

## O CAPITALISMO NO COMÉRCIO PROIBIDO DE ESCRAVOS\*

Luis 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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.<sup>o</sup> restrições ao comércio português de escravos.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup>

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".<sup>7</sup>

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 à 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).<sup>8</sup>

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, viveres, 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.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup>

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 parbaibas, 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).<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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”.<sup>15</sup>

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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup>

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".<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup>

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*.<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup>

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.<sup>26</sup>

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.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup> 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”.<sup>30</sup>

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”.<sup>31</sup> 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 Macaé) corrupto e extremamente ligado ao negreiro Manoel Pinto da Fonseca, com quem até desejou casar uma filha.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup>

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 amesquinha 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.<sup>34</sup> 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.<sup>35</sup> 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".<sup>36</sup>

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.<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup>

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 clíperes de Baltimore, os melhores dentre todos para o comércio de escravos. E mais capitais para a compra de clíperes, 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 cinquenta do século XIX o comércio atlântico de escravos (*black ivory*) exigia investimentos que estavam muito acima das possibilidades financeiras dos simples negreiros.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup> 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.<sup>41</sup> 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).<sup>42</sup> Fica considerável quando se registra que um trabalhador livre na cidade do Salvador de 1844 custava 480 réis (\$480!) por dia.<sup>43</sup>

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%.<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup>

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.<sup>46</sup> Devo lembrar igualmente o processo da Coroa (rainha Victoria) contra o comerciante anglo-espanhol Pedro de Zulueta, Júnior. Zulueta foi julgado em Old Bailey.<sup>47</sup>

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.<sup>48</sup>

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 sardo-piemonteses (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.<sup>49</sup> 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 espanho-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.<sup>50</sup>

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.<sup>51</sup>

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.<sup>52</sup>

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.<sup>53</sup>

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.<sup>54</sup> E em caso que não ficou isolado, o bergantim *Bom Fim*, construído e vendido nos Estados Unidos, pertencia ao negreiro luso-espanho-cubano Joze Pedro da Silva Senna, mas apresentava passaporte com as armas do Império do Brasil.<sup>55</sup>

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.<sup>56</sup>

(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.<sup>57</sup> 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".<sup>58</sup> 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".<sup>59</sup>

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".<sup>60</sup> 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.<sup>61</sup>

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 negroiro.

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 cinquenta 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 negroiro 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.<sup>62</sup>

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.<sup>63</sup>

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*.<sup>64</sup>

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*

