

O CAPITALISMO NO COMÉRCIO PROIBIDO DE ESCRAVOS*

Luís Henrique Dias Tavares**

RESUMO

Destaca-se o período de 1830 a 1858/62 para o estudo das relações entre o comércio proibido de escravos no Brasil e a expansão do capitalismo mundial. Sem desprezar as particularidades brasileiras — como a condição escravagista e a baixa tecnologia —, ressaltam-se os aspectos do capitalismo dos países europeus e dos Estados Unidos, além da situação complexa do comércio de escravos para o Caribe. Conclui-se que o tráfico negreiro se manteve no Brasil depois de proibido porque ofereceu respostas ao capitalismo e só foi desativado quando o desenvolvimento do mesmo capitalismo o superou.

Escravidão — Comércio — Capitalismo — Tráfico negreiro

O período a ser examinado neste trabalho é o que se inicia em 1830, ano em que o comércio de escravos africanos para o Brasil devia acabar por força de compromissos assumidos pelo governo do imperador Pedro I com a Inglaterra pelo tratado de 23 de novembro de 1826.¹ Há outro momento de proibição ou limitação do tráfico negreiro para o Brasil, anterior a este, mas não estará em nossas preocupações. É o que corresponde a 1807-1822, quando o Brasil ainda era colônia de Portugal.

Inaugurando em 1807 a sua série de *bills*, *acts* e ações condenatórias à participação do comércio inglês e de cidadãos ingleses no tráfico negreiro, no qual fora majestosa nos séculos XVII e XVIII, a Inglaterra tomou providências repressivas nos mares e logo após quis estender a Portugal sua decisão antitráfico negreiro, começando então uma longa fase de pressões diplomáticas e

(*) — Capítulo de um livro em processo de editoração, este trabalho contou com o patrocínio do CNPq.

(**) — Professor Titular da Universidade Federal da Bahia (História do Brasil):

(1) — PEREIRA PINTO, Antonio. *Apontamentos para o direito internacional*. Rio de Janeiro, 1864-1869. v.1.

violências militares sobre um país que lhe era dependente, política e economicamente, mas que dominava largas porções do território africano, nos quais exercia o mais amplo e movimentado comércio de escravos nos finais do século XVIII e nos começos daquele século XIX. Ademais, Portugal tinha uma grande colônia na América do Sul: o Brasil.

Na África, Portugal estava na Costa Ocidental, nas ilhas do Cabo Verde, em Guiné, Ajuda (Whydah), Loango, Cabinda e Angola (Ambriz, Luanda e Benguela), além das ilhas de São Tomé e Príncipe; e na Costa Oriental, em Moçambique (Sofala, Beira, Quelimane, Moçambique e Cabo Delgado).

No decurso do século XIX, sucessivos governos da Inglaterra haveriam de pretender substituir o domínio da coroa portuguesa naquelas áreas da África pelo da própria Inglaterra, por isso mesmo devendo-se entender que algumas exigências de Lord Palmerston e outros estadistas ingleses contra o comércio português de escravos tinham gancho na política de expansão da Inglaterra, política de conquista de territórios e áreas de influência em todo o mundo. Um dos exemplos expressivos dessa política de expansão, em conjunção com a repressão ao tráfico negreiro, é a questão da ilha Bolama, cuja possessão portuguesa a Inglaterra contestou, diplomática e militarmente, a partir do incidente de 1838.²

Naquele primeiro momento de proibição ou limitação do tráfico negreiro, foram as circunstâncias da invasão de Portugal pelo exército de Napoleão Bonaparte que acentuaram a dependência da administração do príncipe regente D. João ao governo da Inglaterra. Viu-se forçada a se transferir para o Brasil e a assinar os lesivos tratados de 1810, tratados que em boa parte inibiram as conquistas de comércio livre expressas na legislação régia de 1808 a 1814. Em um dos tratados de 1810, o de *Aliança e Amizade*, estabeleceu-se no artigo 10.º restrições ao comércio português de escravos.³ Por esse instrumento, ficava limitado exclusivamente aos domínios de Portugal na África, proibido porém ao norte do Equador, conforme uma linha indefinida, ambigüidade que produziu em seguida demoradas controvérsias a respeito de capturas lícitas e ilícitas de navios negreiros com bandeira portuguesa por navios de guerra da Inglaterra. No particular, não são poucos os casos de reclamações e queixas (até nos tribunais ingleses) em que aparecem comerciantes de escravos da Bahia, do Rio de Janeiro, de Pernambuco e do Maranhão — as quatro maiores praças negreiras do Brasil colônia naqueles inícios do século XIX. Entre outros, recorde os casos do bergantim *Desforço*, capturado em agosto de 1813 em Badagre, não obstante o tremular da bandeira portuguesa; do brigue *Dezengano*, construído nos estaleiros da Preguiça, na cidade de Salvador, pelo mestre Jacintho Ribeiro de Carvalho, e apreendido em Porto Novo em janeiro de 1812; do bergantim *Destino*, aprisionado na “franquia de Porto Novo” em janeiro de 1814; do bergantim *Lindeza*, construído na Cotinguiba, Sergipe, e capturado em Onim (Lagos) em janeiro de 1812; do brigue *Bom Caminho*, propriedade de Francisco de Sousa Paraiso, aprisionado em Ajuda (Whydah) em abril de 1812; da escuna *Paquete Volante* e da galera *Urbano*, capturadas em Cabinda em agosto de 1811; ou da galera *Nossa Senhora da Victoria*, capturada em maio de 1814 no canal de Bissau, “paragem onde só se conhece Dominio Portuguez”, como alegou o queixoso proprietário Caetano Joze Teixeira.⁴ E numa indicação do quanto existia de enlace entre o comércio português de escravos e o velho comércio inglês de escravos, anote-se que a galera *Nossa Senhora da Victoria* fo-

(2) — PP 1842. v. 12, p. 190-191. (A abreviatura PP significa Parliamentary Papers.)

(3) — FREITAS, Caio de. *George Canning e o Brasil*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1958. v. 1 e 2. (Brasiliiana)

(4) — AN: Junta do Comércio. Caixas 369, 370, 371 e 372.

ra comprada na ilha inglesa de Guernsey, e o *Paquete Volante* em Liverpool, em 1809, a Thomaz Smith Williams.

Também existiram casos de captura fora das rotas africanas, a ex. do *Falcão*, que ia da Bahia para Havana e foi aprisionado pela marinha inglesa na altura de Porto Rico. Fazia a reexportação de 387 escravos, da Bahia para Cuba.⁵

É evidente que será exagerada simplificação concluir que essas capturas e tudo quanto elas significaram foram imediatamente responsáveis pela desorganização comercial ou impacto desestabilizante sobre um quadro econômico que se construía debilmente — como o que ocorreu nos anos dez do século XIX nos portos coloniais brasileiros da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Maranhão. Mas elas tiveram a sua parte. A propósito, tomo os exemplos das cidades de Salvador e do Recife.

Salvador estava em 1808/1809 ligada a atividades de exportação e importação que permitiam a existência de dois estaleiros, um na Preguiça, outro em Itapagipe, cada um deles ora construindo embarcações de porte, ora consertando-as, recuperando-as. Como suporte ao comércio de longo curso possuía companhias de seguros formadas por sociedade de ações. Eram as Companhias *Boa Fé*, de Vianna, Dias, Reys & Co.; *Conceito Público*, de Dourado, Christo, Bastos & Co.; *Bem Comum*, de Oliveira, Coelho, Carvalho & Co.; *Commercio da Bahia*, de Silva, Campos, Cordeiro & Co.; e *Commercio Marítimo*, de Moura, Ferreira, Rebello & Co. — companhias de seguros que participavam ativa e intimamente de um comércio de grosso trato extensivo às ilhas atlânticas, sobretudo à ilha da Madeira; à África Ocidental (Guiné, Costa da Mina, Daomé, Badagre, Ajuda, Cabinda e Calabar) e Oriental (Moçambique); à Europa, em destaque os portos de Lisboa, Porto, Londres e Liverpool; à Goa; e ao extremo sul: Rio Grande, Montevidéu e Buenos Aires; também existindo a pretensão de estendê-lo à Cuba e Porto Rico, talvez até ao sul dos Estados Unidos.⁶

As apólices das companhias de seguros davam garantias de ressarcimento pelas perdas do navio (casco e apetrechos), da carga e igualmente dos escravos, como se lê nas apólices de números 326, 533 e 750, das companhias *Boa Fé*, *Conceito Público* e *Bem Comum*, emitidas sobre a galera *Urbano*, que viajava de Cabinda para o Maranhão quando foi capturada pela marinha de guerra inglesa e levada para julgamento em Serra Leoa. Diziam as apólices, nos itens que se referem à escravatura: "Segurando juntamente mais doze contos de réis, na negociação da Escravatura da mesma galera de Cabinda até o Maranhão".⁷

Recife importava diretamente do Porto e de Lisboa, das ilhas de São Miguel (Açores) e Madeira; da Inglaterra e dos Estados Unidos, sendo que o movimento de importação dos Estados Unidos em 1813, acentuadamente de viveres, foi da ordem de 72:800\$000; e tinha intenso comércio de cabotagem e de escravos com a Bahia (Rio Real e Caravelas são os locais mais nominados), Maranhão, Piauí (Paraíba), Rio de Janeiro, Santos, Santa Catarina e Rio Grande. O comércio com a África era ativo para Angola, Ajuda (Whydah), São Tomé e Príncipe, e Moçambique. E, quase que para esses mesmos países e lugares, Pernambuco exportava algodão (só para a Inglaterra, em 1813, exportou algodão no valor de 990:873\$000), aguardente, açúcar, tábuas, tijolos e telhas, também reexportando pipas de vinho português e tecidos ingleses. De acordo com o mapa de exportação e importação do ano de 1813, só a exportação alcançou o valor

(5) — AN: Junta do Comércio. Caixa 445, Pacote 2.

(6) — AN: Junta do Comércio. Caixas 369, 371 e 372.

(7) — AN: Junta do Comércio. Caixa 432, Pacote 1.

respeitável de dois milhões, duzentos e sessenta e cinco contos, novecentos e cinquenta e seis mil e seiscentos réis (2.265:956\$600).⁸

Todo esse possível emergir mercantil da Bahia e de Pernambuco sofreu todavia um baque de 1809 para 1818. Não seria exclusivamente por causa das perdas dos navios ou por causa dos prejuízos em milhares de contos de réis em gêneros, víveres, manufaturados e escravos, motivadas pela ação dos navios de guerra ingleses nos mares. No entanto, foi por tudo isso, e sobretudo pela condição de colônia do Brasil, na época agravada pelos efeitos danosos dos tratados de 1810, talvez com efeitos prejudiciais maiores sobre o Brasil que sobre Portugal. Aconteceram então diversas falências, moratórias e quebras de companhias de seguros e casas comerciais de grosso trato na Bahia e em Pernambuco.⁹ Repetiu-se também no Rio de Janeiro, atingindo até mesmo filiais e matrizes de casas comerciais inglesas, como indicam os processos referentes à falência de Guilherme Morgan & Co.; de Guilherme Young, este falindo em consequência da falência de Berthon Koster & Co., de Londres, e de Theodore Koster, de Liverpool; e de Rutherford Manson & Co.¹⁰

Deve-se compreender que a complexidade mercantil do tráfico negreiro lícito, envolvendo matrizes e filiais de casas comerciais de Lisboa e do Porto, muitas ou quase todas intrinsecamente ligadas a casas comerciais inglesas em Londres e Liverpool, inclusive no tráfico negreiro — deve-se compreender enfim que realmente Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Maranhão não podiam ficar imunes às consequências da inesperada e muitas vezes exorbitante repressão antitráfico exercida pela Inglaterra, com as perdas de navios, cargas e escravos.

Uma expedição negreira lícita abraçava a muitas pessoas, mercadorias e valores naqueles anos iniciais do século XIX. Como se vê na citação do Livro 7.º dos *Livros de Matricula da Navegação de Longo Curso* que está no processo de cobrança de indenização pela captura do brigue *Dezengano* — processo também defendido em Londres pelo escritório de advocacia de Manoel Ribeiro Guimarães, Carlos Luciano Mendes e Jacob Frederico Vogler —, um navio negreiro exigia um Capitão, um Capelão (350 mil-réis por viagem), Piloto (400 mil-réis), 2.º Piloto (150 mil-réis), Escrivão de Bordo (50 mil-réis), Contramestre (200 mil-réis), Barbeiro (80 mil-réis), 1.º Tanoeiro (120 mil-réis), 2.º Tanoeiro (80 mil-réis) e marinheiros com soldadas que variavam de 50 a 30 mil-réis. Esse brigue *Dezengano*, por ex., tinha forro de cobre e estava armado com apetrechos de guerra (6 peças de artilharia, 2 obuzes, 6 carretas, 50 balas, 16 espingardas, 20 parbaifas, 30 suchos e 3 barris de pólvora). Os mantimentos consistiam em 950 alqueires de farinha, 500 de carne seca, 16 de feijão, 8 de arroz, 4 de milho, 2 de toucinho, 30 galinhas, uma pipa de vinagre, um barril de azeite doce e medicamentos (botica de bordo).¹¹ Por sua vez, a carga desse brigue era: gêneros produzidos na colônia (rolos, mangotes e barris de fumo; mel de engenho; aguardente e açúcar) e mercadorias reexportadas, sobretudo tecidos (cetins, cambraias, chitas, damascos, morins, gaviozes, bretanhas, gangas e riscados infestados); lenços; cortinas de gangas; forros de tafetá; facas inglesas; louças; sapatos; redes para dormir; chapéus; e búzios. Também transportava dobrões espanhóis de ouro.¹²

De sua parte, cada escravo era estimado naquela época em 130 mil-réis. Em Porto Novo, por ex., os valores de troca eram: 30 rolos de fumo — dois escravos; 70 canadas de aguardente, um chapéu-de-sol, três colchas, uma peça

(8) — AN: Junta do Comércio. Caixa 179, Pacote 1.

(9) — AN: Junta do Comércio. Caixa 366, Pacotes 1, 2 e 3.

(10) — AN: Junta do Comércio. Caixa 366, Pacotes 1 e 2.

(11) — AN: Junta do Comércio. Caixa 369, Pacote 1.

(12) — AN: Junta do Comércio. Caixa 410, Pacote 1.

de galão falsa e um candeeiro de latão podiam valer “dois moleques, duas moleconas” e panos da Costa.¹³ E porque o tráfico negreiro movimentava centenas, milhares de africanos para o Brasil, alguns navios transportando mais de 500 escravos, entende-se que os comerciantes dos principais portos coloniais brasileiros tenham calculado suas perdas na escravatura em milhares de contos de réis. Em cálculo real, 130 mil-réis por escravo, acresceram juros de 12% pelo que haviam deixado de lucrar. Ademais, às perdas da escravatura somavam às dos navios, mantimentos, gêneros e mercadorias. Houve um instante, portanto, em que as perdas em navios, cargas e escravos, para os navios de guerra da Inglaterra, foram tantas, que as companhias de seguros então existentes na Bahia, no Rio de Janeiro, em Pernambuco e no Maranhão — e até companhias de seguros portuguesas e inglesas — deixaram de honrar os prêmios das apólices. Foram cansativamente processadas, como documentam, entre outros, os processos montados contra as companhias *Indenidade*, *Providente*, *Permanente*, *Restauradora*, *Boa Fé e Segurança*, que operavam no Rio de Janeiro.¹⁴ As apólices estabeleciam: “E são os Riscos, que tomamos, os de mar, ventos, tempestades, naufrágios, variações, preza, pilhagem, repressalias (...) e todos os casos cogitados e não cogitados, de que possa resultar prejuízo do Seguro”.¹⁵

Com tudo isso, e por tudo isso, os prejuízos foram enormes. Pela conta geral das perdas, conta feita e assinada em 8 de julho de 1815, a praça da Bahia calculou as suas em 1.048:295\$059; a do Rio de Janeiro, em 93:161\$989; e a de Pernambuco em 36:507\$317.¹⁶ Outras contas, feitas em 1816, diminuíram as perdas da Bahia para 442:523\$756, e aumentaram as do Rio de Janeiro para 255:519\$343, orçando-se as de Pernambuco em 17:721\$404, e as do Maranhão em 138:586\$966. São as contas a que chegou o procurador dos comerciantes do Rio de Janeiro, Joze Agostinho Barboza. Mas, fossem corretas ou não, ao que tudo indica, jamais foram ressarcidas. E aqui entram as Convenções de 1815.

Em janeiro de 1815 o ministro inglês Castlereagh concluiu com os plenipotenciários portugueses em Viena duas Convenções, assinadas nos dias 21 e 22 de janeiro. Pela primeira, a de 21, a Inglaterra comprometeu-se a pagar trezentas mil libras esterlinas (£300,000) a título de indenização “por navios negreiros ilegalmente apresados pelos cruzadores britânicos antes de 1.º de junho de 1814”. Em contrapartida, o Norte da África — acima de uma indefinida linha ao N. do Equador — ficava vedado ao comércio português de escravos. Daí por diante só se efetuaria legalmente dos domínios de Portugal em África para o Brasil.¹⁷ Em fevereiro de 1839, fechando uma discussão na Câmara dos Deputados (Lisboa), que já se tornara cansativa pela repetição de uma solidariedade nacional que bordava a solidariedade aos comerciantes de escravos, o presidente do Conselho de Ministros, Visconde de Sá da Bandeira (Marechal Manuel Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo), declarou que naquela ocasião Portugal se propôs à mais total proibição do tráfico negreiro. Em troca, porém, queria anular os tratados de 1810 com o que Castlereagh não concordou.¹⁸

Dessas Convenções de 1815 surgiram novos problemas. Além de não oferecer solução para o problema do comércio lícito ou ilícito de escravos, menos

(13) — AN: Junta do Comércio. Caixa 411, Pacote 1.

(14) — AN: Junta do Comércio. Caixas 429, 430 e 431.

(15) — AN: Junta do Comércio. Caixa 431, Pacote 2.

(16) — AN: Junta do Comércio. Caixa 369, Pacote 3.

(17) — Freitas, Caio de. *George Canning e o Brasil*. v. 2, p. 384 e seguintes; MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.

(18) — DIÁRIO da Câmara dos Deputados. Sessões de 9 de dezembro de 1838 a 6 de fevereiro de 1939. n. 33.

ainda o da área agora fechada aos comerciantes portugueses, inclusive porque essa "linha" ao N. do Equador apanhava a Guiné portuguesa e outros tradicionais portos de tráfico negreiro para o Brasil, tais como Bissau, Cacheu, Rio Galinas, Costa da Mina, Badagre e Porto Novo — passou a ser um problema imediato a cobrança das indenizações. Outro problema, e este de fato enorme, o da real institucionalização do comércio proibido de escravos, o Brasil independente recebeu de Portugal com todos os equívocos e complicações de uma época em que a economia mundial transitava do mercantilismo para o capitalismo e já havia uma severa divisão do mundo entre as potências emergentes, substancialmente a Inglaterra e a França.

Desde logo cuidemos da cobrança das trezentas mil libras. Como não se soubesse exatamente quando seriam pagas, nem por quem seriam recebidas, praticou-se nas praças da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Maranhão, o sistema da emissão de *Letras de Risco*, sistema pelo qual levantavam-se recursos que seriam pagos "a oito dias precisos depois de recebidas as trezentas mil libras". De sua parte, o governo do príncipe regente D. João burocratizou ao máximo os requerimentos. Precisavam ser instruídos com certidão de passaporte real, certidão de legitimação da propriedade portuguesa; instrumento de compra do navio; certidão da armação do navio; certidão da visita de bordo; cópia da Carta de Ordens; protesto original feito pelo capitão do navio aprisionado logo após a captura; e certidão da sentença do vice-almirantado inglês em Serra Leoa.¹⁹

Manchester informa que pelo menos até o tratado de 1817 "as trezentas mil libras prometidas pelo tratado de 21 de janeiro de 1815 não tinham sido pagas pela Inglaterra", e que só na ocasião da assinatura daquele compromisso diplomático "a promessa foi renovada, e a forma de pagamento foi estipulada".²⁰ Todavia, conquanto ainda exista muita coisa obscura sobre o pagamento das 300 mil libras, não se sabendo com certeza como e quando se processou, se em parcelas, se na totalidade, se realmente concretizado em agosto ou setembro de 1818, no pagamento feito ao correspondente do Banco do Brasil em Londres, Antonio Mathias Pedra, conforme registrou Whitehall Treasury Chamber, há uma correspondência ilustrativa, de fevereiro de 1838, do representante de Portugal em Londres, Francisco Rebello de Carvalho, para o então ministro dos Negócios Estrangeiros, Visconde de Sá da Bandeira. Rebello de Carvalho informava que as 48 mil libras recebidas em agosto de 1818 — quantia que correspondia a juros sobre as 300 mil libras — tinham sido convertidas em bilhetes do Tesouro Britânico. Em anexo há uma relação de letras sacadas no Rio de Janeiro pelo deputado da Junta do Comércio, Joze Caetano Gomes, sobre o correspondente do Banco do Brasil em Londres, Antonio Martins Pedra & Co. Refere-se a 277 Letras, que totalizavam 236 mil libras até março de 1820.²¹

Outra documentação, oriunda da Real Junta de Comércio, revela que o correspondente do Banco do Brasil em Londres recebeu as 300 mil libras e as investiu no mercado financeiro de Londres, "para que tivesse lucros". Acrescenta mais que o rei D. João VI chegou a liberar cotas das indenizações requeridas e até examinou a possibilidade de distribuir 30% dos rendimentos das libras colocadas a juros em Londres.²² Numa situação ou outra, geraram-se pro-

(19) — AN: Junta do Comércio. Caixa 370, Pacote 2.

(20) — MANCHESTER, Alan K. *op. cit.*, p. 156.

(21) — PP 1821, v. 23, p. 347; PP 1822, v. 12, p. 649-651. Anotação de Whitehall Treasury Chamber de 16 de setembro de 1818 contabilizou mais £ 48,904, referentes a 3 anos e 90 dias de atraso do pagamento das 300 mil libras; ANTT Ministério dos Negócios Estrangeiros. Correspondência das Caixas. Legação de Portugal em Londres. 1838. Carta de Rebello informa que até março de 1822 foram pagas 277 Letras, totalizando 236 mil libras.

(22) — AN: Junta do Comércio. Caixas 369, 370, 371 e 372.

cessos que ainda exigiam largos pareceres em 1828, sob o imperador Pedro I, ou em 1836, sob a Regência. E abriram-se enormes divergências a respeito dos cálculos apresentados pelas praças do Rio de Janeiro e Bahia. Em 1821, por ex., o rei D. João VI resolveu desautorizar o mapa das perdas da Bahia (21 navios), Rio de Janeiro (6), Pernambuco (1) e Maranhão (2), estabelecendo que se fizessem outras contas e que os casos fossem examinados em separado, cada navio capturado de por si.²³

Os procuradores das praças na Corte, Jozé Tavares França, em nome dos comerciantes da Bahia; Jozé Agostinho Barboza, dos do Rio de Janeiro; João Rodrigues Pereira de Almeida, dos de Pernambuco; e Raymundo Jozé de Menezes, dos do Maranhão, gastaram esforços, empenhos e dinheiros e até se inimizaram o do Rio de Janeiro e o da Bahia sem que se possa afirmar com certeza que eles obtiveram algum sucesso com os seus requerimentos nas repartições e tribunais da ordem colonial portuguesa no Rio de Janeiro. Por sinal, a propósito dos desentendimentos entre os comerciantes e os procuradores, ficou um documento de 1826 — um requerimento do corpo do comércio da Bahia, dirigido ao imperador Pedro I, no qual se declaram prejudicados pelas avaliações de Jozé Tavares França. Esse procurador estivera desde 1816 aceitando e rejeitando cálculos para as indenizações. Ele colocou em dúvida os valores da galera *D. Maria I*, dos bergantins *São João* e *Calipso*, da galera *Urbano* e da escuna *Paquete Volante*.²⁴ Mas ele próprio, comerciante e comendador Jozé Tavares França, não recebeu os 91:870\$000 em que orçou a perda de um dos seus navios, o brigue *Dezengano*. Em 1818, a administração real decidiu indenizá-lo em menos da metade — 39:594\$523 — mas ele recusou, daí por diante caindo no pântano burocrático dos requerimentos, pareceres a alegações.²⁵

Além dos prejuízos às casas comerciais de grosso trato, e falência de companhias de seguros, as capturas também atingiram dezenas de pessoas que costumeiramente investiam no comércio lícito de escravos. É o que se deduz de casos semelhantes ao de Felizarda Gercent de França, irmã e testamenteira do comerciante Luiz Gercent de França. Investira 400\$000 na carga do *Desforço*, a juros de 25%, e os perdera pela captura desse navio.²⁶

Ao acentuar esses aspectos do impacto da repressão inglesa antitráfico sobre a economia dos portos coloniais brasileiros, é evidente que não vou desconhecer o avanço humanista representado pela política de condenação do tráfico negreiro. Mas será ingenuidade — e falta de informação — supor-se que os governantes ingleses se movimentaram contra o comércio de escravos somente por causa dos seus princípios morais e das suas convicções religiosas ou humanistas.

Aceito que os princípios e as convicções tiveram o seu valor. É todavia conveniente observar que um George Canning, um Castlereagh, um Palmerston, um Lord John Russell, todos esses grandes estadistas ingleses do século XIX, foram suficientemente táticos para utilizarem a campanha antitráfico negreiro como instrumento dos objetivos econômicos e políticos da Inglaterra — objetivos que nada tinham com o sofrimento, a dor e o pavor de milhares de homens, mulheres e crianças africanas arrancados de suas tribos para o trabalho escravo no Brasil, ou em Cuba, ou em Porto Rico, ou no sul dos Estados Unidos. Uma coisa era a pregação de Wilberforce, de Thomas Clarkson, de Grenville Sharp, e outra o Estado inglês. Continuando esse raciocínio, não é ao menos presumível que o manhoso príncipe regente D. João, ensaio para o não

(23) — AN: Junta do Comércio. Caixa 369, Pacote 3.

(24) — AN: Junta do Comércio. Caixa 370, Pacote 1. Ver também Caixa 435.

(25) — AN: Junta do Comércio. Caixa 369, Pacotes 1 e 2.

(26) — AN: Junta do Comércio. Caixa 369, Pacotes 1 e 2.

menos vacilante rei D. João VI, tenha assinado o tratado de *Aliança e Amizade*, com o seu artigo 10.º; as convenções de 1815, e já na condição de soberano do Reino Unido, os adendos de julho e setembro de 1817, por sensibilizar-se com os argumentos éticos e humanistas da campanha contra o tráfico negreiro. Exercendo administração colonialista sobre o Brasil, esse rei e os seus ministros só se preocuparam com a manutenção do império português. De resto, um e outros não eram sinceros nas suas concessões. E como sabiam que tudo continuaria como sempre, na prática nada fizeram, D. João VI e seus ministros, para coibir ou limitar o comércio português de escravos, fosse ao sul do Equador, África Oriental e África Ocidental, onde era permitido, ou fosse ao N., onde ficara proibido.²⁷ Dessa maneira o problema desembarcou no Brasil independente com todas as suas implicações, primeiro como desdobramento do que já existia em função dos tratados e convenções assinados pelo governo de Portugal, e depois, de modo mais direto, agora sim compromisso brasileiro, pelo tratado de 23 de novembro de 1826. Quando foi ratificado em 13 de março de 1827, estabeleceu que três anos após o tráfico negreiro para o Brasil estaria terminado. Mas não foi isso o que aconteceu. Temos então que o Brasil não cumpriu um dever diplomático, falha que a historiografia especializada ainda mais acentua ligando-a ao fracasso da própria lei brasileira antitráfico negreiro — a lei de 7 de novembro de 1831, com o seu regulamento de 12 de abril de 1832.²⁸

Testemunho do enlace entre a política inglesa antitráfico negreiro e a de expansão, o tratado de 1826 foi negociado como preço obrigatório para o reconhecimento do Brasil independente.²⁹ Era de fato vital para o Brasil ser reconhecido pela Inglaterra. Outros países já o haviam assinalado como um novo país soberano nas Américas (assim o fez os Estados Unidos em 1824), mas o que realmente importava na ocasião era o reconhecimento pela Inglaterra, importante também para o concerto da política interna de Portugal, que se encontrava sob instabilidade desde o retorno ao Absolutismo, golpe que mais se complicou com a interferência da Áustria, apoiando o príncipe D. Miguel na sucessão ao trono dos Braganças. Por tudo isso o tratado de 1826 chegou para os brasileiros como imposição externa. Foi como expressou Raymundo Joze da Cunha Mattos em voto separado na Assembléia Geral Legislativa: “Declaro que o governo e a nação brasileira foram coactos, obrigados, oprimidos, sujeitos e compelidos pelo governo inglês a uma onerosa e degradante convenção sobre negocios internos”:³⁰

As conversações para a assinatura do tratado de 1826 se processaram na fase mais autoritária da administração do imperador Pedro I. A Constituição de 1824 estava suspensa e o Poder Legislativo desativado, fechado que fora a 12 de novembro de 1823; só haveria de ser reconvocado para 1826. E logo que o foi, imediatamente se revelou crítico à administração do imperador, tanto na sua política interna quanto na externa. Por isso mesmo só há um traço marcante da responsabilidade brasileira contra o tráfico negreiro: é a lei de 7 de novembro de 1831, lei amplamente discutida na Câmara dos Deputados e no Senado, Casas Legislativas nas quais ponderava e ponderaria a linha gradualista para a solução do problema do trabalho escravo no Brasil — linha gradualista que se começou a traçar em novembro de 1831/abril de 1832, com a lei antitráfico e a sua regulamentação, proibindo qualquer desembarque de escravos no território brasileiro. Mas, como se sabe, o comércio de escravos para o Bra-

(27) — BETHELL, Leslie. *The abolition of the brazilian slave trade*. Cambridge University, 1970, cap. 1, p. 15-20.

(28) — CONRAD, Robert Edgard. *Slavery: an annotated research bibliography*. G. K.

(29) — Veja livros já citados de Caio de Freitas, Manchester e Bethell.

(30) — AGL: 1827, v. 3, p. 10-77.

sil não cessou e até ganhou dimensões extraordinárias depois da lei de 7 de novembro, continuando daqueles anos trinta às quebradas de 1858/1862, talvez até um pouco mais. E daí chegamos à pergunta: por que se manteve durante período tão extenso?

Em livro recente, Conrad responde dimensionando “a cooperação e mesmo participação aberta tanto de autoridades civis quanto militares na importação ilegal de africanos”; “número significativo de autoridades brasileiras de todos os níveis estavam comprometidas com o princípio de que o tráfico escravista africano, legal ou não, era benéfico e precisava ser encorajado”; e explicando que “o tráfico escravista se desenvolveu (...) sob regimes conservadores e liberais, apoiado e sustentado pelas próprias autoridades cuja tarefa era fazer cessar o tráfico”.³¹ Não destoia, de resto, da opinião dos plenipotenciários ingleses no Brasil daquele pedaço do século XIX, a ex. de James Hudson, que em correspondência para Lord Palmerston em 1848 considerou um ex-Presidente do Conselho de Ministros (trata-se do visconde de Macaê) corrupto e extremamente ligado ao negreiro Manoel Pinto da Fonseca, com quem até desejou casar uma filha.³² E no seu tempo, o ilustre especialista em história naval da Inglaterra, Christopher Lloyd, já adiantara que “a negligência” brasileira no cumprimento de tratados e leis contra o tráfico negreiro se explicava pelo controle exercido no Brasil por uma minoria de capitalistas portugueses, por sinal os homens mais ricos do país.³³

Parafraseando *Cyrano de Bergerac* de Edmond Rostand: “Isto é pouco e não tem graça alguma.” Ou seja: o problema ou questão da continuidade ou manutenção do comércio de escravos para o Brasil depois da proibição é por demais complexo e múltiplo para ser reduzido à corrupção ou à convivência “tanto de autoridades civis quanto militares” do Brasil; ou à atuação de ministros e políticos conservadores e liberais, todos senhores de escravos; ou à “negligência” brasileira; ou ao domínio dos comerciantes portugueses.

Está certo que se tenha de partir da condição escravista do Brasil — condição que também marcava sua economia dependente e primária; que costurava sua política dúbia, conquanto fosse sempre conservadora e antimudancionista; e que amesquinhava a sua sociedade, na qual proliferavam e proliferariam todas as formas de corrupção e desrespeito à pessoa humana e às leis. Não é de se esquecer igualmente que o escravismo opunha resistência aos avanços tecnológicos e que o Brasil do período em causa tinha contados engenhos a vapor e que os teria sempre em pequeno número, por isso rodando no redemoinho sinistro da compra de escravos para suprir a baixa tecnologia e atender à demanda de seus produtos primários.³⁴ Mas não obstante esses e outros graves aspectos do escravismo brasileiro, é todavia necessário colocar desde logo que o tráfico negreiro continuou ou se manteve para o Brasil depois de proibido por causa da participação do capitalismo — de capitais, manufaturados e navios dos países capitalistas em ascensão naquela época — e porque se desenvolveu num quadro complexo de conexões e situações embricadas com o comércio de escravos para o Caribe, sobretudo Cuba.

Não vamos abandonar as particularidades nacionais, mas vamos acentuar que no substancial o comércio de escravos africanos só se manteve para o Brasil depois de proibido porque estava integrado no todo de uma economia — no

(31) — CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1985.

(32) — PRO (Kew): F084.726.

(33) — LLOYD, Christopher. *The navy and the slave trade*. Londres, Longmans, Green and Co., 1949.

(34) — PRO (Kew): F084.255. O cônsul Edward Watts informou em 1838 que dos 900 engenhos de açúcar existentes no Rio somente 50 eram a vapor. Na Bahia, de 650, 150. Em Pernambuco, de 500, 60.

todo do sistema capitalista, incluindo-se indústrias, bancos, companhias de seguros e grandes combinados comerciais; no todo, enfim, do sistema capitalista, na sua compulsão para o lucro, nos seus avanços, recuos e múltiplas contradições.³⁵ O capitalismo não dispensaria de repente uma atividade econômica que na palavra de uma testemunha que o viveu na sua enormidade (o médico norte-americano Joseph F. Cliffe) era: "the most lucrative trade now under sun".³⁶

A mercadoria escravo era o elo elementar. Por certo que mercadoria muito especial, porquanto se tratava de ser humano, cada escravo um indivíduo, ele próprio o seu corpo e a sua alma, com as suas qualificações pessoais, suas crenças e culturas, partes abstratas que não podiam entrar na sua avaliação e outras, físicas, que podiam ser avaliadas: os dentes, as pernas, os braços, a musculatura. De acordo, portanto, com o nosso raciocínio, esse escravo/mercadoria puxava outras mercadorias.

No antigo sistema mercantil, o escravo era mercadoria que se trocava por magotes e barricas de fumo; caixas, barris e amarrados de açúcar; búzios; aguardente; fardos e caixões de tecidos de algodão; mosquetes; pólvora; ou por tais ou quais bugigangas, espelinhos e contas de vidro. Era sistema no qual o país colonialista (no caso do Brasil: Portugal) até podia tolerar comércio direto de portos brasileiros com a África.³⁷ Mas nas circunstâncias da expansão e vitória do capitalismo, das margens dos anos vinte para os anos trinta e quarenta do século XIX, ocorreram exigências para o comércio de escravos que o tornaram mais complexo e sofisticado. Aos poucos foi desaparecendo a troca direta de fumo, aguardente, açúcar, por escravos. E foram-se afirmando operações econômicas complexas, que agora exigiam bancos; moeda forte (dobrões espanhóis de ouro e dólares norte-americanos de prata) e cada vez mais manufaturados: tecidos especiais de algodão só fabricados em Birmingham, Bristol e Glasgow; mosquetes; fuzis; pólvora; munição; barras de ferro, de cobre e de estanho; louças; sabão; vinhos; alimentos; lenços. Variando de 30, 40, 45, 50 e 60 dólares, o preço do escravo na África passou a ser pago substancialmente com manufaturados e moedas fortes — a mercadoria escravo puxando os manufaturados, e os manufaturados exigindo moedas fortes. É como está no testemunho do comerciante inglês Francis Swanzy no Select Committee de 1842, ao declarar que os comerciantes de escravos daquele período tinham de possuir dólares e dobrões. Se os possuía, tudo bem: podiam comprar manufaturados ingleses onde os quisesse, e com os manufaturados podiam comprar escravos.³⁸

Desde logo, se evidencia que esse comércio de escravos exigia recursos e largos investimentos. Tinha de haver capitais e tecnologia para haver indústria naval específica: a dos navios rápidos e fortes, apropriados para a travessia do Atlântico e para a fuga ou o jogo de burla com os navios da marinha de guerra inglesa dedicada à repressão ao tráfico; indústria naval que construía os cliques de Baltimore, os melhores dentre todos para o comércio de escravos. E mais capitais para a compra de cliques, brigues, bergantins, galeras, sumacas, polacas e até navios a vapor.

Também exigiu capitais investidos em indústrias que continuaram manufaturando grilhões (*slave-shacks* para as mãos e *bolts* para os pés), caldeirões próprios para navio negreiro (*slave boilers*) e fuzis, mosquetes, canhões, pólvora, tecidos de algodão coloridos, painéis de ferro, contas de vidro... Quem poderia ter indústrias, a não ser os países industrializados? Quem poderia ter os capitais, a não ser os países capitalistas?

(35) — LANDES, David. *The rise of capitalism*. The Macmillan Company, 1966.

(36) — PP 1847-1848. v. 20, p. 322-345. "O comércio mais lucrativo que há agora sob o sol."

(37) — MATTOSO, Katia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1982.

(38) — PP 1842. v. 11, part. 1. p. 44.

Foram exigidos mais recursos para o pagamento dos salários dos capitães, pilotos e co-pilotos, mestres e contramestres, sobrecargas e marinheiros; recursos para os alimentos destinados à tripulação; recursos para arroz, feijão, carne seca, farinha de mandioca — comida para os escravos. E novos recursos ainda para o suborno (*blood money*) de funcionários consulares — cônsules que obrigatoriamente tinham de assinar ou legitimar registros navais, tripulações e cargas —; de funcionários alfandegários, juizes e militares no Brasil, governadores coloniais portugueses na África e espanhóis no Caribe. E mais e mais recursos para a compra dos manufaturados exigidos para o comércio de escravos no período em estudo. Conclusão: nada disso podia ficar somente ao nível dos comerciantes de escravos no Brasil, em Cuba, esses negreiros de todas as nacionalidades; nem apenas nas iniciativas pessoais de um Manoel Pinto da Fonseca, de um Joze Bernardino de Sá, de um Joaquim de Souza Breves, grandes negreiros no Rio de Janeiro dessa época; ou de um Joaquim Pereira Marinho, de um Francisco Joze Godinho, de um Domingos Gomes Bello, de um João da Costa Júnior, negreiros na Bahia. Em verdade, só poderia ter sido como foi: no conjunto complexo de enlaces que tinham suportes nas grandes praças comerciais da Europa e dos Estados Unidos.

Dyignam e Clendenem reconhecem que nos anos cinqüenta do século XIX o comércio atlântico de escravos (*black ivory*) exigia investimentos que estavam muito acima das possibilidades financeiras dos simples negreiros.³⁹ Para comprovar o que afirmavam, citaram cálculos do cônsul da Inglaterra em Havana, John T. Crawford — cálculos de acordo com os quais uma expedição negreira já custava 150 mil dólares em 1861.⁴⁰ Com efeito, nesse importante documento, Crawford observou que o custo anual de um escravo em Cuba já era então da ordem de 690 dólares, o que significava mais de 57 dólares por mês, custo que parecia elevado se o comparavam com o custo anual de um trabalhador chinês (*coolie*) contratado em Cuba por oito anos: 250 dólares por ano, ou seja, 21 dólares por mês.⁴¹ Para que não se perca, reparo que no cálculo de Chandler e Burgess a manutenção anual de 100 escravos no Brasil dos anos quarenta ficava em £962 (novecentas e sessenta e duas libras esterlinas).⁴² Fica considerável quando se registra que um trabalhador livre na cidade do Salvador de 1844 custava 480 réis (\$480!) por dia.⁴³

Por aquele então se procedia venda a crédito aos mais diretos comerciantes de escravos — os negreiros que aparecem hoje mais iluminados na face suja do tráfico negreiro. Era a crédito e a prazo que compravam manufaturados e navios; tudo, enfim, que necessitassem para o comércio proibido de escravos.

Foi um verdadeiro subsídio do capitalismo ao comércio proibido de escravos; praticou-se usualmente no Brasil e em Cuba. Facilitados, assim, os pagamentos se cumpriam a prazos de três e quatro anos, e até mais, o que permitia a venda de escravos para as plantações de cana, fumo e algodão; para as fazendas de café e as minas, a prazos igualmente de dois, três e quatro anos, essas operações todavia oneradas com juros crescentes e garantidas por hipotecas. Tenho, portanto, como certo, que esse sistema de vendas a crédito e a prazo, sustentado pelas casas inglesas no Brasil até pelo menos 1848, e dos anos quarenta em diante pelos norte-americanos, tenho como certo que esse sistema oxigenou o comércio luso-brasileiro de escravos e permitiu a sua manutenção depois de 1831.

(39) — DYIGNAM, Peter & CLENDENEM, Clarence. *The United States and the african slave trade: 1619-1662*. Wetsport, Connecticut, Greenwood Press, 1978.

(40) — PRO (Kew): F084-1135, Havana, jan-dec. 1861.

(41) — PRO (Kew): F084-1135, Havana, jan-dec. 1861.

(42) — CHANDLER, John & BURGESS, Wilson. *Narrative of a recent visit to Brazil*. London, Edward Marsh, 1853.

(43) — O Commercio, n. 67 e 78. Salvador, 22 de março e 11 de abril, 1844.

Vou destacar o severo golpe contra o tráfico negreiro para o Brasil representado em decisão de 1848 — decisão dos comerciantes ingleses, arrancada no Rio de Janeiro pelo cônsul Robert Hesketh, e pela qual foram suspensas as vendas a crédito, limitados os prazos de pagamento das compras dos manufaturados em um ano, sendo daí por diante oneradas com juros progressivos, que já começavam em 3%.⁴⁴ Como provável resultado dessa providência, em 1852 o negreiro Domingos Gomes Bello esclareceu ao rei de Lagos, Kosoko, que tivera prejuízo na última remessa de escravos, motivo porque pedia que o dispensasse de receber outras.⁴⁵

As faturas pagas com letras de câmbio cruzadas foram outra modalidade de participação do capitalismo no comércio proibido de escravos. Emitidas pelos negreiros — um Don Pedro Blanco, um Caetano Nazollini, um Francisco Felix de Souza — essas letras eram reconhecidas e honradas nos grandes centros financeiros da Europa e dos Estados Unidos. Com efeito, letras de câmbio cruzadas em largas distâncias encontravam pagamento ou desconto em Londres, Liverpool, Manchester, New York, Boston, Hamburgo, etc., da mesma forma como faturas de compra de navios e artigos manufaturados iam valer partidas de escravos acertadas em Havana, Rio de Janeiro, Salvador, etc. O sistema de vendas a crédito e a prazo, o sistema das letras de câmbio cruzadas, estão exaustivamente citados nos Selects Committees do Parlamento inglês.⁴⁶ Devo lembrar igualmente o processo da Coroa (rainha Victoria) contra o comerciante anglo-espanhol Pedro de Zulueta, Júnior. Zulueta foi julgado em Old Bailey.⁴⁷

Os manufaturados (goods of Manchester, como eram conhecidos) foram sempre inquestionavelmente ingleses, mas os navios negreiros do período do tráfico proibido foram na maioria de fabricação norte-americana.⁴⁸

Vendidos diretamente em Londres, Liverpool, Bristol, New York, Boston, Marselha, Nantes, Hamburgo, etc., os manufaturados eram negociados por agentes e intermediários, comerciantes de grosso trato em Cadiz, Barcelona, Lisboa, Porto, Havana, Rio de Janeiro, Salvador, ou nas diversas feitorias e núcleos comerciais/coloniais ingleses, franceses, dinamarqueses, etc., na Costa Ocidental da África, ou nos muitos navios mercantes ingleses, norte-americanos, hamburgueses (alemães), franceses, russos, suecos e sardopiemonteses (italianos) que comerciavam com a África. Uma forma triangular de fornecimento de artigos para o comércio proibido de escravos foi utilizada pela Alemanha, reexportando para a Inglaterra o café e o açúcar que importavam do Brasil. Dessa forma conseguia facilidades e créditos para importar da Inglaterra fios de algodão bobinados — fios que em seguida eram transformados em tecidos coloridos, e esses, por sua vez, remetidos para o comércio de escravos.⁴⁹ Se chegássemos a uma fórmula matemática dessa operação, poderíamos expressar que o café e o açúcar brasileiros estavam para os fios de algodão bobinados como os tecidos alemães estavam para os escravos.

Outra questão que todavia não deve ser isolada das que já indicamos é a questão da conexão entre o comércio de escravos para o Brasil e o comércio de escravos para Cuba. Conforme exemplos que daremos a seguir, por ter sido internacional e plural, o tráfico negreiro proibido operou numa ampla conexão: navios com bandeira de Portugal saindo de portos brasileiros com tripulação espanhola e registro naval em Cuba; navios com registros nos Estados Uni-

(44) — PRO (Kew): FO13.276. Rio de Janeiro, 1850.

(45) — PRO (Kew): F084-880. Brazil, Consular, jan-dec. 1852.

(46) — PP 1842, V. 11 e 12; PP 1847-1848, v. 22; PP 1849, v. 19; PP 1850, v. 9.

(47) — TRIAL of Pedro de Zulueta at Old Bailey, 1843; PP 1842, v. 11, p. 321.

(48) — MATHIESON, William Law. *Great Britain and the slave trade: 1839-1865*. Londres, Longmans, Green and Co., 1929.

(49) — PP 1841, v. 7, p. 344-347. Exportation of Machinery: Session 26 January — 22 June 1841.

dos saindo de Havana ou do Rio de Janeiro com tripulação portuguesa e espanhola. Vem a propósito o caso do *Esperança*.

O *Esperança* foi capturado em 1836 no rio Bonny com 435 escravos a bordo. Construído nos Estados Unidos, fora comprado em New York com letras de câmbio assinadas pelo famoso negreiro espano-cubano Don Pedro Blanco; comprado para Gantois & Maryins, casa comercial franco-belga sediada na cidade de Salvador, Bahia. Possuía bandeira da França, "para sinal", como explicou o capitão Antonio Rochadell, espanhol nascido na ilha de Saint-Michell, Antilhas. Sua primeira viagem se realizou da África para Havana. E prosseguia na segunda, dessa vez para o Brasil, quando caiu prisioneiro da esquadilha inglesa na Costa Ocidental da África. Levado então para Serra Leoa, e ali julgado e condenado como navio negreiro, retornou ao comércio de escravos a partir de porto de Cadiz, para onde navegara após ter sido comprado em Freetown pelo comerciante inglês Robert Hornell para um comerciante espanhol sabidamente negreiro.⁵⁰

Mais um caso é o do *Emprehendedor*, navio capturado pela marinha inglesa na altura de Ajuda (Whydah) em junho de 1839. Construído e vendido nos Estados Unidos aos irmãos Zangrony, comerciantes em Havana, o capitão e proprietário ostensivo era um dos genros de Francisco Felix de Souza, Cha Cha I. *Emprehendedor* realizava uma viagem de comércio de escravos que começara na cidade de Salvador, mas que iria terminar em Havana.⁵¹

Outro caso é o da escuna *Leonor*, vendida ao negreiro Joaquim Pereira Marinho, que a batizou *Theodozia*. Em fevereiro de 1847, Joaquim Pereira Marinho está pagando ao consulado da Inglaterra na Bahia suprimentos fornecidos à escuna *Theodozia* pelo navio a vapor inglês *Hecate*, mas já então a *Leonor/Theodozia* tinha bandeira dos Estados Unidos e um proprietário norte-americano, Fernand Wood, de New York.⁵²

Um caso que voltará é o do *Guyana*, cuja viagem estava coberta por companhia de seguros inglesa. O *Guyana* saiu de Liverpool a 17 de outubro de 1839 diretamente para a Bahia, e desde Liverpool vinha consignado à firma inglesa J. Edwards & Co., para que fosse fretado ao negreiro Manoel Francisco Lopes. Faria uma viagem à África sob as ordens dos negreiros Joaquim Pinto de Menezes Campos e Domingos José Martins.⁵³

No quadro dos navios saídos em 1839 de Havana para a África Ocidental estão 42 navios portugueses, 19 norte-americanos, 8 espanhóis, 1 francês e 1 brasileiro, este, o *Feliz Constância*, que partiu em abril daquele ano para Lagos (Onim). Sabe-se que navios com a bandeira do Brasil desembarcaram escravos em Cuba e Porto Rico em 1846. De outra parte, no quadro de navios ancorados em Havana, vindos da África, em 1839 estão 64 navios portugueses, 28 norte-americanos, 10 espanhóis e 2 uruguaios.⁵⁴ E em caso que não ficou isolado, o bergantim *Bom Fim*, construído e vendido nos Estados Unidos, pertencia ao negreiro luso-espano-cubano Joze Pedro da Silva Senna, mas apresentava passaporte com as armas do Império do Brasil.⁵⁵

Quando da captura do *Confidência*, o capitão declarou que pertencia a um comerciante inglês no Rio de Janeiro, informando mais que saíra daquele porto com tropa para o Rio Grande do Sul, de onde desviara-se para a Costa Ocidental da África. Tinha a bordo cento e um grilhões para as mãos e trezentos grilhões para os pés.⁵⁶

(50) — PP 1837. v. 57, p. 65-67.

(51) — PP 1840. v. 46, p. 129-135 e Anexo 2.

(52) — PP 1849. v. 55, p. 415.

(53) — PP 1847-1848. v. 22, p. 447.

(54) — PP 1840. v. 46, p. 363-365.

(55) — PP 1843. v. 48, p. 25-26.

(56) — PP 1843. v. 48, p. 37-41.

Como se fossem escravos pertencentes a proprietários cubanos e trindadeses, em 1849 foram desembarcados em Havana 400 escravos africanos de um navio que tinha registro brasileiro.⁵⁷ Lembro também que o negreiro Richard Drake revelou em suas memórias que em 1840 existia na ilha hondurenha Bay um depósito de escravos que pertencia a uma sociedade relacionada “com casas comerciais norte-americanas e espanholas de grande importância”.⁵⁸ Por sua vez, foi com evidente ufanismo que um capitão norte-americano de navio negreiro declarou em 1855: “New York é o mais importante porto do comércio de escravos em todo o mundo”. E repetiu por duas ou três vezes: “É a maior praça para esse comércio em todo o Universo”.⁵⁹

À vista de tantas indicações, como desconhecer que a venda a crédito e com largos prazos para pagamento a conhecidos negreiros, e até a candidatos a negreiros (é o exemplo de Manoel Pinto da Fonseca, português que desembarcou no Rio emigrante pobre e veio a ser poderoso e rico comerciante de escravos) — vendas a crédito e a prazo efetuadas por casas comerciais inglesas, francesas e norte-americanas no Brasil — foram o oxigênio para o comércio proibido de escravos? E como desconhecer as faturas pagas pelos negreiros com letras de câmbio cruzadas, letras de câmbio honradas nas grandes praças bancárias da Europa e dos Estados Unidos? E mais ainda, como desconhecer as conexões, o caráter internacional da economia do comércio de escravos?

Rice tem razão quando escreve: “At the same time as the strenght of anti-slavery sentiments was increasing in some parts of the world, slavery itself, as an economic system, was becoming more attractive in others”.⁶⁰ Esses “outros” não seriam apenas os países compradores de escravos, mas igualmente os países que alimentavam o comércio de escravos com os seus capitais e manufaturados. Além do mais, a internacionalização da economia do comércio de escravos também estava na variedade de artigos ofertados: facas da Alemanha; arroz da Índia; açúcar, café, rum e brande da Jamaica, do Brasil e de Cuba; fumo dos Estados Unidos; lenços da França, etc.⁶¹

A mercadoria escravo puxava manufaturados da Inglaterra para o Brasil, Cuba, Porto Rico, Honduras, Trinidad e para a própria Costa Ocidental da África. Puxava navios norte-americanos para o Brasil e Cuba. Formou-se então uma corrente: Europa-Américas-África-Américas-Europa; Estados Unidos-Caribe-Brasil-África-Caribe ou Brasil-Estados Unidos. Não se trata da famosa teoria do “comércio triangular”. Aqui, além do mais, o Brasil e o Caribe pagavam em dólares e dobrões de ouro que a Europa e os Estados Unidos forneciam para o tráfico negreiro.

Por aquele então, o comércio proibido de escravos africanos se encontrou com o comércio legal de produtos africanos. Navegou oleosamente do comércio de escravos para o comércio de azeite de palma (azeite de dendê), resinas, madeiras de lei, ouro em pó, marfim, café, cacau, algodão, amendoim e outros produtos da lavoura tropical que os países capitalistas terminaram aprendendo que também podiam ser produzidos — e muito bem! — na África. De fato, naqueles anos quarenta e cinqüenta do século XIX, enquanto a tecnologia da produção capitalista avançava, cresceu a demanda de produtos africanos — produtos que logo se tornaram mais lucrativos que a venda de escravos, a ex. do azeite de palma, que se tornou indispensável para a indústria química

(57) — PP 1850, v. 55.

(58) — DRAKE, R. *Revelations of a slave smugler*. New York, 1860.

(59) — De Bow's Review, v. 18, p. 223-228.

(60) — RICE, C. Duncan. *The rise and fall of black slavery*. London, The Macmillan Press, 1975. “Ao mesmo tempo em que cresciam os protestos contra o tráfico negreiro em várias partes do mundo, a própria escravidão, como um sistema econômico, começava a se tornar atraente em outros.”

(61) — PP 1842, v. 12, part. 2, p. 55.

da Inglaterra e da França. Foi nessas circunstâncias que se enrolaram o comércio proibido de escravos e o comércio legal dos produtos africanos, tanto que ficou impossível distinguir onde terminava o comércio ilegal de escravos e começava o legal dos produtos africanos. É como está na feliz caracterização de George E. Brooks Jr., eles existiam em simbiose; eram dois em um.⁶²

No período que estamos examinando, os países industrializados conheceram grandes e notáveis conquistas culturais, científicas e tecnológicas, além das revoluções que os modificaram. Em 1830 inaugurou-se a estrada de ferro Liverpool-Manchester. Cada qual por sua vez, Faraday e Joseph Henry descobriram a indução eletromagnética em 1831; ano em que a Inglaterra produziu 30 milhões de toneladas de carvão. Quatro anos depois admirava-se a eficiência do revólver de Samuel Colt. Em 1836, Samuel Morse construiu o seu primeiro telégrafo elétrico. Fabricou-se acetileno. Em 1837, K.F. Mohr formulou a teoria da consumação da energia e P.J. Liebig fundou a bioquímica. No ano seguinte, Charles Goodyear vulcanizou a borracha. Em 1841, Bunsen divulga a lei sobre a equivalência das formas de energia. O primeiro canhão de aço Krupp é de 1846. Em 1847, Elias Howe patenteou nos Estados Unidos a sua máquina de costura. Um ano depois, Armand Fizeau mediu a velocidade da luz. Em 1854, Abraham Gerns fabricou querosene. Uma vitória em 1857: utiliza-se o quinino e já não se morre tanto de febre nas margens dos rios africanos. Em 1859 descobre-se petróleo nos Estados Unidos. 1860 é o ano do motor à explosão de Lenoir. Seis anos depois Alfred Nobel inventa a dinamite. E chegamos a 1870: John D. Rockefeller funda a Standard Oil.⁶³

É uma altura do século XIX em que a economia capitalista alcança espantosa concentração de capitais, muito especialmente Inglaterra, França, Estados Unidos, Alemanha e norte da Itália. Não esquecer também que a forma de produção capitalista passava da máquina a vapor para o motor à explosão e para a utilização da eletricidade. Não obstante tudo isso, o capitalismo sempre se desenvolveu desigual, um país capitalista mais desenvolvido que outro, uma região mais desenvolvida que a outra, e sempre incorporou as formas sócioeconômicas que foi encontrando. E sendo uma economia de exploração do Homem, o capitalismo tanto comercializou escravos para o Brasil, o Caribe e o sul dos Estados Unidos, nas décadas de trinta, quarenta, cinquenta e sessenta do século XIX, como estabeleceu o comércio de trabalhadores chineses para Cuba e o fluxo de emigrantes europeus para os Estados Unidos e o Canadá. Da mesma forma impôs na Inglaterra jornadas de trabalho de doze, quatorze, dezesseis horas, jornadas pagas com salários de miséria, situação que até comoveu o Benjamin Disraeli da novela *Sybil or Two Nations*, novela de 1845, o mesmo ano do livro de Friedrich Engels, *A condição da classe operária na Inglaterra*.⁶⁴

Penso, por fim, que o tráfico negreiro se manteve para o Brasil depois de sua proibição porque ainda ofereceu respostas ao capitalismo. Por isso mesmo o tráfico negreiro foi desativado na medida em que o amplo processo de desenvolvimento do capitalismo o superou, forçando a aplicação dos capitais acumulados — uma parte exportada para os países dependentes, naturalmente mais vulneráveis.

Sob essas novas circunstâncias acentuou-se na África um quadro econômico e político que anulava o tráfico negreiro. E chegou a ocasião do capitalismo explorar a mão-de-obra africana na própria África.

(62) — BROOKS JR., George F. *Yankee Trades Old Coasters & African Middlemen*. Boston, University Press, 1970.

(63) — WILLIAMS, N. *Chronology of the modern world: 1763-1965*. London, Penguin Books, 1975.

(64) — THOMSON, David. *England in the nineteenth century*. London, Penguin Books, 1977. Veja também PP 1841, v. 7, p. 247: Salários na indústria têxtil inglesa.

ABSTRACT

The period between 1830 - 1858/62 is outstanding for the study of the relations of the prohibited commerce of slaves in Brazil and the expansion of world capitalism. Without rejecting the brazilian particularities — like the slavishly condition and the low technology —, the aspects of capitalism stand out from the European countries and the United States, beyond the complex situation of the slave trade to the Caribbee Islands. It follows that the slave trade had been maintained in Brazil after it have been prohibited, because he offered answers to capitalism and was only withdrawn when the development of the same capitalism has overcome.

Slavery — Commerce — Capitalism — Slave trade



ESTRUTURA DE POSSE DE ESCRAVOS E ATIVIDADES PRODUTIVAS EM JACAREÍ (1777 a 1829)

Francisco Vidal Luna*

RESUMO

Estudou-se a estrutura de posse de escravos e atividades produtivas em Jacareí entre 1777 e 1829. No período verificou-se expressivo crescimento da população escrava, particularmente a partir da introdução do café, que substituiu a produção de gêneros de subsistência e aguardente. Quanto às demais atividades, como o artesanato e o comércio, seu papel parece ter sido de mero suporte da agricultura.

Escravidão — Propriedade de escravos — Atividades produtivas — Demografia histórica — Café

I. Introdução

Pretendemos neste artigo analisar a estrutura de posse de escravos em Jacareí, localidade situada no Vale do Paraíba, em São Paulo.¹ Como objeto de estudo consideramos três anos diferentes (1777, 1804 e 1829), distantes entre si, e que se inserem em um período durante o qual toda a região paulista sofreu importantes transformações.

No primeiro ano aqui tratado (1777), a produção de gêneros de subsistência preponderava na Capitania. Entretanto, ao longo do meio século seguinte, verificaram-se expressivas mudanças, primeiro com o fortalecimento do açúcar e posteriormente com a introdução do café, que rapidamente se alastrou pelo Vale do Paraíba. Paralelamente, observaram-se alterações na estrutura de posse de escravos e nas características demográficas da população escrava ali existente.

Jacareí não ficou à margem de tal processo e, como veremos, no período abrangido neste trabalho a localidade cresceu significativamente, deram-se

(*) — Professor Doutor do Departamento de Economia da FEA—USP. O autor agradece o apoio da Fipe e Finep na realização deste trabalho.

(1) — Jacareí, antiga povoação de Nossa Senhora da Conceição de Jacarey, foi elevada à categoria de Município em 1653 e a Cidade em 1849.

modificações nas principais atividades produtivas, particularmente com a introdução do café, e também no plantel de escravos e na estrutura de posse.

As fontes primárias utilizadas fazem parte dos censos populacionais existentes no Arquivo do Estado de São Paulo, um dos principais acervos documentais para os estudos da sociedade colonial brasileira.²

II. Senhores e escravos

Entre 1777 e 1829 Jacareí apresentou forte crescimento, que pode ser demonstrado pelo número de fogos, de proprietários e de escravos. Com referência aos fogos, observamos que, de 714 no primeiro ano deste estudo, alcançaram 1.369 no último.³ Os proprietários cresceram numericamente de 104 para 232 no mesmo período; por fim, a massa escrava multiplicou-se por quatro, ao passar de 305 (1777) para 1.298 (1829).

Nos anos aqui tratados, encontramos escravos em cerca de 15% dos fogos. Em 1829, por exemplo, tal porcentagem foi de 16,8%; em 1804 esse indicador resultou 13,9% (cf. Tabela 1).

TABELA 1
Distribuição dos fogos e presença de escravos

Ano	Fogos		Proprietários	Escravos
	Total	Com escravos (%)		
1777	714	14,6	104	305
1804	973	13,9	135	494
1829	1.369	16,8	232	1.298

Efetuada essa rápida apresentação quantitativa da localidade, vejamos algumas das principais características demográficas dos escravos e dos senhores.

Quanto aos últimos, nota-se uma significativa participação masculina, com cerca de 80% nos três anos. Tais indivíduos originavam-se em sua grande maioria de São Paulo (85%), cabendo aos mineiros cerca de 5% e aos portugueses aproximadamente 4%. Esses números mantiveram-se relativamente estáveis ao longo dos 50 anos considerados neste trabalho. Isso significa que a expansão das atividades produtivas ocorrida nessa época, acompanhada por processo similar quanto ao número de proprietários, deu-se, provavelmente, pela ascensão de não-proprietários paulistas à condição de proprietários, e não pelo afluxo de pessoas de outras regiões do Brasil ou de Portugal.

Ainda com relação aos proprietários, vejamos sua estrutura etária. Como seria de esperar, poucos se situavam na faixa de até 19 ou possuíam mais de 70 anos. A maior concentração dava-se no intervalo de 30 a 59 anos, no qual se situavam cerca de 65%. Assim, se tomarmos o ano de 1829 como exemplo, temos 14,7% com menos de 29 anos, 22,4% na faixa de 30-39 anos, 25,4% entre 40-49 anos, 16% na faixa de 50-59 anos, 15,5% na de 60-69 anos e, por fim, 6% com 70 ou mais anos.

(2) — Servimo-nos dos documentos pertencentes ao acervo do Arquivo do Estado de São Paulo, identificados como Maços de População. Agradecemos ao Arquivo do Estado por ter propiciado o acesso a tal fonte documental.

(3) — Havia em Jacareí, em 1777, uma concentração indígena, com 58 fogos e 412 pessoas.

Ao tomarmos a distribuição dos proprietários segundo o estado civil, evidencia-se preponderância dos casados, com cerca de 75% nos três anos do estudo; aos solteiros coube aproximadamente 8% e, aos viúvos, entre 14 e 19%.

Segmentados pelo sexo, nota-se expressiva diferença quanto ao estado civil dos proprietários. Entre os homens, predominavam os casados com mais de 85%. Entre as mulheres, as viúvas detinham franca maioria, com 71,4% em 1777 e mais de 90% nos dois anos restantes.

Por fim, com relação à situação social dos proprietários, deve-se chamar a atenção ao fato de não havermos encontrado nenhuma pessoa anotada como forro. Isso pode significar tanto a não-existência de proprietários nessa situação, como também a falta de registro desse tipo de informação, encontrada em outros censos.

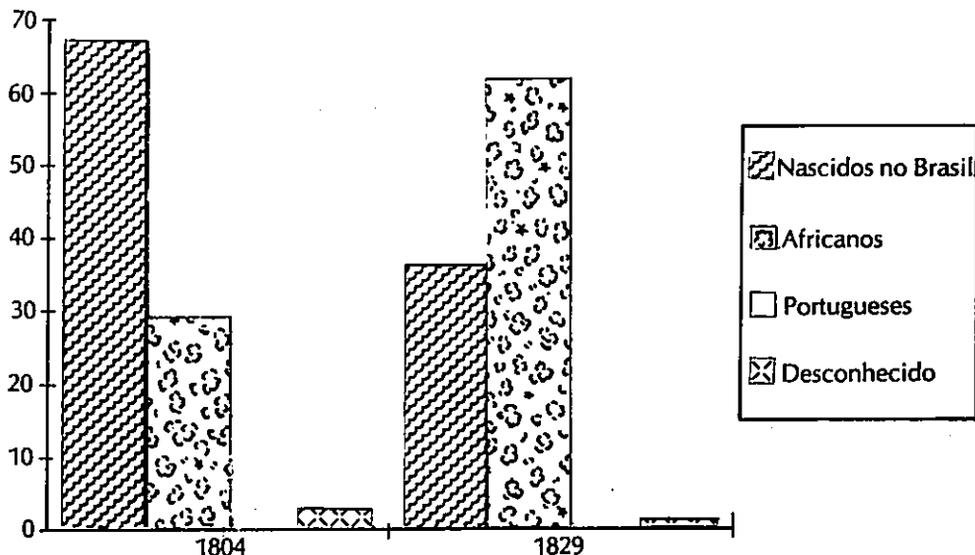
Dos resultados analisados quanto aos senhores, conclui-se que tal população se compunha majoritariamente de homens casados, com mais de 30 anos; as mulheres proprietárias eram na sua maioria viúvas. São Paulo representava a origem da grande maioria dos senhores listados em Jacareí, apesar do rápido crescimento verificado ao longo dos 50 anos abrangidos neste trabalho.

Estudemos agora as mesmas variáveis relativas aos cativos existentes na localidade.

Quanto aos sexos, verifica-se relativo equilíbrio quantitativo em 1777 e 1804, sendo as mulheres levemente superiores, pois a taxa de masculinidade resultou 0,48 nos dois anos. Em 1829, entretanto, cresceu de modo expressivo a parcela masculina na população escrava, com taxa de masculinidade de 0,61.

Ao contrário da estabilidade apontada quanto à origem dos senhores, para os cativos deu-se significativa mudança no período. Em 1804, a participação dos indivíduos nascidos no Brasil alcançava 67%, contra 29,4% dos africanos. Em 1829, tal situação inverteu-se com 62,1% de africanos e 36,9% de pessoas nascidas no Brasil (cf. Gráfico 1).

GRÁFICO I
Escravos: distribuição segundo origem



Estudemos a composição etária da população cativa. Em 1777 havia uma estrutura etária relativamente equilibrada, particularmente para os homens. Para as mulheres, constatamos peso excepcionalmente elevado da faixa etária de 20 a 29 anos. Com relação ao ano de 1829, o equilíbrio antes existente não se manteve, particularmente para os homens. Verifica-se, para os dois sexos, reduzida participação dos indivíduos na faixa etária de até nove anos e a concentração nas duas faixas seguintes, 10-19 e 20-29. No caso dos homens, nessas duas faixas computaram-se cativos que perfaziam 65,3% do total (cf. Tabela 2).

TABELA 2
Escravos: distribuição segundo a faixa etária e o sexo

Faixa etária	1777				1829			
	H		M		H		M	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
0 — 9	35	23,6	32	20,4	74	9,4	97	19,1
10 — 9	25	16,9	30	19,1	233	29,5	137	26,9
20 — 9	24	16,2	37	23,6	282	35,7	126	24,8
30 — 9	25	16,9	19	12,1	114	14,4	81	15,9
40 — 9	14	9,5	13	8,3	52	6,6	45	8,8
50 — 9	9	6,1	18	11,5	17	2,2	14	2,7
60 — 9	8	5,4	4	2,5	13	1,6	5	1,0
70 — 9	5	3,4	—	—	2	0,3	—	—
80 e mais	3	2,0	4	2,5	2	0,3	4	0,8
Total	148	100,0	157	100,0	789	100,0	509	100,0

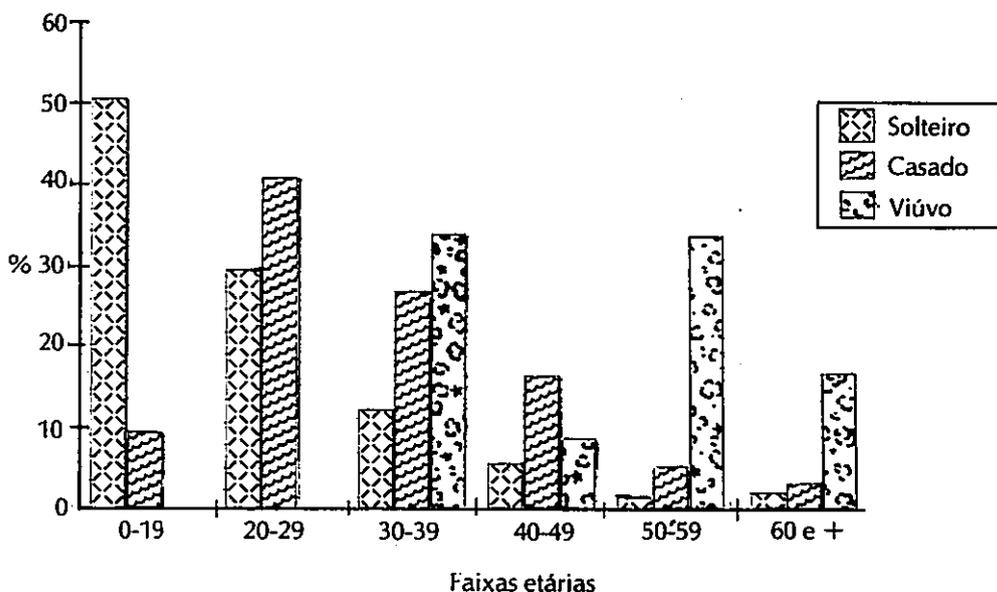
Para uma melhor compreensão da estrutura etária dos cativos em 1829, vamos segmentá-los em dois grupos: nascidos no Brasil e africanos. Ao tomarmos cada um deles e analisarmos a participação de crianças, indivíduos em idade produtiva e velhos, verificamos grande diferença entre os dois. No constituido pelos nascidos no Brasil, 47,2% representavam crianças na faixa de 0-14 anos de idade e 51,6% pessoas na faixa dos 15-64 anos. Entre os africanos, o peso das crianças era de apenas 12,3%, e o dos cativos em idade produtiva 87,1%. Nos dois grupos, o peso dos escravos com mais de 65 anos situava-se ao redor de 1%.

Ainda com referência aos cativos, vejamos seu estado civil.⁴ Nos dois anos para os quais constou tal tipo de informação (1804 e 1829), deu-se preponderância de solteiros com aproximadamente 80% e coube aos casados o peso de 15,7% e 20,2%, respectivamente, em 1804 e 1829. Os viúvos representavam cerca de 1%. Divididos pelo sexo, a distribuição praticamente se manteve. Em 1829, por exemplo, 25,5% das mulheres e 16,7% dos homens eram casados.

Verifiquemos a relação entre o estado civil e a idade. Em 1804, 77,7% dos escravos solteiros possuíam menos de 30 anos, e 70,5% dos casados se situavam na faixa de 20 a 49 anos. Os viúvos concentravam-se na faixa dos 60 anos. Se tomarmos os indivíduos com 30 anos ou mais, vamos notar que 41,5% constituíam-se de casados ou viúvos. Para 1829, os números mostraram-se semelhantes (cf. Gráfico 2).

(4) — A informação a respeito do estado civil dos cativos constava dos censos de 1804 e 1829.

GRÁFICO 2
Escravos: idades e estado civil
(Jacareí — 1829)



Ainda com referência ao estado civil dos cativos, vejamos sua relação com a respectiva origem. Em 1829, por exemplo, 11,7% dos nascidos no Brasil eram casados, 87,5% solteiros e 0,8% viúvos; para os africanos, que como vimos compunham um segmento relativamente mais velho, 25,2% constituíam-se de casados, 73,7% de solteiros e 1,0% de viúvos.

Por fim, consideremos a cor dos cativos. Tanto em 1804 como em 1829, verificou-se predomínio quase absoluto dos negros, com 95,2% e 98,2%, respectivamente. Aos pardos coube o percentual restante.

As informações analisadas quanto aos cativos sugerem algumas conclusões. A população escrava cresceu rapidamente ao longo do período considerado, particularmente entre 1804 e 1829. Tal crescimento deu-se principalmente através da incorporação de africanos, alterando-se a composição até então existente, na qual predominavam os indivíduos nascidos no Brasil.

Essê afluxo de africanos modificou a estrutura etária e a proporção existente entre os sexos. Ao ingressarem na sua maioria homens em idade produtiva, ampliou-se o peso masculino e reduziu-se o das crianças. Merece realce o expressivo número de escravos casados, quer entre os africanos como em relação aos nascidos no Brasil, a confirmar resultados que têm sido obtidos em trabalhos que tratam da família escrava na sociedade colonial brasileira.

III. Estrutura de posse de escravos

Nesta parte do trabalho vamos estudar a estrutura de posse de escravos, a partir da qual podemos extrair evidências importantes quanto à organização da produção em Jacareí.

De imediato, ao segmentarmos os proprietários pelo tamanho do plantel, verificamos, nos três anos estudados, o expressivo número de pessoas com até cinco cativos; seu peso no total de proprietários foi de 83,7% em 1777, 79,3%

em 1804 e 71,1% em 1829. A participação dos escravos possuídos por tal segmento reduziu-se sistematicamente nos três anos considerados: 56,7% em 1777, 44,5% em 1804 e apenas 28,7% em 1829. De modo geral, ao longo do período 1777-1829, elevou-se o tamanho dos plantéis e o peso dos grandes proprietários: Em 1777 ninguém possuía mais de 12 cativos; em 1804, o maior proprietário compareceu com 33, embora ainda fosse reduzido o peso dos senhores com mais de 20 cativos: 0,7% entre os proprietários e 6,7% em relação à população escrava ali existente. Em 1829 ampliou-se a participação dos grandes proprietários. Quatro controlavam plantel de 50 ou mais escravos, dos quais o maior possuía 66. Os indivíduos com 20 ou mais cativos detinham cerca de um terço da escravaria do local, contra menos de 7% em 1804 (cf. Tabela 3).

TABELA 3

Posse de escravos: distribuição por tamanho do plantel

Tamanho do plantel	1777		1804		1829	
	Participação entre proprietários	Participação entre escravos	Participação entre proprietários	Participação entre escravos	Participação entre proprietários	Participação entre escravos
01 a 05	83,7	56,7	79,3	44,5	71,1	28,7
06 a 10	14,4	35,7	15,6	30,8	18,1	23,6
11 a 15	1,9	7,6	2,2	7,5	4,3	10,2
16 a 20			2,2	10,5	2,2	6,3
21 a 40			0,7	6,7	2,6	13,1
41 e mais					1,7	18,1

Quando consideramos alguns indicadores estatísticos, fica demonstrado esse gradativo aumento no peso dos grandes proprietários ao longo do período. A média de escravos por proprietário situou-se em 2,9 em 1777, 3,7 em 1804 e 5,6 em 1829. A moda manteve-se um nos três anos e a mediana também se elevou progressivamente, de quatro no primeiro ano para cinco em 1804 e nove em 1829. Por fim, o índice de Gini resultou 0,43 no primeiro ano, 0,48 em 1804 e 0,57 no ano de 1829 (cf. Tabela 4).

TABELA 4

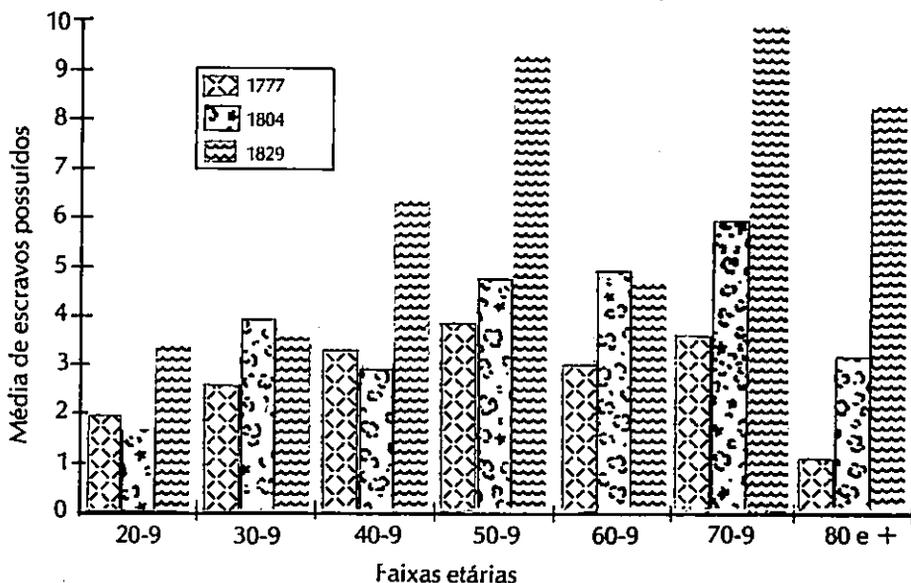
Posse de escravos: indicadores estatísticos

Indicadores	Anos		
	1777	1804	1829
Média	2,9	3,7	5,6
Moda	1	1	1
Mediana	4	5	9
Índice de Gini	0,43	0,48	0,57

A seguir, vejamos a relação entre a faixa etária do proprietário e os escravos possuídos. O segmento de senhores enquadrados nas faixas etárias de 40 a 59 anos representava o mais importante quanto à posse de escravos. De modo geral, cerca da metade dos cativos de Jacareí pertenciam aos indivíduos situados nesse intervalo.

Ainda quanto à posse de escravos e idade dos proprietários, verifica-se certa proporcionalidade entre a faixa etária do senhor e a média de escravos possuídos. Nos três anos em apreço, as menores médias ocorreram para as faixas etárias de 20-29 e 30-39 anos, enquanto as maiores corresponderam às faixas etárias de 50 ou mais anos (cf. Gráfico 3).

GRÁFICO 3
Posse de escravos:
média de escravos possuídos e faixas etárias



Consideremos a relação entre a posse de escravos e o sexo dos proprietários. Nos três anos os homens detiveram sob seu controle a ampla maioria dos escravos. Em 1829 a proporção alcançou o máximo de 89,1%; o menor percentual deu-se em 1804, com 78,7%.

Quando relacionamos o sexo dos senhores, estado civil e escravos possuídos, chegamos a resultados interessantes. Em 1829, por exemplo, nota-se que os homens casados eram proprietários de 81,9% dos cativos possuídos pelos elementos do sexo masculino. Aos solteiros couberam 8,8% e aos viúvos 9,0%. Alternativamente, as viúvas detinham 92,2% do plantel de propriedade das mulheres; as casadas 7,1% e as solteiras 0,7%.

Por fim, vejamos a relação entre o sexo do proprietário e o sexo dos escravos possuídos. Verificamos em outros trabalhos, a existência de uma certa correspondência entre o sexo dos proprietários e o de seus respectivos cativos. Tal fato deu-se também em Jacareí nos dois últimos anos (1804 e 1829) mas não em 1777. Naqueles dois anos (1804 e 1829), a taxa de masculinidade da massa escrava pertencente às mulheres resultou 0,44 e 0,49, enquanto a taxa de mas-

culinidade do plantel possuído pelos homens alcançou 0,50 e 0,62, respectivamente. Em 1777, enquanto para o conjunto de cativos possuídos pelos homens a taxa resultava 0,47, para o plantel de propriedade das mulheres chegava-se ao número 0,59 (cf. Tabela 5).

TABELA 5

Posse de escravos: relação entre o sexo do proprietário e a taxa de masculinidade dos escravos

Ano	Taxa de masculinidade dos escravos	
	Proprietários homens	Proprietárias mulheres
1777	0,47	0,59
1804	0,50	0,44
1829	0,62	0,49

Por fim, consideremos a relação entre o tamanho do plantel de escravos e as características dos respectivos cativos. Quanto à taxa de masculinidade, verificamos uma proporcionalidade entre esse indicador e o tamanho do plantel, estabilizando-se acima de dez cativos. Em 1829, por exemplo, para os plantéis de 1 a 5 resultou taxa de masculinidade de 0,52; para os plantéis de 6 a 10 obtivemos o indicador 0,56; para as faixas seguintes (11 a 15, 16 a 20, 21 a 40 e 41 ou mais) a taxa estabilizou-se em torno de 0,67 (cf. Tabela 6).

TABELA 6

Posse de escravos: tamanho do plantel e taxa de masculinidade dos escravos

Tamanho do plantel	Taxa de masculinidade		
	1777	1804	1829
01 a 05	0,48	0,41	0,52
06 a 10	0,49	0,49	0,56
11 a 15	0,52	0,59	0,67
16 a 20		0,61	0,65
21 a 40		0,63	0,67
41 e mais			0,67

Ao comparar-se o tamanho do plantel e a faixa etária dos cativos, nota-se também uma certa relação ainda que de forma menos evidente do que no caso da taxa de masculinidade. Se tomarmos 1829, como exemplo, verifica-se para os menores plantéis (1 a 5, 6 a 10 e 11 a 15) uma participação de indivíduos em idade produtiva de cerca de 70%, enquanto para os maiores plantéis seu peso resultou aproximadamente 80%.

Quanto à relação entre tamanho do plantel e o estado civil dos cativos, nota-se também alguma correspondência, representada pela maior proporção de casados nos maiores plantéis, sendo mais evidente quando se comparam os extremos (até dez e acima de vinte escravos). A maior participação de indivíduos casados nos grandes plantéis seria influenciada positivamente pela

idade média mais elevada verificada nesses casos, mas, ao mesmo tempo, seria prejudicada pela sua maior taxa de masculinidade, da ordem de 0,67 (cf. Tabela 7).

TABELA 7

Posse de escravos: tamanho do plantel, faixa etária e estado civil dos escravos

Tamanho do plantel	Faixa etária (%)			Total	Participação de escravos casados
	0 a 14	15 a 64	65 e +		
01 a 05	31,1	67,6	1,3	100,0	7,8
06 a 10	27,1	71,6	1,3	100,0	20,3
11 a 15	25,0	73,5	1,5	100,0	16,6
16 a 20	19,5	80,5		100,0	9,8
21 a 40	20,6	79,4		100,0	40,6
41 e mais	19,6	80,4		100,0	30,6

A análise efetuada do item referente à estrutura de posse de escravos permite algumas considerações. Inegavelmente, ao longo do período 1777 a 1829, paralelamente ao crescimento do número de fogos com escravos, deu-se um aumento no número médio de escravos por proprietário, maior peso dos grandes senhores, praticamente inexistentes em 1777, e, ao mesmo tempo, concentrou-se a posse de escravos.

Os resultados obtidos sugerem também uma proporcionalidade entre a idade dos proprietários e seu maior peso quanto aos escravos possuídos. A média de escravos por senhor também mostrou certa relação direta com a idade do proprietário. Tais evidências parecem indicar a acumulação de recursos ao longo da vida dessas pessoas, materializada no plantel de escravos.

Verificou-se também serem casados os proprietários quantitativamente mais importantes e as viúvas predominavam entre as mulheres. Este último fato parece evidente, na medida em que a mulher quando casada não era considerada chefe do fogo, a menos que o marido não residisse no local. Por fim, computamos poucos proprietários solteiros, tanto homens como mulheres, e com reduzido peso no total de escravos possuídos.

Algumas outras características interessantes foram observadas. Assim, por exemplo, verificou-se nos grandes plantéis predomínio de escravos em idade produtiva, em sua maioria homens e com significativo peso dos indivíduos casados. Este último resultado talvez fosse consequência da maior facilidade de estabelecer relações estáveis em grandes plantéis, apesar da maior taxa de masculinidade que apresentavam. Ademais, a grande maioria dos membros desses plantéis, encontravam-se em idade propícia ao casamento.

IV. Atividades produtivas

As principais mudanças apontadas neste trabalho, tanto nas características dos proprietários e dos escravos, como na estrutura de posse de escravos, sofreram influência das transformações ocorridas nas atividades produtivas em Jacaré. Infelizmente, em 1777 não se arrolaram as informações referentes às atividades dos proprietários. Portanto, toda a análise a seguir efetuada teve por base unicamente os censos de 1804 e 1829.

Usualmente, nos censos populacionais efetuados em São Paulo, no período aqui tratado, não constavam informações quanto às atividades específicas dos escravos, o que impossibilita que se conheça a força de trabalho efetivamente dedicada a determinada atividade produtiva, ou a real qualificação dos cativos. Constam nos documentos as várias atividades dos proprietários, e, assim, somente indiretamente podemos formar uma idéia das atividades desenvolvidas e as características dos escravos a elas dedicados.

Vejam as diversas atividades produtivas contidas nos dois censos, considerando-se, quando havia mais de uma, aquela que podia ser considerada principal.⁵ Nos dois anos, 1804 e 1829, predominou largamente a agricultura, seguida pelo comércio e o artesanato. Em 1804, entre as atividades agrícolas, destacavam-se a produção de aguardente e rapadura, com 24 casos, a produção de gêneros de subsistência (arroz, feijão, milho, etc.), com 72 casos. Isoladamente, esses dois segmentos perfaziam 72,7% do total dos proprietários e a soma de seus plantéis representava 78,1% da massa de escravos existentes em Jacaré nesse ano. A média de escravos por proprietário do segmento agrícola como um todo resultou 3,8. Exceto o segmento dos rentistas, constituído por um contratador, com oito escravos, nos demais casos a média de escravos por senhor mostrou-se menor do que a da agricultura: no artesanato resultou em 2,4 e no comércio 3,2.

Em 1829 deu-se uma mudança expressiva com o surgimento do café. A atividade agrícola teve peso ainda maior. Dos escravos listados, 88,5% pertenciam a proprietários dedicados prioritariamente à agricultura. Isoladamente, os cafeicultores representavam 57,7% no plantel de escravos da localidade. A média de escravos por senhor entre os cafeicultores alcançava 11,5, contra uma média bastante reduzida, ao redor de três, para as demais atividades agrícolas ou não. Excetua-se um proprietário que declarou produzir açúcar e compareceu com trinta cativos (cf. Tabela 8).

TABELA 8
Atividades produtivas e posse de escravos

Atividades	1804			1829		
	Número de proprietários	Participação nos escravos possuídos	Média de escravos	Número de proprietários	Participação nos escravos possuídos	Média de escravos
Agrícolas						
— Produção de açúcar				1	2,3	30,0
— Produção de aguardente	24	20,1	3,9	16	6,9	5,6
— Cafeicultura				65	57,7	11,5
— Produção de Gêneros de subsistência	72	58,0	3,7	89	19,7	2,9
— Cultivos não-especificados				8	1,9	3,1
Artesanais	8	4,1	2,4	12	1,3	1,4
Igreja	1	0,2	1,0	4	1,9	6,2
Magistratura e empregos civis	1	0,2	1,0	1	0,2	3,0
Profissões liberais				2	0,5	3,0
Rentistas	1	1,7	8,0	3	0,6	2,7
Comércio	17	11,6	3,2	23	5,6	3,2
Transporte	2	0,9	2,0			
Outras	6	3,2	2,5	7	1,4	2,6

(5) — Quanto às atividades produtivas procuramos seguir, com adaptações, a metodologia sugerida por COSTA, I.N. & NOZOE, N.H. Economia colonial brasileira: classificação das ocupações segundo ramos e setores. In: *Revista Estudos Econômicos*. São Paulo, 17 (1):69-87, jan./abr. 1987.

Quando analisamos a participação de homens e mulheres nessas atividades, como proprietários, verificamos na maioria delas a preponderância masculina, o que pode ser avaliado pela taxa de masculinidade dos senhores. No caso da agricultura, a produção de gêneros de subsistência constituía a atividade com maior peso feminino. Nela se concentravam, em 1829, mais da metade das mulheres proprietárias de escravos, embora a taxa de masculinidade desse conjunto ainda fosse elevada: 0,79.

Outro segmento de presença feminina marcante, o artesanato, revelava taxa de masculinidade 0,50 (1804) e 0,42 (1829), como conseqüência direta da participação das costureiras. Estas, em 1829, participavam com 13,5% no total de mulheres possuidoras de escravos listadas em Jacareí. Na cafeicultura, à qual se dedicavam cinco proprietárias em 1829, a taxa de masculinidade resultava 0,92. (cf. Tabela 9).

TABELA 9

Atividades produtivas e taxa de masculinidade dos proprietários

Atividades	Taxas de masculinidade	
	1804	1829
Agrícolas		
— Produção de açúcar		1,00
— Produção de aguardente	0,83	0,94
— Cafeicultura		0,92
— Produção de gêneros de subsistência	0,85	0,79
— Cultivos não-especificados		1,00
Artesanais	0,50	0,42
Igreja	1,00	1,00
Magistratura e empregos civis	1,00	1,00
Profissões liberais		1,00
Rentistas	1,00	0,00
Comércio	0,94	0,96
Transporte	1,00	
Outros	0,67	0,86

Ainda quanto às atividades produtivas, vamos estudar a relação entre aquela classificada como principal e outras às quais se dedicavam os proprietários. Se tomarmos 1829 como exemplo, vemos que todos os 16 produtores de aguardente e rapadura também se dedicavam a cultivos de subsistência, e sete plantavam café. Dos 65 cafeicultores, 63 faziam cultivos de subsistência, assim como o único produtor de açúcar em Jacareí naquele ano.

Dos 89 indivíduos listados como produtores de gêneros de subsistência, 35 declaravam ter consumido a totalidade da produção; um classificou-se como plantando a favor e outro como foreiro.

Pela importância dos cafeicultores e dos indivíduos que produziam gêneros de subsistência, vamos analisar a estrutura de posse de escravos desses dois segmentos. Em 1829, a média de escravos dos cafeicultores alcançou 11,5 e a dos produtores de gêneros de subsistência 2,9. Como vimos anteriormente, a média da localidade era 5,6, influenciada pelo próprio peso dos cafeicultores.

Ao segmentarmos esses proprietários pelo tamanho do plantel, resulta que os cafeicultores com até cinco cativos perfaziam 41,5% dos senhores desse conjunto e seus escravos participavam com 9,0% no total. Entre os produtores de gêneros de subsistência, esses pequenos proprietários representavam 85,4% do total do segmento e seus cativos 65,5%. Os grandes proprietários, não existentes entre os agricultores de gêneros de subsistência, revelavam significativo peso entre os cafeicultores. Assim, por exemplo, os indivíduos com plantel superior a vinte pessoas explicavam 13,8% dos cafeicultores e seus plantéis somavam a metade do total de escravos desse setor produtivo (cf. Tabela 10).

TABELA 10

Posse de escravos: distribuição do tamanho do plantel de cafeicultores e produtores de gêneros de subsistência

Tamanho do plantel	Cafeicultores		Gêneros de subsistência	
	Participação entre proprietários	Participação entre escravos	Participação entre proprietários	Participação entre escravos
01 a 05	41,5	9,0	85,4	63,5
06 a 10	26,2	17,2	14,6	36,5
11 a 15	10,8	12,7		
16 a 20	7,7	11,0		
21 a 40	7,7	18,7		
41 e mais	6,1	31,4		
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Finalizando esta seção referente às atividades produtivas, vejamos as características específicas dos escravos que pertenciam aos dois grupos, cafeicultores e produtores de gêneros de subsistência. A massa de cativos dos cafeicultores apresentava maior taxa de masculinidade, comparada à dos produtores dos gêneros de subsistência (0,68 contra 0,49); seus escravos mostravam maior concentração na faixa de idade produtiva (77,7% contra 65,5%) e, por fim, verificava-se maior peso dos cativos casados no plantel dos cafeicultores (24,5% contra 13,7%). Tais fatos sugerem que os mesmos representavam uma força de trabalho mais apropriada ao trabalho duro da agricultura e provavelmente era fruto da maior capacidade financeira dos cafeicultores frente aos demais agricultores (cf. Tabela 11).

TABELA 11

Atividades produtivas e características dos escravos possuídos pelos proprietários dedicados à cafeicultura e à produção de gêneros de subsistência

Atividade	Taxa de masculinidade	Faixa Etária (%)			Participação dos escravos casados (%)
		0-14	15-64	65 e mais	
Plantio de subsistência	0,49	32,9	65,5	1,6	13,7
Cafeicultores	0,68	22,2	77,7	0,1	24,5

V. Conclusões

O estudo de Jacareí nos anos de 1777, 1804 e 1829, permitiu verificar o significativo crescimento verificado naquela localidade, particularmente a partir do início do século XIX. A introdução do café alterou fundamentalmente a organização produtiva local, bem como as características de sua principal força de trabalho constituída pelos escravos. Deu-se um grande afluxo de novos escravos no local, particularmente indivíduos de origem africana, plenamente aptos ao trabalho produtivo, e que foram adquiridos na sua maioria por proprietários de médio e grande porte.

A agricultura representava a principal atividade produtiva da localidade, baseada inicialmente na aguardente e nos gêneros de subsistência. Com o fortalecimento da cafeicultura, a produção desses gêneros perdeu importância relativa, mas ainda se manteve como o meio de vida de inúmeros pequenos proprietários e como cultura complementar dos próprios cafeicultores. Quanto às demais atividades, como o artesanato e o comércio, sua função parece ter sido mero suporte da agricultura, em torno da qual girava a economia do local.

Recebido para publicação em 30 de dezembro de 1987

ABSTRACT

The structure of slave property and the productive activities in Jacareí, between the years 1777 and 1829, show that there was a substantial growth in the slave population, especially since the introduction of the coffee culture, which substituted food stuffs. The other activities, such as handicrafts and commerce, seem to have played a support role to agriculture.

Slavery — Slave property — Productive activities — Demographic history — Coffee

