

ANAIS DO
VI SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITARIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

TRABALHO LIVRE E TRABALHO ESCRAVO.

VOLUME I

XLIII

Coleção da *Revista de História* sob a direção
do Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.



SÃO PAULO — BRASIL
1973.

ASPECTOS DO TRÁFICO NEGREIRO DO RIO DE JANEIRO (1823-1830) (*).

ARNO WEHLING.

do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro (GB).

OBJETIVOS E LIMITES.

O presente estudo compreende o comentário de trabalhos anteriores sobre o tema, o problema das fontes (ambos, apenas esquematicamente, dado não serem o tema central), um esboço da situação jurídica do tráfico negreiro nos primeiros anos do século XIX e o levantamento numérico do tráfico (relação, índices de mortalidade, procedência, tipos de embarcações e preços), completando-se com conclusões e sugestões de problemas em aberto.

Como principais objetivos traçados neste estudo, temos:

- a). — Levantamento de dados numéricos absolutos no período tratado.
- b). — Estabelecimento dos principais percentuais relativos a:
 - Total do período considerado e variações anuais.
 - Comparações com dados existentes e já divulgados (Bahia).Índice de mortalidade.
- c). — Estabelecimento de números absolutos e percentuais relativos à origem africana.
- d). — Estabelecimento dos preços de escravos.
- e). — Conhecimento adicionais: duração das viagens, tipos de embarcação, produtos comerciados com a África, nomes e atividades dos principais traficantes e áreas de concentração.

(*) . — Comunicação apresentada na 2ª sessão de estudos, Equipe C, no dia 6 de setembro de 1971. (*Nota da Redação*).

f). — Relacionamento possíveis, com a estrutura econômica e suas alterações (Caso da Província do Rio de Janeiro), com o comércio exterior (corresponderia à metade do valor das importações?), com os investimentos (qual a parcela de mão-de-obra servil no custo dos investimentos?), com a situação cambial (em que medida o preço dos escravos acompanha a desvalorização da moeda na década de vinte?), e com a situação demográfica (consequências de súbito aumento da importação de escravos).

Nem todos os objetivos foram alcançados, no entanto. Em alguns casos, foi possível chegar-se a conclusões cabais; noutros, a sugestões abalizadas; às vèzes, porém, não foi possível fixar senão uma hipótese de trabalho.

Os limites do trabalho são, sobretudo, ditados pela escassez documental, obrigando-nos a explorar o mais possível as séries conhecidas, elas mesmo, por exemplo, incompletas a um dado fundamental — os preços. Não foi ensaiado nenhum modêlo, nem utilizada a técnica de amostragem porque, segundo nos parece, o número de variáveis que envolve o problema do tráfico, como será visto adiante, é tão amplo, que dificilmente encontraremos uma fórmula ou uma micros situação ideais, isto é, neste caso, com margem de êrro inferior a 20%.

Reunida a outros estudos, esperamos que a contribuição possa ser útil ao entendimento da situação nova que surge no Brasil do Primeiro Reinado — a monocultura escravocrata do café do Vale do Paraíba — e à compreensão de um fator antigo, mas que aparece com vigor renovado, como nunca, desde a fase ascendente da mineração — o investimento maciço na mão-de-obra servil.

*
* *
*

INTRODUÇÃO.

O problema das fontes para a História do tráfico é bastante conhecido: a queima de documentos, mandada executar pelo governo Provisório. Entretanto, é possível fazer-se o estudo por outras fontes, ou pelo mesmo tipo de material — matrículas de escravos — em outros locais como, por exemplo, o Arquivo do Estado do Rio de Janeiro.

Para o presente trabalho, preferimos consultar para todo o período estudado um tipo de fonte secundária: os jornais da épo-

ca. Embora complementando a pesquisa com documentos que se encontram na seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional (1), na seção Histórica do Arquivo Nacional (2) e no Arquivo Público do Estado da Guanabara (3), além de memórias de contemporâneos, sobretudo viajantes (4) entendemos melhor preencher as séries estatísticas com os dados dos seguintes jornais:

- a). — *Semanário Mercantil*, de julho de 1823 a maio de 1824.
- b). — *Fôlha Mercantil*, de junho a outubro de 1824 (5).
- c). — *Diário Mercantil*, de novembro de 1824 a setembro de 1825.
- d). — *Fôlha Mercantil*, setembro de 1825 (de 13 a 19).
- e). — *Diário Mercantil*, de setembro de 1825 a outubro de 1827.
- f). — *Jornal do Comércio*, de outubro de 1827 a maio de 1830.

Os dados encontrados nos arquivos anteriormente citados, sempre incompletos, referindo-se a uma entrada apenas, serviram tão somente como comparação e confirmação dos noticiados.

Ressalta-se, também, as informações de viajantes, como Walsh e Maria Graham (6), que algumas vezes fornecem totais aproximados aos encontrados, e as da comissão inglesa para o tráfico (7), também próximos ao montante que supomos definitivo.

Podemos classificar, portanto, como de quatro tipos principais as fontes para o estudo do tráfico no Rio de Janeiro, durante o Primeiro Reinado:

Tipo I. — Documentos ainda existentes nos arquivos brasileiros e portugueses. No caso dos primeiros, excluindo o Arquivo do Estado do Rio de Janeiro.

(1). — Como, por exemplo, o “Mapa dos Escravos Exportados de Benguela para o Brasil, de 1762 a 1779”, ou o “Mapa dos Escravos que têm vindo da costa da África para esta cidade”, permitindo boas comparações. Ver o Catálogo da Exposição de História do Brasil.

(2). — Diversos códices sobre remessa e despacho de escravos — códices ns. 166, 184, 388, 390, 424, 425 e 426.

(3). — Para o período estudado, ver os livros de Embarcações, 1822-1823, 57-3-18 e 1823-1828, 57-3-19.

(4). — Sobretudo o perspicaz Reverendo Robert Walsh, *Notices of Brazil*, Londres, 1831, dois volumes e *Voyage en Amérique*, em “Histoire Universelle des Voyages”, tomo 43, Paris, 1833.

(5). — Tornou-se bi-semanal.

(6). — Cf. adiante, Relação Diária das Entradas.

(7). — A documentação do *Foreign Office* é bastante completa, e foi publicada. No Brasil, foi divulgada principalmente pelos diversos “Relatórios”, do Ministério de Negócios Estrangeiros (para o período 1831-1851 há o *Índice Analítico* de Saboia Medeiros, publicado em 1938) e por A. C. Tavares Bastos, *Cartas do Solitário*, São Paulo, 1948.

Possivelmente no Arquivo Público Mineiro não mais existam livros de matrículas dos escravos, mas apenas documentos que a eles se referem indiretamente. No caso dos arquivos portugueses, um primeiro esforço neste sentido foi realizado por Edmundo Correia Lopes, para a exportação da costa africana (8).

Tipo II. — Documentos divulgados pelo *Foreign Office*, com base em informações vindas do Rio de Janeiro.

Tipo III. — Jornais da época, com a desvantagem de noticiarem apenas durante a fase legal do tráfico, isto é, até 1830. Permitem-nos, porém:

- a). — acompanhar diàriamente o fluxo do comércio negreiro.
- b). — ampliar nossos conhecimentos sôbre o comércio Rio de Janeiro-portos africanos.
- c). — estabelecer uma relação entre o total das entradas e as mortes ocorridas.
- d). — conhecer a duração das viagens e a tonelagem dos navios.
- e). — tomar conhecimento de fatores intervenientes, como atos de pirataria.
- f). — conhecer os principais traficantes e seus prespostos, o que abre inúmeras vias para a História Social e pode servir de base para novas pesquisas em arquivos públicos, notariais e paroquiais.

Tipo IV. — Informações de viajantes, não apenas quanto a dados numéricos, mas relativos a diversos outros aspectos do tráfico, inclusive mentalidade.

*
* *
*

BIBLIOGRAFIA

A bibliografia sôbre o tráfico, quanto à temática, pode ser dividida em informações de natureza econômica e estudos sôbre o significado diplomático da extinção do tráfico. Sem dúvida, pela discussão que suscitou, é muito mais extensa a segunda.

Excluídos os estudos gerais sôbre História Econômica e escravidão, que, neste particular, apenas seguem os autores especializados (com a exceção do trabalho de Maurício Goulart) (9) temos, a nosso ver, quatro bons estudiosos do assunto: Afonso Tau-nay, Brás do Amaral, Alfredo Gomes e Luís Viana Filho.

(8). — Edmundo Correia Lopes, *A Escravatura, subsídios para sua História*, Lisboa, 1944.

(9). — Maurício Goulart, *Escravidão Africana no Brasil — das origens à extinção do tráfico*, São Paulo, 1949.

Os estudos de Afonso Taunay (10) constituem-se no mais completo repositório de informações a propósito do tráfico, completando-se com comentários interpretativos a cada uma das fases ou "ciclos" geográficos que estabelece, para cada século.

O estudo de Hermenegildo Brás do Amaral (11), redigido para o I Congresso Internacional de História da América, procura situar a origem étnica dos escravos importados, já sob nítida influência dos trabalhos de Nina Rodrigues, à exceção dos coligidos na década de trinta, e que não haviam sido publicados à época. As contribuições de Alfredo Gomes (12) elucidam sobretudo as quantidades, tanto a comunicação ao IV Congresso de História Nacional, como os artigos de jornais.

Finalmente, o artigo de Luís Viana Filho (13): *Rumos e Cifras do tráfico Baiano*, dá boas informações sobre a situação regional do comércio de escravos.

É de justiça acrescentar ainda dois estudos mais amplos, de autores estrangeiros. O clássico de Allan K. Manchester (14) reúne as duas tendências comentadas dos estudos sobre o tráfico, e se baseia em documentação brasileira, portuguesa e inglesa; e o estudo mais tecnicista — na medida em que encaremos desta forma o setor mais economicista da historiografia francesa ligado ao grupo dos *Annales* — de Pierre Verger (15).

Parece-nos, no entanto, que em matéria de colocação metodológica face ao assunto, muito há ainda por fazer, tanto no que respeita a interpretação, como no que tange ao próprio critério de seleção da informação (16).

(10). — Afonso de E. Taunay, *Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial*, Rio de Janeiro, 1941 e os três artigos publicados em "Mensário" ns. 1, 2 e 3, respectivamente *Notas sobre as últimas décadas do tráfico*, *As últimas décadas do tráfico e Cessação do Tráfico*, Rio de Janeiro, 1938.

(11). — H. Brás do Amaral, *Os grandes mercados de escravos africanos. As tribos importadas. Sua distribuição regional*, tomo especial da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 1922.

(12). — Alfredo Gomes, *Achegas para a História do tráfico africano no Brasil. Aspectos Numéricos*, in "Anais do IV Congresso de História Nacional", Rio de Janeiro, 1950. O artigo *Os negros através dos números* foi publicado no *Correio Paulistano* de 22-1, 26-1, e 2-2 de 1949.

(13). — Luís Viana Filho, *Rumos e Cifras do tráfico baiano*, in "Revista de Estudos Políticos", n. 1, Rio de Janeiro, 1940.

(14). — Allan K. Manchester, *British Preeminence in Brazil. Its rise and decline*. Chapel Hill, 1933. Ao qual podemos acrescentar o recente estudo de Leslie Bethel. *The abolition of Brazilian Slave Trade*. Londres, 1970, especialmente os títulos I-III.

(15). — Pierre Verger, *Flux et reflux de le Traite des Nègres entre le golf de Bénin et Bahia de Todos os Santos*, Paris, 1969.

(16). — Ver mais adiante as Conclusões.

CONCLUSÕES

Podemos estabelecer desde já algumas conclusões relaciona-
da aos dados numéricos encontrados sôbre a intensidade do tráfico
no Rio de Janeiro no Primeiro Reinado.

As conclusões encontradas são de quatro tipos diversos: as
informações numéricas, quantitativas; as interpretações possíveis, fa-
ce aos dados já conhecidos; os novos dados a serem procurados;
e, finalmente, as possibilidades estatísticas que se abrem para o
conhecimento aproximado sôbre o tráfico no Período Regencial,
onde existe um hiato de dez anos na documentação.

*

Informações.

Parece-nos extremamente significativa a quantidade de escra-
vos entrados no Brasil no período estudado, quanto à população
total do País (5,1%); da região a que se destinaram (13,2%); e
quanto à população escrava, total (18,2%) e regional (44,9%).

Este enorme afluxo teve, ao menos, dois aspectos fundamen-
tais: o primeiro pressentido pelos historiadores econômicos, pelo
que significava de investimento maciço em mão-de-obra — basta
que se estabeleça a relação entre a importação do Brasil no perí-
odo e o comércio negreiro, contando-se o escravo entre 180\$000 e
250\$000.

Veremos que de um terço à metade de nossas importações
eram representadas por negros. O segundo, ligado à formação étni-
ca do Brasil, acentuando-se ainda mais a taxa da população negra
— e parda — sôbre a branca. A inquietação que tal fato provocou,
e a proximidade da revolta negra do Haiti, explicam os comen-
tários de muitos autores sôbre a necessidade de estimular a imi-
gração de modo a contrabalançar a influência demográfica do
elemento negro.

O crescimento da importação, a partir de 1826, é outra cons-
tatação importante, pela proximidade do fim do tráfico legal. Bas-
ta ver que, enquanto os de 1823, 1824 e 1825 apresentam em re-
lação à média das importações, respectivamente, 0,2 e 1 meses
positivos, os anos seguintes apresentam 5 (1826), 5 (1827), 5
(1828), 8 (1829) e 4 (1830) meses positivos, os três últimos com
variações altas.

Constata-se, igualmente, que um investimento dêste tipo, ma-
ciço, embora imperativo, transformava-se num círculo vicioso, cul-
minando numa contradição: precisava-se de escravos para a agri-
cultura de exportação, esta expandia-se devido ao crescimento de-
mográfico europeu, que por sua vez originou-se de um processo
industrial que necessitava (ainda que secundariamente) dos mer-

cados coloniais para a colocação de produtos. Jamais, portanto, a possibilidade de expandir-se um mercado interno, já que o escravo era mero produtor. A correção do problema foi conseguida apenas com a imigração européia, instalando-se a pequena propriedade familiar, no sul. Relacionar, porém, êste fato puramente econômico, com a pressão da Inglaterra sôbre a questão do tráfico, como têm ocorrido, quer nos parecer um exagêro conceitual: nada, na documentação existente, pode provar um desejo manifesto do govêrno inglês em conseguir o fim do tráfico e mesmo da escravidão, visando aumentar o mercado interno nestas áreas, com o fim de colocar seus produtos manufaturados. Antes pelo contrário: a história da Jamaica, por exemplo, mostra-nos claramente de que maneira foram prejudicados os interesses ingleses com a abolição do tráfico. Embora o assunto diga mais respeito à historiografia britânica, é preciso lembrar que o fato de existir uma *modernidade* no liberalismo inglês das três primeiras décadas do século XIX, não significa necessariamente uma opinião global às formas conômicas antigas — inclusive o tráfico e a escravidão — *notando-se muito mais uma oposição moral e racionalista do que econômica.*

Outro fato que precisa ser relacionado a êste afluxo de escravos é a razão pela qual seu preço manteve-se estável inicialmente, e depois continuou aumentando, a despeito dos grandes contingentes. A única explicação é o igualmente extraordinário aumento de produção da região, sobretudo Rio de Janeiro e o sudeste mineiro, o que torna a relação exportação de produtos agrícolas/escravos (melhor, pela fidedignidade dos dados do que a produção/escravos) um ponto de partida útil para futuras pesquisas.

O índice de mortalidade médio encontrado, de 5,1%, alterou-se sômente nos dois últimos anos, devido à necessidade de transportar a maior quantidade possível de pessoas, restringindo-se pela metade as condições de segurança das viagens (11,7% em 1829 e 14,1% em 1830).

A duração das viagens pode ser colocada, de acôrdo com os dados existentes, entre 25 e 40 dias, para os navios procedentes da África Ocidental, e 45 a 50 dias, para aquêles vindos da Costa Oriental.

Os principais traficantes são conhecidos, destacando-se especialmente pelo montante de seus negócios, João Alves da Silva Pôrto, Joaquim Antônio Ferreira Alves, Antônio Tavares Guerra e os associados Inácio Gonçalves e Cia., Francisco José Guimarães e Cia. e Domingos Fernandes Alves e Cia.. O papel exato que

representaram no comércio do Rio de Janeiro, entretanto, somente será conhecido após pesquisas específicas e busca a outro tipo de fontes, mesmo porque geralmente não se limitavam ao comércio negro.

A dificuldade em estabelecer os preços dos escravos entrados, à falta de dados, não pode, entretanto, impedir-nos de colocar entre 120\$000 e 200\$000 ou mesmo 180\$000 e 250\$000 o preço do escravo no Valongo, enquanto aquêle já desimpedido orçaria por 250\$000 a 350\$000.

Trata-se, evidentemente, de uma aproximação, sujeita à reformulação provocada por novas pesquisas.

O tipo de embarcação mais utilizado para o tráfico, foi sem dúvida, o bergantim. Secundariamente, e pelas quantidades, os brigues, as escunas, os navios, os brigues-escunas, as sumacas, as galeras e os patachos. No total, ocorreram 493 entradas de navios negreiros no pôrto do Rio de Janeiro.

O comércio com a África, já tão ativo desde o século XVIII, foi ainda mais estimulado neste período, com a freqüência das viagens. Importava-se, além do escravo, esteiras, marfim, cêra e azeite vegetal, e exportava-se aguardante, açúcar, tabaco, carne seca, farinha e couros.

Comparando-se a importação do Rio de Janeiro com a de Salvador no mesmo período, constatamos a ascendência que a Côrte já possuía sôbre aquela região, representando a importação baiana apenas de 25% a 35% da carioca.

No que respeita à localização, o escravo entrado era levado para as Províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo. O grande consumidor, a província do Rio de Janeiro, tinha como concentração mais significativos as áreas que correspondem a São João Marcos, Vassouras, Barra Mansa, Resende e Paraíba do Sul.

Embora seja pouco provável que um escravo vindo da África — e portanto “boçal” e não “ladino” — permanecesse na Côrte, entretanto, o acentuado aumento das fugas de escravos na Côrte, nesta época, faz supor a existência de uma relação qualquer entre os dois fatos, embora não a possamos precisar com os instrumentos atuais.

Quanto à procedência dos escravos, observa-se uma nítida ascendência — da ordem de três para um — dos escravos vindos da África Ocidental. Raramente, um navio vindo da Bahia ou de

Pernambuco com escravos: o tráfico inter-provincial só vingaria mais tarde. Da costa ocidental, originavam-se os navios de Benguela, Cabinda, Ambris, Luanda, Rio Zaire, Molambo e Congo. Da costa oriental, de Quilimane, Lourenço Marques e Inhambane. Predominavam, dos primeiros, Benguela e Cabinda, e dos segundos, Quilimane.

*

Aberturas e Discussões.

O campo sempre vasto da interpretação limita-se, no caso do conhecimento histórico, pelo fato e pela abordagem. Aqui, portanto, mais do que afirmação, há sugestões conclusivas e dúvidas em aberto.

Em primeiro lugar, o aspecto mais importante: qual o papel das entradas ocorridas, no período estudado, do ponto de vista dos investimentos? Pode-mos supor, com um grau de aproximada certeza, a participação do tráfico nas importações — de um terço à metade. Não podemos ainda, no entanto, entender o seu significado quanto ao conjunto dos investimentos — na agricultura, no comércio e na indústria. Para este período, parece-nos, mais do que para 1850, deve-se considerar a opinião de Joaquim Nabuco sobre o vulto dos capitais ligados ao tráfico.

Em termos de África, das guerras locais e dos deslocamentos de população, a grande quantidade de escravos exportados demonstra alterações significativas na população, principalmente da costa ocidental.

Mais do que qualquer outro estudo, a pesquisa sobre o tráfico negreiro pode nos informar, também, sobre a melhoria das condições de navegação, do século XVIII para o século XIX, já que envolve problemas como o da tonelagem, velocidade e ventilação de porões.

Quanto à História Social, o estudo dos contatos de traficantes com outros comerciantes e figuras de proa da vida política e da sociedade da época — como o sugerido pela leitura do balanço do engenho de Brajahirimduba — pode abrir novas vias para a compreensão dos grupos de pressão existentes, das relações com os diversos escalões do poder público e com a própria mentalidade de determinados setores da população.

Finalmente, um aspecto que demandaria também maior desenvolvimento: a maneira pelo qual o Rio de Janeiro vai estabelecendo uma ascendência econômica sobre o restante do País, e que será um traço essencial para a compreensão do Império e da primeira década da República Velha.

*

Documentação.

Conforme comentamos anteriormente, o problema do tráfico ainda pode ser melhor estudado, basicamente, a nosso ver, sob dois aspectos: o da descoberta de novas séries, como procuramos fazer, e do seu relacionamento com o conjunto da vida econômica — produção, preços, capital, circulação, investimentos, rentabilidade, etc. Em ambos os casos, mas sobretudo para o segundo, existem possibilidades amplas, nos arquivos citados, aos quais poderíamos acrescentar os diversos tipos de registros existentes nos cartórios. Claro está que, no caso destes últimos, dificilmente poder-se-ia adotar outra técnica que não a de amostragem, com todos os riscos que ela envolve quando aplicada ao passado dos quais o menor é o da seleção errada por diferentes critérios de importância, no caso específico das relações do tráfico com o restante da vida econômica.

Em verdade, a organização da série estatística, mesmo quando acompanhada de alguns esforços interpretativo, não permite a inteligência do fato. Somente a segunda etapa do trabalho — o relacionamento do tráfico com o conjunto da vida econômica e o seu significado político na primeira metade do século XIX — pode ser considerada uma contribuição historiográfica, a menos que a quantifosse considerada por si só inteligível. É, portanto, da reunião das contribuições factuais existentes e das primeiras interpretações esboçadas com novas pesquisas documentais sobre aspectos particulares como os acima assinalados, é que poderemos esperar um conhecimento mais global do assunto.

*

Possibilidades Estatísticas.

É fora de dúvida que o tráfico no período regencial representa uma incógnita para a historiografia econômica. Conhecendo-se, porém os dados do Primeiro Reinado, e comparando-os com as informações do *Foreign Office* para a década de 1840, não poderíamos chegar a conclusões aproximadas para o contrabando que se seguiu à extinção do tráfico legal?

Para que os totais aproximados não se tornassem em mera extrapolação aritmética, seria preciso que estabelecêssemos uma série estatística com base em algum dado conhecido. Este dado conhecido existe, e são os totais da exportação de café e açúcar pelo porto do Rio de Janeiro, no período de 1831 a 1840. Numa incursão metodológica que fica sem dúvida muito a dever ao empirismo lógico, particularmente a Von Mises e Braithwhite, à guisa de experiência, e não de afirmação de uma técnica, sugeriríamos:

a). — O levantamento dos variáveis incidentes sôbre a questão do tráfico nos períodos melhor conhecidos: 1823/1831 e 1840/1850. Compreender-se-ia os números do trafico, a quantidade de entradas de navios, a exportação de café e açúcar pelo pôrto do Rio de Janeiro, o consumo local, os índices de mortalidade e natalidade, a produção individual, etc. . .

b). — O estabelecimento de tôdas as relações possíveis entre as variáveis, para que se alcançasse uma relação-síntese entre o número de escravos entrados e a produção agrícola, sobretudo do café.

c). — A projeção desta relação-síntese para o período regencial, em que são conhecidos apenas os dados relativos à produção agrícola, representando o tráfico a incôgnita.

Claro está que um trabalho dêste tipo não pertenceria apenas ao historiador, mas também tendo a assessorá-lo especialistas em economia, sociologia, estatística, cálculo de probabilidade e técnicos em computação. Envolve, ôbviamente, muitos riscos, pois qualquer relação estabelecida com margem de êrro excessiva, ou qualquer item esquecido ou menosprezado condiziria por sua vez a um êrro maior, que comprometeria tôda a série. De qualquer modo, seria sobretudo uma tentativa válida no sentido de superar o fôssô existente entre o Teórico ou Metodológico da Historia e o historiador meramente empírico, o primeiro propondo inovação recaonalizadas e celebrinas, o segundo prêso às técnicas tradicionais por temor ao êrro e horror às generalizações.

*
* *

INTERVENÇÕES.

Da Prof.^a *Miridam Brito Knox* (IFCS/UFRJ. Rio de Janeiro. Guanabara).

Solicita explicações sôbre a conclusão chegada pelo autor quanto ao percentual de importação.

*

Da Prof.^a *Lucinda Coutinho de Mello Coelho* (IFCS/UFRJ. Rio de Janeiro. Guanabara).

Faz várias sugestões ao Autor para o aproveitamento de documentação que encontrou em suas pesquisas.

*
* *

RESPOSTAS DO PROF. ARNO WEHLING.

À Prof. *Miridam Britto Knox*.

Inicialmente agradeceu as referências elogiosas ao seu trabalho. A seguir esclareceu as questões propostas.

No que se refere aos números utilizados, afirmou que a base "100" corresponde a 2.431, média aritmética das entradas mensais. Quanto ao problema do preço dos escravos na praça do Rio de Janeiro, observou que a variação de 120\$000 e 200\$000, para as diversas idades, não sofreu alteração com o grande afluxo, pois a necessidade de mão-de-obra aumentava, devido à expansão da agricultura fluminense e mineira. Por outro lado, lembrou que se deve observar que o escravo liberado, oscilava de 250\$000 a 300\$000, ou mais, se tivesse alguma especialidade (caso das atividades especializadas nos engenhos, e dos escravos "de ganho" na cidade e no Rio de Janeiro).

*

A Prof.^a *Lucinda Coutinho de Mello Coelho*.

Agradeceu as observações sobre as séries do tráfico para outros períodos e sugeriu a conjugação de esforços para estabelecer uma série de algumas dezenas de anos. Com a documentação existente no Arquivo Nacional e na seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional, concluiu, será possível iniciar-se o trabalho.