esforços empreendidos nessa direção foi realizado pelos historiadores Fragoso e Guedes.³⁰ Tomando como base os códices da Intendência de Polícia do Rio de Janeiro (1809-1833), buscaram compreender os mecanismos do comércio interno do tráfico de escravos, os seus ritmos e a sua distribuição pelos mercados regionais vinculados ao porto do Rio de Janeiro. As fontes primárias permitiram aos historiadores a construção de um Banco de Dados.

Por um lado, o caráter serial das fontes não impediu a presença de sub-registros e distorções, por outro, esse *corpus* documental possibilitou a identificação do destino de mais de 169.000 escravizados “novos” após o desembarque. As informações sobre as saídas de escravos “novos” do Rio de Janeiro permitem contemplar a representatividade das mesmas em face ao número total de escravizados desembarcados.³¹ Conforme a tabela abaixo, num primeiro momento, nota-se a ausência de referências para determinados quinquênios; em seguida, a baixa representatividade dos dados de identificação do destino dos escravos “novos” nos quinquênios: 1806-1810 e 1811-1815; e, por fim, elevada representatividade de informações no quinquênio 1826-1830, alcançando a identificação de destino de 105.700 (48,0%) dos 220.013 escravizados desembarcados. As oscilações das informações cotejadas se relacionam com as imprecisões e lacunas das fontes primárias.³²

³⁰ Projeto de transcrição e digitação dos códices da Intendência de Polícia da Corte, depositados no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, desenvolvido pelo Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Liphis/UFRJ), coordenado por João Luís Fragoso e Roberto Guedes Ferreira, comissionado pelo Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada (Ipea) e financiado com recursos do Programa Nacional de Pesquisa Econômica do referido Instituto.

³¹ Convém observar que consideramos apenas os escravizados ditos “novos” e excluímos dessa análise os escravos “ladinos”. Essa opção se efetuou uma vez que a denominação “novos” se refere aos escravizados oriundos do continente africano. A expressão “ladino” apresenta maior ambiguidade. O termo “ladino” nos anos de 1830 passa a ser usado como forma de dissimular a entrada de cativos “novos”: “[...] no ano seguinte a 1830, em 1831, ocorreu uma inversão na categoria dos escravos vendidos, já que os novos deixaram de ser predominantes, passando a primazia aos ladinos, o que se manteve até o último ano abarcado pela fonte, 1833, quando os novos sumiram dos Registros. [...] A partir do primeiro dia de julho até o fim do ano, apenas 37 novos foram remetidos. Portanto, os novos quase desapareceram da fonte a partir de julho de 1831, diferentemente dos ladinos, que foram predominantes no segundo semestre. [...] Foi a partir de 1830 que também passaram a ser frequentes expressões como Fulano de tal despacha para tal lugar tantos escravos ladinos de nomes Sicrano e Beltrano de sua antiga propriedade, enfatizando tratar-se de remessa de escravos de antiga propriedade, não de novos” (FRAGOSO; FERREIRA, 2001, p. 49).

³² Segundo Fragoso e Ferreira, inexistem dados para o ano de 1810 e também distorções como, por exemplo, a ausência de escravizados enviados para Minas Gerais em 1823. Os autores sugerem que as informações para o ano de 1823 sobre escravos destinados para Minas Gerais estariam em outro Códice, mas que não foi localizado no Arquivo Nacional. Essas lacunas não só afetam a representatividade dos dados como



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Tabela 1 – Escravos Desembarcados no Sudeste brasileiro e as Remessas de Escravos Novos

Quinquênio	Nº Total de Escravos Desembarcados no Sudeste brasileiro		Nº Total Remessas de Escravos Novos com Destino Identificado Após Desembarque	
	N	%	N	%
1801-1805	70839	5,89	-	-
1806-1810	86298	7,18	1692	2,0
1811-1815	116391	9,68	7620	6,5
1816-1820	125272	10,42	15306	12,2
1821-1825	150849	12,54	37222	24,7
1826-1830	220013	18,29	105700	48,0
1831-1835	17053	1,42	1571	9,2
1836-1840	189035	15,72	-	-
1841-1845	96067	7,99	-	-
1846-1850	123788	10,29	-	-
1851-1855	6490	0,54	-	-
1856-1860	520	0,04	-	-
Total	1202615	100,0	169111	14,1

Fonte: Banco de Dados, Códices, CD-ROM, Ipea, 2001; João Luís Fragoso; Roberto Guedes Ferreira. Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001; Viagens: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico. <http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

Se levarmos em consideração todos os desembarques realizados entre 1801 e 1860 no Sudeste brasileiro e o número de remessas de escravos novos com destino identificado

também impossibilitam assertivas sobre a dinâmica do comércio interno de escravos e a participação das regiões no referido comércio. Cf. João Luís Fragoso; Roberto Guedes Ferreira. *Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças)*. Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

após o desembarque, temos a localização de apenas 14,1% (169.111 escravizados “novos”).

No entanto, se concentrarmos no decênio de 1821 a 1830, alcançamos os seguintes resultados: importação via tráfico transatlântico de 370.862 escravizados e a identificação do destino de 142.922 escravizados após o desembarque. Em termos percentuais, 38,5% do total de escravos desembarcados. Parte expressiva das remessas de escravos “novos” foi destinada para Minas Gerais. No decênio de 1821 a 1830, Minas importou 56.865 escravizados; Rio de Janeiro 47.200; São Paulo 23.044; Rio Grande do Sul 10.190.

Tabela 2 – Remessas de Escravos Novos por Províncias

	Destino das Remessas de Escravos Novos por Províncias										Nº	Total	
	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Rio Grande do Sul		Outros				Remessas de Escravos Novos com Destino Identificado Após Desembarque
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
1801-1805	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1806-1810	377	22,3	87	5,14	1061	62,7	134	7,92	33	1,95	1692	100,0	
1811-1815	3655	48,0	2860	37,5	737	9,67	160	2,1	208	2,73	7620	100,0	
1816-1820	5358	35,0	8842	57,8	775	5,06	4	0,0	327	2,1	15306	100,0	
1821-1825	12694	34,1	10042	27,0	6956	18,7	5139	13,8	239	6,4	37222	100,0	
1826-1830	44171	41,8	37158	35,2	16088	15,2	5051	4,8	323	3,1	105700	100,0	
1831-1835	1216	77,4	173	11,0	102	6,5	62	3,9	18	1,1	1571	100,0	
1836-1840	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1841-1845	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1846-1850	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1851-1855	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1856-1860	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total	67471	39,9	59162	35,0	25719	15,2	10550	6,2	620	3,7	169111	100,0	



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Fonte: Banco de Dados, Códices, CD-ROM, Ipea, 2001; João Luís Fragoso; Roberto Guedes Ferreira. Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001.

Minas Gerais desponta como o destino de mais 67.400 escravos novos, 39,9% das remessas, superando o Rio de Janeiro e São Paulo com, respectivamente, 35% e 15,2% do total de 169.111 escravos remetidos/identificados. Esse resultado não endossa a assertiva de que Minas teria sido a maior importadora de escravos entre 1809 e 1830, tendo em vista as lacunas e distorções dos códices do Arquivo Nacional.³³

Valendo-se dos dados de remessas de escravos “novos”, pode-se afirmar que, no decênio de 1820, dos 370.862 escravizados desembarcados no Sudeste brasileiro, 15,3% foram enviados para Minas Gerais; 12,7% para o Rio de Janeiro; 6,2% para São Paulo; 2,7% para o Rio Grande do Sul, conforme tabela a seguir.

Tabela 3 - Escravos Desembarcados no Sudeste brasileiro e as Remessas de Escravos Novos (1821-1830)

Decênio	Número Total de Escravos Desembarcados no Sudeste		Destino das Remessas de Escravos Novos									
			Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Rio Grande do Sul		Outros	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1821-1830	370.86						2304				562	
	2	100,0	56865	15,3	47200	12,7	4	6,2	10190	2,7	3	1,5

Fonte: Banco de Dados, Códices, CD-ROM, Ipea, 2001; João Luís Fragoso; Roberto Guedes Ferreira. Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001; Viagens: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico. <http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

³³ Sobre os agentes mercantis e famílias mineiras envolvidas no comércio interno de cativos, ver: Fabio W.A. Pinheiro. “Os condutores de almas africanas: concentração e famílias no tráfico de escravos para Minas Gerais, 1809-1830”. *Anais do XIII Seminário Sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2008.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Os dados expõem a potencialidade da economia mineira para a importação de cativos, tornando conceitual afirmar que a região participou ativamente do tráfico transatlântico e com relativa pujança no comércio interno de escravizados no Sudeste brasileiro.

O cotejamento dessas informações ajuda a compreender a importância das relações comerciais entre Minas e o Rio de Janeiro e, portanto, a necessidade de assegurar regularidade nos fluxos mercantis através de boas vias de comunicação: estradas e pontes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados sobre o tráfico, analisados em conjunto com os debates historiográficos, ajudam a robustecer o entendimento em torno da figura política do mineiro Bernardo Pereira de Vasconcelos e suas alianças a favor da continuidade do tráfico negreiro. Por conseguinte, permite compreender as manifestações de apego à escravidão pelos mineiros contra o tratado de 1826 assinado entre Brasil e Inglaterra, que proibia todo o comércio de escravos para o Brasil a partir de março de 1830, e a Lei de 7 de novembro de 1831 que declarava livres todos os escravizados aportados ao Brasil:

Em janeiro de 1829, antes do Tratado entrar em vigor, o Conselho Geral da Província pleiteou seu adiamento por três anos, alegando que “a súbita abolição da importação de escravos” produziria necessariamente “o pasmo dos serviços, principalmente minerais”, e seria “fatal a Minas Gerais”. Foram também mineiros os políticos que lideraram a luta pela restauração da legalidade do tráfico internacional. O senador Felisberto Caldeira Brant, marquês de Barbacena, foi o autor do projeto apresentado em 1837, que anulava na prática a Lei de 1831 e legalizava todas as importações ocorridas em sua vigência. Bernardo Pereira de Vasconcelos combateu, desde o início, o tratado com a Inglaterra, e também apresentou, em 1835, um projeto revogando a Lei de 1831. O gabinete de 19 de setembro de 1837, que ele liderou, como ministro do Império e da Justiça, foi abertamente a favor do tráfico, e permitiu que ele tivesse grande expansão, apesar de ilegal. (MARTINS, 2002, p. 105).



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Observa-se que, apesar da centralidade de Bernardo Pereira de Vasconcelos, a historiografia pouco conhece sobre a atuação do mesmo como vice-presidente de província, após o Ato Adicional (1834),³⁴ e sua participação na execução do primeiro Plano Viário de Minas Gerais (1835).

Em 1834, como resultado do arranjo jurídico-político que substituiu os conselhos gerais e concedeu às assembleias provinciais o direito de tratar sobre estradas e navegação no interior das respectivas províncias, desde que não pertencessem à administração geral do Estado, a primeira legislatura da Assembleia da Província de Minas Gerais promulgou o Plano Viário de 1835.³⁵

O Regimento interno da Assembleia Legislativa de Minas Gerais instituiu o funcionamento de doze comissões em caráter permanente.³⁶ As comissões deveriam ser compostas pelo mínimo de três deputados e o máximo de cinco. Dentre essas, destacava-se a Comissão de Estradas, Pontes, Canais e Navegação Interior dos Rios. A respectiva Comissão, na primeira legislatura, foi formada por três deputados: Bernardo Pereira de Vasconcelos, Francisco de Paula Santos³⁷ e José Pedro Dias de Carvalho.

³⁴ Como vice-presidente da província, em 1833, Bernardo Pereira de Vasconcelos exerceu forte influência na retomada de Ouro Preto dos revoltosos e líderes da Revolta da Fumaça. Com forte conteúdo político e social a Sedição de Ouro Preto tem sido revisitada pela historiografia na última década. Para uma comparação de perspectivas sobre a Sedição da Fumaça e a atuação de Bernardo Pereira de Vasconcelos, ver: Wlamir Silva. *Liberais e povo: a construção da hegemonia liberal-moderada na província de Minas Gerais (1830-1834)*. São Paulo: Hucitec, 2009; Andréa Lisly Gonçalves. *Estratificação social e mobilizações políticas no processo de formação do Estado nacional brasileiro*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008, especialmente o capítulo “*Conflitos étnicos e sedições na província de Minas Gerais (1831-1833)*”.

³⁵ Joaquim Cypriano Ribeiro. *Acto Adicional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas*. Ouro Preto: Typ. da Actualidade, 1881.

³⁶ Comissões permanentes: I) Polícia; II) Poderes e Infrações da Constituição e das Leis; III) Fazenda Provincial; IV) Fazenda Municipal; V) Propostas e Representações das Câmaras; VI) Estatística, Catequese e Civilização de Índios; VII) Instrução Pública; VIII) Estradas, Pontes, Canais e Navegação Interior dos Rios; IX) Negócios Eclesiásticos; X) Força Pública; XI) Redação; XII) Saúde Pública. Cf. Joaquim Cypriano Ribeiro. *Acto Adicional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas*. Ouro Preto: Typ. Actualidade, 1881, p. 119-121.

³⁷ Segundo Leandro Andrade, Francisco de Paula Santos era um importante negociante na década de 1840: “Investia no empréstimo a juros, na troca do ouro, no comércio de escravos e na posse de lavras minerais. Foi eleito deputado provincial por duas vezes na década de 1840 e seis vezes deputado na Assembleia Geral nas décadas de 1850 e 1860” (ANDRADE, 2012, p. 12). Libby (1984) indica que Francisco de Paula Santos participou do sistema de aluguel de escravos para a empresa inglesa de mineração Saint John d’El Rey Mining Company: “[...] em 1867 [...] o comendador Francisco de Paula Santos e seu genro, Sr. Dumont, contribuíram com um total de 414 negros. A maioria desses vieram da Mina de Gongo Soco, pois o comendador Paula Santos era o credor hipotecário da Imperial Brazilian Mining Association quando ela faliu em 1856” (LIBBY, 1984, p. 95). Cf. Douglas Cole Libby. Trabalho escravo e capital estrangeiro no



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

Ressalta-se que a Assembleia passou a ser composta por 36 membros com o tempo de 2 anos para cada legislatura. Dentre os 36 membros da primeira legislatura mineira, o influente político Bernardo Pereira de Vasconcelos se destacou e teve apoio de parte significativa da bancada. Em 1835, foi eleito por 29 dos 32 deputados provinciais para ocupar o cargo de vice-presidente de província. Se por um lado, Vasconcelos teve como aliados padres e grandes proprietários rurais, por outro, a oposição foi composta por jovens deputados, como Teófilo Ottoni, José Antônio Marinho, Joaquim Antão Fernandes e José Alcibiades Carneiro.³⁸

Ao tempo da instalação do parlamento mineiro, Vasconcelos tinha 39 anos de idade e estava no terceiro mandato de deputado à Assembleia Geral do Império. Já havia servido como ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda e era uma celebridade no Brasil Império. Na Província de Minas Gerais, tomara assento no Conselho de Governo e no Conselho Geral de Província desde a criação até a extinção desses órgãos. (RODARTE, 2014, p. 71).

Segundo Claus Rodarte, as disputas e embates na legislatura mineira consolidaram alianças e abalizaram os adversários. Ao fim da primeira sessão legislativa da primeira legislatura da Assembleia Provincial (1835/1837), Vasconcelos rumou para o Rio de Janeiro a fim de tomar assento na Assembleia Geral do Império. Aliados e opositores já se encontravam definidos. As eleições de 1836 para a Assembleia Provincial e para a Assembleia Geral conformaram novas coalizões políticas, bem como ajudaram a alinhar as bases do “sistema regresso” e, portanto, daquilo que se chamaria de “Partido Conservador”.³⁹

Brasil. O caso de Morro Velho. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1984; Leandro Braga de Andrade. “Fortunas subterrâneas: negociantes da capital da província de Minas Gerais e as companhias inglesas de mineração”. *Anais do Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: CEDEPLAR, 2012, p. 1-19.

³⁸ Claus Rodarte. “Os liberais de Minas e o “Regresso”. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, v.50, n. 2, p. 68-85, 2014.

³⁹ O argumento de que a experiência e as disputas nas sessões da legislatura provincial mineira foram fundamentais para alinhar as bases do “sistema regresso” é defendida por Claus Rodarte (2014).



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

REFERÊNCIAS

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO Público Mineiro (APM), PP 1/46, Caixa 1 a 20.

ARQUIVO Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

BANCO de Dados, Códices, CD-ROM, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001.

VIAGENS: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico.
<http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

FONTES IMPRESSAS

BLAKE, Augusto Vitorino Alves Sacramento. **Dicionário Bibliográfico Brasileiro – Edição eletrônica [CD-ROM]**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2011.

CONTRABANDO de africanos. **O Universal**, Ouro Preto, 28 de junho de 1837, p. 1, c. 1 e 2, p. 2 c. 1.

LIVRO da Lei Mineira. **Coleção do Arquivo Público Mineiro**. Livros relativos aos anos de 1834 a 1888.

RELATÓRIOS de Presidente de Província: 1835 a 1888.

RIBEIRO, Joaquim Cypriano. **Acto Adicional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas**. Ouro Preto: Typ. Actualidade, 1881.

RODRIGUES, José Honório. (Org.). **O Parlamento e a evolução nacional**. Vol. 2. A Construção Legislativa 1826-1840, Tomo II. Brasília: Senado Federal, 1972.

VASCONCELOS, Bernardo Pereira de. **Carta aos senhores eleitores da província de Minas Geraes**. [1ª edição 1827]. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Alfarrabista brasileiro, 1899.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, A. de. **A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais**: São João del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, 2002.

ANDRADE, L. B. de. “Fortunas subterrâneas: negociantes da capital da província de Minas Gerais e as Companhias Inglesas de Mineração”. **Anais do Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR, 2012, p. 1-19.

7ª Conferência Internacional de História Econômica e IX Encontro de Pós Graduação em História Econômica



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

BARBOSA, L. S.; GODOY, M. M. Transportes, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infra-estrutura viária na província de Minas Gerais, 1840-1889. **Varia Historia**, v. 30, n. 53, p. 461-486, 2014.

BARBOSA, L. S.; GODOY, M. M. Uma outra modernização: transportes em uma província não exportadora - Minas Gerais, 1850-1870. **Economia e sociedade**, Campinas, v. 17, n. 2, p. 331-358, 2008.

BASTOS, W. de L. **O caminho novo dos Campos Gerais a atual Br-135**. Juiz de Fora: Imprensa Universitária da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1975.

BERGAD, L. W. **Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880**. Bauru: Edusc, 2004.

CANO, W.; LUNA, F. V. de. A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese. In: **Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil**. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

CARVALHO, J. M. de. Introdução. In: **Bernardo Pereira de Vasconcelos**. São Paulo: Editora 34, 1999.

DEAN, Warren. Comments on “Slavery in a Nonexport Economy II”. **The Hispanic American Historical Review**, v. 63, n. 3, p. 582-584.

ENGERMAN, Stanley; GENOVESE, Eugene. Comments on “Slavery in a Nonexport Economy III”. **The Hispanic American Historical Review**, v. 63, n. 3, p. 585-590, 1983.

FRAGOSO, J. L.; FERREIRA, R. G. **Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças**. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001.

FREIRE, J. “Crescimento da população cativa em uma economia agroexportadora: Juiz de Fora (Minas Gerais) século XIX”. **Revista de História (USP)**, v. 1, p. 245-283, 2012.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. 15. ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1977.

GONÇALVES, Andréa Lisly. **Estratificação social e mobilizações políticas no processo de formação do Estado nacional brasileiro**. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008.

IGLESIAS, Francisco. Minas Gerais. In: Sérgio Buarque de Holanda (Org.). **O Brasil Monárquico**. Dispersão e Unidade. Vol. 2, tomo II. São Paulo: Difel, 1964.

7ª Conferência Internacional de História Econômica e IX Encontro de Pós Graduação em História Econômica



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

LENHARO, A. **As tropas da moderação**: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Símbolo, 1979.

LIBBY, D. C. **Transformação e trabalho em uma economia escravista**: Minas Gerais no século XIX. São Paulo, Brasiliense, 1988.

MARQUESE, R. de B. “As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira”. **Revista de História** (USP), v. 169, p. 223-253, 2013.

MARQUESE, R. de B.; PARRON, Tâmis. “Internacional escravista: a política da Segunda Escravidão”. *Topoi*. **Revista de História**, v. 12, p. 97-117, 2011.

MARTINS, R. B. “A economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. **Texto para discussão n° 10**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1980.

MARTINS, R. B. “Tesouro revelado”. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Ano LI, n. 1, p. 80-103, 2015.

MARTINS, R. B. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: SZMERECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). **História Econômica da Independência e do Império**. 2° ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.

MARTINS, R. B.; MARTINS, M. do C. S. As exportações de Minas Gerais no século XIX. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, n. 58, p. 105-120, 1984.

PAIVA, C. A. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX**. 229 f. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 1996.

PAIVA, C. A.; GODOY, Marcelo Magalhães. “Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. **Anais do X Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: Cedeplar, 2002.

PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no império do Brasil, 1826-1865**. 288f. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 2009.

PINHEIRO, F. W. A. “Os condutores de almas africanas: concentração e famílias no tráfico de escravos para Minas Gerais, 1809-1830”. **Anais do XIII Seminário Sobre a Economia Mineira**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2008.

RENGER, F. E. As companhias inglesas de mineração de ouro no tempo de Ernst Hasenclever: 1825 a 1845. In: HASENCLEVER, E. **Ernst Hasenclever e sua viagem às províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2015.



**Minas Gerais, A Política De Integração Do Centro-Sul E O Tráfico De Escravos:
Considerações Em Torno Do Conceito De Segunda Escravidão – Têlio Cravo e Milena
Fernandes de Oliveira**

RODARTE, C. “Os liberais de Minas e o “Regresso””. **Revista do Arquivo Publico Mineiro**, v. 50, n. 2, p. 68-85, 2014.

RODARTE, M. M. S. **O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado – Minas Gerais, 1830**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

SILVA, Wlamir. **Liberais e povo: a construção da hegemonia liberal-moderada na Província de Minas Gerais (1830-1834)**. São Paulo: Hucitec, 2009.

SLENES, R. W. “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: A Economia Escrava de Minas Gerais no Século XIX”. **Estudos Econômicos**. São Paulo, v. 18, n° 3, p. 449-495, 1988.

TOMICH, D. **Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.