

**América: Economia & Sociedade**

**ERIC WILLIAMS**

46

Coordenação e Orientação

ILMAR ROHLOFF DE MATTOS

e

ARY DE ARAÚJO VIANA

Vol. I — CAPITALISMO E ESCRAVIDÃO

# CAPITALISMO E ESCRAVIDÃO

INTRODUÇÃO:  
D. W. BROGAN

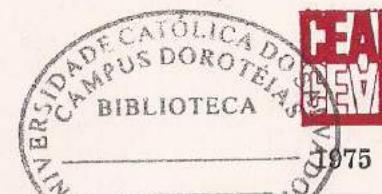
TRADUÇÃO E NOTAS:  
CARLOS NAYFELD

REVISÃO TÉCNICA:  
ILMAR ROHLOFF DE MATTOS

## FICHA CATALOGRÁFICA

(Preparada pelo Centro de Catalogação-na-fonte do  
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, GB)

W689c	Williams, Eric. Capitalismo e escravidão; tradução e notas   de   Carlos Nayfeld, revisão técnica   de   Il- mar Rohloff de Mattos, introdução   de   D. W. Brogan. Rio de Janeiro, Ed. Americana, 1975. viii,295p. 21cm (América: economia & so- ciedade, v. 1). Do original em inglês: Capitalism and sla- very. Bibliografia. 1. Capitalismo. 2. Escravidão na Grã-Bre- tanha. 3. Grã-Bretanha — Economia — His- tória. I. Título. II. Série.
	CDD — 330.94206 330.94207 330.1220942 331.117340942
75-0097	CDU — 326.330.148(410)"17/18" 33(140)"17/18"(091)



tanto do que as ideologias. Isso não quer dizer que as ideologias não têm valor ou que todos os homens são venais. Ele cita o exemplo da família Rathbone, de Liverpool, um constraste com os grandes negociantes menos escrupulosos. Mas a lição deste livro é enregelante, embora não nova. "Onde estiver seu tesouro, aí estará também seu coração."

D. W. BROGAN

---

# 1

## ORIGENS DA ESCRAVIDÃO NEGRA

---

Quando em 1492, Colombo, representando a monarquia espanhola, descobriu o Novo Mundo, desencadeou a longa e feroz rivalidade internacional pelas possessões coloniais, para as quais, depois de quatro séculos e meio, nenhuma solução foi ainda encontrada. Portugal, que iniciara o movimento de expansão internacional, reclamava o seu direito aos novos territórios, sob o fundamento de que se enquadravam na bula papal de 1455 que autorizava a nação portuguesa a reduzir à servidão todos os povos infiéis. As duas potências, para evitar controvérsia, procuraram arbitragem e, como países católicos, recorreram ao Papa — uma atitude natural e lógica numa época em que os direitos universais do Papado ainda não eram contestados pelos indivíduos e governos. Depois de analisar minuciosamente as reclamações das duas nações disputantes, o Papa emitiu em 1493 uma série de bulas que estabeleceram uma linha de demarcação entre as possessões coloniais dos dois Estados: o Leste coube a Portugal e o Oeste à Espanha. A partilha, contudo, deixou de satisfazer às aspirações portuguesas, e no ano subsequente as partes contendoras conseguiram um acordo mais satisfatório no Tratado de Tordesilhas, que retificou o julgamento papal para permitir a propriedade portuguesa do Brasil.

Nem a arbitragem papal nem o tratado formal pretendiam ser obrigatórios para as outras potências, e ambos foram de fato repudiados. A viagem de Cabot à América do Norte em 1497 foi a resposta imediata da Inglaterra à partilha. Francisco I da França externou seu famoso protesto: "O Sol brilha para mim como para os outros. Eu

gostaria imensamente de ver a cláusula no testamento de Adão que me exclui de uma parte do mundo.” O rei da Dinamarca recusou-se a aceitar a decisão do Papa no que concernia às Índias Orientais. Sir William Cecil, o famoso estadista elisabetano, negou o direito do Papa de “dar e tomar reinos a quem quer que lhe aprouvesse”. Em 1580, o Governo inglês revidou com o princípio da ocupação efetiva como o fator determinante de soberania.<sup>1</sup> Depois disso, na linguagem da época, “não houve paz abaixo da linha”. Era uma disputa, nas palavras de um posterior governador de Barbados, quanto a “se o Rei da Inglaterra ou o da França seria o monarca das Índias Ocidentais, pois o Rei da Espanha não poderia mantê-las por muito tempo...”<sup>2</sup> A Inglaterra, a França, e mesmo a Holanda, começaram a desafiar o Eixo Ibérico e a reclamar um lugar ao Sol. O negro, também, teria seu lugar, embora não o tivesse pedido: sob o sol escaldante das plantações de cana-de-açúcar, fumo e algodão do Novo Mundo.

De acordo com Adam Smith, a prosperidade de uma nova colônia depende de um único fator econômico — “abundância de boa terra”.<sup>3</sup> As possessões coloniais britânicas até 1776 podem ser, de um modo geral, divididas em dois tipos. O primeiro é a economia auto-suficiente e diversificada dos pequenos agricultores, “meros esgaravatadores da terra”, como Gibbon Wakefield os chamou zombeteiramente,<sup>4</sup> vivendo num solo em que, como o Canadá foi descrito em 1840, “não era uma loteria, com alguns prêmios exorbitantes e um grande número de bilhetes brancos, mas um investimento seguro e certo”.<sup>5</sup> O segundo tipo é a colônia que tem facilidades para a produção de artigos primários em grande escala para um mercado de exportação. Na primeira categoria, enquadravam-se as colônias setentrionais do continente americano; na segunda, as colônias produtoras de fumo do continente e as ilhas produtoras de cana-de-açúcar do mar das Antilhas. Nas colônias deste último tipo, como Merivale frisou, a terra e o capital eram inúteis a não ser que o trabalho pudesse ser controlado.<sup>6</sup> O trabalho devia ser constante e funcionar, ou levado a funcionar, em cooperação. Nessas colônias, o individualismo inflexível do lavrador de Massachusetts, praticando sua agricultura intensiva e arrancando com o

suor de seu rosto ganhos minguados de um solo relutante, deveria capitular ante a equipe disciplinada do grande capitalista praticando agricultura extensiva e produzindo em grande escala. Sem essa compulsão, o trabalhador exerceria então sua inclinação natural para cuidar de sua própria terra e labutar por conta própria. Conta-se freqüentemente a história do grande capitalista inglês, Sir Peel, que levou 50.000 libras esterlinas e trezentos trabalhadores consigo para a colônia Swan River (Rio Swan) na Austrália. Seu plano era que seus trabalhadores laborassem para ele, como acontecia na Inglaterra. Chegando à Austrália, porém, onde a terra era abundante — demasiadamente abundante —, os trabalhadores preferiram labutar para si mesmos como pequenos proprietários, em vez de para o capitalista, por salário. A Austrália não era a Inglaterra e o capitalista ficou sem um serviçal para fazer-lhe a cama ou trazer-lhe água.<sup>7</sup>

Para as colônias antilhanas a solução para essa dispersão e “esgaravatamento da terra” foi a escravidão. A lição da história inicial da Geórgia é instrutiva. Proibidos de empregar o trabalho escravo por mandatários que, em alguns casos, possuíam eles próprios escravos em outras colônias, os plantadores georgianos viram-se na situação, como expressou Whitefield, de indivíduos cujas pernas estavam amarradas e que recebiam ordem de andar. Assim, os magistrados da Geórgia ergueram brindes “a uma coisa necessária” — a escravidão — até que a proibição foi suspensa.<sup>8</sup> Embora pudesse ser um “recurso odioso”, como Merivale a chamou,<sup>9</sup> a escravidão foi uma instituição econômica de primeira importância. Tinha sido a base da economia grega e erguera o Império Romano. Nos tempos modernos, forneceu o açúcar para as xícaras de chá e café do mundo ocidental. Produziu o algodão para servir de base ao capitalismo moderno. Propiciou a colonização do Sul dos Estados Unidos e das ilhas do mar das Antilhas. Vista na perspectiva histórica, ela faz parte desse quadro geral do tratamento cruel das classes desprivilegiadas, das insensíveis leis dos pobres e severas leis feudais, e da indiferença com que a classe capitalista ascendente estava “começando a calcular a prosperidade em termos de libras esterlinas e... acostumando-se à idéia de sacrificar a vida humana ao imperativo sagrado do aumento da produção”.<sup>10</sup>

Adam Smith, o paladino intelectual da classe média industrial com a doutrina recém-descoberta da liberdade, mais tarde propagou o argumento de que, em geral, o orgulho e o amor ao poder por parte do amo é que levaram à escravidão e que, nos países em que se empregavam escravos, o trabalho livre seria mais proveitoso. A experiência universal demonstrou conclusivamente que "o trabalho feito por escravos, embora pareça custar apenas sua manutenção, é no fim o mais caro de todos. Uma pessoa que não pode adquirir propriedade não pode ter outro interesse senão comer o máximo, e trabalhar o mínimo possível".<sup>11</sup>

Adam Smith não fez senão tratar como uma proposição abstrata o que é uma questão específica de tempo, lugar, trabalho e solo. A superioridade econômica do trabalho livre assalariado sobre o trabalho escravo é evidente até para o dono de escravos. O trabalho escravo é obtido com relutância, é desajeitado, carece de versatilidade.<sup>12</sup> Em igualdade de condições, homens livres são preferíveis. Mas nas fases iniciais do desenvolvimento colonial, não há igualdade de condições. Quando a escravidão é adotada, não é adotada como uma escolha em detrimento do trabalho livre; não há qualquer escolha. As razões para a escravidão, escreveu Gibbon Wakefield, "não são circunstâncias morais, mas econômicas; não se relacionam com o vício e a virtude, mas com a produção".<sup>13</sup> Com a população limitada da Europa no século XVI, os trabalhadores livres necessários para cultivar cana-de-açúcar, tabaco e algodão no Novo Mundo, não podiam ser fornecidos em quantidades adequadas para permitir a produção em grande escala. A escravidão foi necessária por causa disso e para conseguir escravos os europeus recorreram primeiro aos aborígenes e depois à África.

Em certas circunstâncias, a escravidão tem incontestáveis vantagens. No cultivo de produtos como cana-de-açúcar, algodão e tabaco, onde o custo da produção é apreciavelmente reduzido, em unidades maiores, o dono de escravos, com sua produção em grande escala e sua turma de escravos organizada, pode fazer uso mais proveitoso da terra do que o pequeno agricultor ou proprietário lavrador. Para tais produtos agrícolas, os lucros enormes podem bem suportar a despesa maior proporciona-

nada pelo trabalho escravo ineficiente.<sup>14</sup> Onde todo o conhecimento requerido é simples e uma questão de rotina a constância e cooperação no trabalho, a escravidão é essencial, até o momento em que, pela importação de novos recrutas e pela procriação, a população atinja o ponto de saturação e a terra disponível já esteja distribuída. Quando tal etapa é atingida, e somente então, as despesas da escravidão, em forma de custo e manutenção de escravos, produtivos e improdutivos, excedem o custo de trabalhadores assalariados. Como escreveu Merivale: "O trabalho escravo será mais caro do que o livre *sempre que se puder conseguir o trabalho livre*".<sup>15</sup>

Do ponto de vista produtor, o maior defeito da escravidão reside no fato de que ela esgota rapidamente o solo. A massa de trabalhadores de baixa condição social, dócil e barata, só pode ser mantida em sujeição pela degradação sistemática e pelos esforços deliberados de suprimir sua inteligência. A rotação de culturas e a agricultura científica são portanto estranhas às sociedades escravistas. Como Jefferson escreveu a respeito da Virgínia, "podemos comprar um acre de terra nova mais barato do que nos custaria adubar um acre velho".<sup>16</sup> O plantador escravista, na terminologia pitoresca do Sul dos Estados Unidos, é um "arrasador da terra". Esse defeito sério da escravidão pode ser contrabalançado e protelado por algum tempo se o solo fértil for praticamente ilimitado. A expansão é uma necessidade das sociedades escravistas; o poder escravista requer sempre novas conquistas.<sup>17</sup> "É mais lucrativo", escreveu Merivale, "cultivar um solo virgem pelo trabalho caro de escravos do que um solo esgotado pelo trabalho barato de homens livres".<sup>18</sup> Da Virgínia e Maryland à Carolina, Geórgia, Texas e o Meio-Oeste; de Barbados à Jamaica, São Domingos e depois à Cuba; a lógica era inexorável e a mesma. Era uma corrida de revezamento; o primeiro a partir passava o bastão — de má vontade, podemos estar certos — a outro e depois claudicava tristemente atrás.

A escravidão nas Antilhas tem sido muito estreitamente identificada com o negro. Deu-se, por conseguinte, uma deformação racial ao que é basicamente um fenômeno eco-

nômico. A escravidão não nasceu do racismo: ao contrário, o racismo foi uma consequência da escravidão. O trabalho não-livre no Novo Mundo era moreno, branco, negro e amarelo; católico, protestante e pagão.

O primeiro exemplo de tráfico e trabalho de escravos verificados no Novo Mundo refere-se, racialmente, não ao negro, mas ao índio. Os índios sucumbiram rapidamente ao trabalho excessivo deles exigido, à alimentação insuficiente, às doenças do homem branco, à sua incapacidade de ajustar-se ao novo modo de vida. Acostumados a uma vida de liberdade, sua constituição e seu temperamento não se adaptavam aos rigores da escravidão das plantações. Como escreveu Fernando Ortiz: "Submeter o índio às minas, a seu trabalho monótono, insano e severo, sem sentido tribal, sem ritual religioso,... era como tirar-lhe o significado de sua vida... Era escravizar não somente seus músculos, mas também seu espírito coletivo."<sup>19</sup>

O visitante da Ciudad Trujillo, capital da República Dominicana (o nome atual de metade da ilha anteriormente chamada Hispaniola), verá uma estátua de Colombo onde se acha a figura de uma índia escrevendo, agradecidamente, (assim diz a legenda) o nome do Descobridor. Conta-se, por outro lado, a história do cacique Hatuey que, condenado a morrer por resistir aos invasores, recusou-se firmemente a aceitar a fé cristã como a porta da salvação, quando soube que seus executores esperavam também ir para o Céu. É muito mais provável que Hatuey, em lugar da índia anônima, representasse a opinião contemporânea dos índios sobre seus novos suseranos.

A Inglaterra e a França, em suas colônias, seguiram a prática espanhola de escravização dos índios. Havia uma diferença patente — as tentativas da Coroa espanhola, embora ineficazes, de restringir a escravidão aos índios que se recusavam a aceitar o cristianismo e aos caraíbas guerreiros, sob a alegação especiosa de que eles eram canibais. Do ponto de vista do Governo britânico, a escravidão dos índios, ao contrário da posterior escravidão dos negros que encerrava interesses imperiais vitais, era uma questão puramente colonial. Como escreveu Lauber: "O Governo metropolitano só se interessava pelas condições e legislação dos escravos nas colônias quando se tratava do tráfico de escravos africanos... Já que ela (a escravidão

dos índios) nunca foi suficientemente ampla para influir na escravidão e tráfico dos negros, nunca recebeu qualquer atenção do Governo metropolitano e, assim, existia como legal porque nunca foi declarada ilegal."<sup>20</sup>

Mas a escravidão dos índios nunca foi muito ampla nos domínios britânicos. Ballagh, escrevendo sobre a Virgínia, diz que o sentimento popular nunca "exigiu a subjeição da raça índia *per se*, como ocorreu praticamente com o negro na primeira lei escravista de 1661, mas apenas de uma parte dela, e reconhecidamente uma parte muito pequena... No caso do índio... a escravidão era vista como de natureza ocasional, um castigo preventivo, e não como uma condição normal e permanente".<sup>21</sup> Nas colônias da Nova Inglaterra, a escravidão dos índios não era lucrativa, pois nenhuma espécie de escravidão era lucrativa ali porque era imprópria para a agricultura diversificada dessas colônias. Além disso, o escravo índio era ineficiente. Os espanhóis descobriram que um negro valia quatro índios.<sup>22</sup> Um funcionário proeminente de Hispaniola insistia em 1518 que "permissão fosse dada para trazer negros, uma raça robusta para o trabalho, em vez de nativos, tão fracos que só podem ser empregados em tarefas que requerem pouca resistência, tais como tomar conta de milhais".<sup>23</sup> Os futuros produtos do Novo Mundo, cana-de-açúcar e algodão, requeriam força que os índios não possuíam e exigiam o robusto "negro do algodão", como a necessidade açucareira de burros fortes produziu na Luisiana o epíteto "burros do açúcar". De acordo com Lauber: "Quando comparados com as somas pagas pelos negros no mesmo tempo e lugar, os preços dos escravos índios são consideravelmente inferiores."<sup>24</sup>

O reservatório índio, também, era limitado; o africano, inesgotável. Os negros, portanto, eram roubados na África para trabalhar as terras roubadas dos índios na América. As viagens do Príncipe Henrique, o Navegador, complementaram as de Colombo e a história da África Ocidental tornou-se o complemento da história das Índias Ocidentais.

O sucessor imediato do índio, porém, não foi o negro, mas o branco pobre. Esses trabalhadores brancos compreendiam uma variedade de tipos. Alguns eram servos

sob contrato (*indentured servants*), assim chamados porque, antes de partirem de sua terra natal, tinham assinado um contrato, reconhecido por lei, obrigando-os a prestar serviço, por um tempo estipulado, em troca da passagem. Outros ainda, conhecidos como “resgatadores”, combinavam com o comandante do navio para pagar a passagem na chegada ou após um tempo especificado; se não o fizessem, eram vendidos pelo comandante a quem oferecesse o lance mais alto. Outros eram sentenciados, enviados por medida deliberada do Governo metropolitano para servir durante um período especificado.

Essa emigração condizia com as teorias mercantilistas da época que preconizavam vigorosamente que se pusesse o pobre no trabalho industrial e útil e se favorecesse a emigração, voluntária ou involuntária, a fim de aliviar a proporção de pobres e achar ocupações mais proveitosas no estrangeiro para os ociosos e vagabundos da metrópole. “A servidão sob contrato”, escreve C. M. Haar, “foiposta em ação por duas forças diferentes embora complementares: havia tanto uma atração positiva do Novo Mundo quanto uma repulsa negativa do Velho.”<sup>25</sup> Num documento oficial entregue a Jaime I, em 1606, Bacon salientou que pela emigração a Inglaterra ganharia “uma dupla conveniência na remoção de pessoas daqui e em fazer uso delas lá”.<sup>26</sup>

Esse serviço temporário no início não denotava inferioridade ou degradação. Muitos dos trabalhadores eram rendeiros senhoriais fugindo das restrições penosas do feudalismo, irlandeses procurando libertar-se da opressão dos proprietários de terras e bispos, alemães escapando da devastação da guerra dos Trinta Anos. Carregavam em seus corações um desejo ardente de terra, uma ânsia ardorosa de independência. Vinham para a terra da oportunidade para se tornarem homens livres, com a imaginação poderosamente excitada pelas descrições resplandecentes e extravagantes ouvidas na terra natal.<sup>27</sup> Foi somente mais tarde quando, nas palavras do Dr. Williamson, “todos os ideais de uma sociedade colonial decente, de uma Inglaterra melhor e maior no ultramar, mergulharam na busca de um ganho imediato”,<sup>28</sup> que a introdução de elementos desmoralizados se tornou a característica geral do serviço sob contrato.

Um tráfico regular estabeleceu-se com esses servos sob contrato. Entre 1654 e 1685, dez mil partiram somente de Bristol, principalmente para as Índias Ocidentais e a Virgínia.<sup>29</sup> Em 1683, serviços brancos representavam um sexto da população da Virgínia. Dois terços dos imigrantes da Pensilvânia durante o século XVIII eram serviços brancos; em quatro anos, 25.000 chegaram à Filadélfia. Estima-se que mais de um quarto de um milhão de pessoas eram dessa classe durante o período colonial<sup>30</sup> e que elas provavelmente constituíam metade dos imigrantes ingleses, a maioria indo para as colônias centrais.<sup>31</sup>

Quando a especulação comercial entrou em ação, começaram a ocorrer abusos. Os raptos foram incentivados até certo ponto e se tornaram um negócio corriqueiro em cidades tais como Londres e Bristol. Os adultos eram atraídos com bebida, as crianças engabeladas com doces. Os raptos eram chamados “espíritos”, definindo-se “espírito” como “aquele que pega homens, mulheres e crianças e os vende num navio para serem transportados além-mar”. O comandante de um navio que traficava com a Jamaica visitava a Casa de Correção de Clerkenwell, oferecia bebida às moças que estavam presas ali como desordeiras e as “convidava” a ir para as Índias Ocidentais.<sup>32</sup> As tentações apresentadas aos incautos e crédulos eram tão atraentes que, como o prefeito de Bristol reclamou, maridos eram induzidos a abandonar suas esposas, esposas seus maridos, aprendizes seus mestres, enquanto criminosos procurados encontravam nos navios de transporte um refúgio das armas da lei.<sup>33</sup> A onda de imigração alemã fez surgir então o “newlander”, o agenciador de mão-de-obra daqueles tempos, que percorria de alto a baixo o vale do Reno persuadindo os camponeses feudais a vender seus pertences e emigrar para a América, recebendo uma comissão por cada emigrante.<sup>34</sup>

Muito já se escreveu sobre os embustes que esses “newlanders” não se opunham a empregar.<sup>35</sup> Mas fossem quais fossem as imposturas praticadas, continua a ser verdade, como Friedrich Kapp assinalou, que “o motivo real para a febre de emigração residia nas condições políticas e econômicas adversas... A miséria e opressão das condições dos pequenos estados (alemães) promoviam a emigração da maneira muito mais perigosa e contínua do que o pior ‘newlander’”.<sup>36</sup>

Os sentenciados proporcionavam uma fonte segura de trabalhadores brancos. As severas leis feudais da Inglaterra reconheciam trezentos crimes capitais. Os delitos típicos de condenação à força abrangiam: punguear alguém em importância superior a um xelim; furtar uma loja no valor de cinco xelins; roubar um cavalo ou uma ovelha; caçar coelhos ilicitamente na propriedade de um cavalheiro.<sup>37</sup> Delitos para os quais o castigo prescrito pela lei era a deportação compreendiam o furto de pano, a queima de medas de trigo, o aleijamento e matança de gado, o embargo a funcionários aduaneiros na execução de seu dever, e a corrupção de funcionários.<sup>38</sup> Propostas feitas em 1664 baniram para as colônias todos os vagabundos, vadios e desocupados, pequenos ladrões, ciganos e pessoas dissolutas freqüentando bordéis não-licenciados.<sup>39</sup> Uma petição piedosa, em 1667, suplicava a deportação, em lugar da pena de morte, para uma mulher, condenada por furtar bens avaliados em três xelins e quatro pence.<sup>40</sup> Em 1745, a deportação era a pena para o furto de uma colher de prata e um relógio de ouro.<sup>41</sup> Um ano depois da emancipação dos escravos negros, a deportação era a pena para a atividade sindical. É difícil resistir à conclusão de que havia certa ligação entre a lei e as necessidades de trabalhadores das plantações, e é de admirar que tão pouca gente tenha terminado nas colônias ultramarinas.

Benjamin Franklin opôs-se a esse “despejamento no Novo Mundo dos proscritos do Velho”, considerando-o como o insulto mais cruel jamais oferecido por uma nação a outra, e perguntou, se a Inglaterra se sentia com direito em mandar seus sentenciados para as colônias, não se sentiriam estas últimas justificadas em mandar para a Inglaterra suas cascavéis em troca?<sup>42</sup> Não está claro por que Franklin se mostrava tão melindrado. Mesmo que os sentenciados fossem criminosos inveterados, o grande aumento de servos sob contrato e emigrantes livres tenderia a tornar inócuas a influência dos sentenciados, como quantidades crescentes de água derramadas num copo que contém veneno. Sem os sentenciados, o desenvolvimento inicial das colônias australianas no século XIX teria sido impossível. Apenas alguns colonos, porém, eram tão escrupulosos. A atitude geral foi resumida por um contemporâneo: “O trabalho deles podia ser mais benéfico numa

colônia infantil do que seus vícios ser perniciosos.”<sup>43</sup> Não havia nada de estranho com respeito a essa atitude. O grande problema num país novo é o do trabalho, e o trabalho dos sentenciados, como Merivale acentuou, equivalia a um presente livre pelo Governo aos colonos, sem sobrecarregar estes últimos com a despesa de importação.<sup>44</sup> O governador da Virgínia, em 1611, estava disposto a acolher sentenciados perdoados da pena de morte como “um meio fácil de suprir-nos de homens e nem sempre com a pior espécie de homens”.<sup>45</sup> As Índias Ocidentais estavam preparadas para aceitar todos os indivíduos, sem distinção, até os provenientes de Newgate e Bridewell, pois “nenhum presidiário pode ser tão incorrigível, mas há esperança de sua conformidade aqui, bem como de sua elevação, o que alguns venturosamente têm experimentado”.<sup>46</sup>

Os distúrbios políticos e civis na Inglaterra entre 1640 e 1740 aumentaram o suprimento de trabalhadores brancos. Os não-conformistas políticos e religiosos pagaram por sua heterodoxia com a deportação, a maioria para as ilhas açucareiras. Tal foi o destino de muitos dos prisioneiros irlandeses de Cromwell, que foram enviados para as Índias Ocidentais.<sup>47</sup> Essa política era seguida tão à risca que um verbo foi acrescentado à língua inglesa — “to barbadoes” (“deportar para Barbados”) uma pessoa.<sup>48</sup>Montserrat tornou-se principalmente uma colônia irlandesa<sup>49</sup> e o sotaque irlandês ainda é freqüentemente ouvido hoje em muitas partes das Índias Ocidentais Britânicas. Os irlandeses, porém, eram trabalhadores pobres. Detestavam os ingleses, estavam sempre prontos a ajudar os inimigos da Inglaterra e, numa revolta nas ilhas de Sotavento em 1689,<sup>50</sup> já podemos ver sinais dessa indignação candente que, de acordo com Lecky, deu a Washington alguns de seus melhores soldados.<sup>51</sup> Os vencidos nas campanhas escocesas de Cromwell foram tratados como os irlandeses antes deles, e os escoceses passaram a ser considerados como “os trabalhadores e soldados em muitos países estrangeiros”.<sup>52</sup> A intolerância religiosa mandou mais trabalhadores para as plantações. Em 1661, os quares, recusando-se a prestar juramento pela terceira vez, tiveram de ser deportados; em 1664, a deportação, para qualquer plantação exceto a Virgínia ou Nova Inglaterra,

ou uma multa de cem libras, foi decretada para a terceira transgressão para pessoas maiores de dezesseis anos reunidas em grupos de cinco ou mais sob o pretexto de religião.<sup>53</sup> Muitos partidários de Mommouth foram enviados a Barbados, com ordem de serem detidos como servos durante dez anos. Os prisioneiros eram cedidos em grupos aos cortesãos favoritos, que obtinham consideráveis lucros do tráfico, de que, afirma-se, até a Rainha partilhava.<sup>54</sup> Recorreu-se a política semelhante após os levantes jacobitas do século XVIII.

O transporte desses trabalhadores brancos mostra à sua luz verdadeira os horrores da travessia do Atlântico não como uma coisa incomum ou desumana, mas como produto da época. Os emigrantes eram comprimidos como sardinhas. De acordo com Mittelberger, cada trabalhador tinha direito a aproximadamente 60 centímetros de largura e 185 centímetros de comprimento na cama.<sup>55</sup> Os barcos eram pequenos, a viagem longa, a comida, na falta de frigorificação, má, a doença inevitável. Uma petição ao Parlamento em 1659 descreve como 72 trabalhadores ficaram trancados abaixo do convés durante toda a viagem de cinco semanas e meia, "entre cavalos, suas almas, devido ao calor e vapor sob o trópico, esmoreceram dentro deles".<sup>56</sup> Inevitavelmente, abusos insinuavam-se no sistema e Fearon ficou chocado com "o quadro horrível do sofrimento humano que esse sepulcro vivo" de um barco de emigrantes em Filadélfia apresentava.<sup>57</sup> Mas as condições mesmo para os passageiros livres não eram muito melhores naqueles tempos, e o comentário de uma senhora da nobreza, descrevendo uma viagem da Escócia para as Índias Ocidentais num navio cheio de servos sob contrato, deve eliminar qualquer idéia de que os horrores do navio de escravos devem ser atribuídos ao fato de que as vítimas eram negros. "É quase impossível acreditar", escreve ela, "que a natureza humana pudesse ser tão depravada, a ponto de tratar criaturas semelhantes a nós de tal maneira por um ganho tão pequeno."<sup>58</sup>

O transporte de trabalhadores e sentenciados criou sólidos interesses na Inglaterra. Quando a Junta Colonial foi criada em 1661, o menos importante de seus deveres não era o controle do tráfico de servos sob contrato. Em 1664, foi nomeada uma comissão, chefiada pelo irmão do

Rei, para examinar e informar sobre a exportação de trabalhadores. Em 1670, uma lei proibindo a deportação de prisioneiros ingleses para o ultramar foi rejeitada; outro projeto contra o furto de crianças deu em nada. Na deportação dos criminosos, uma hierarquia inteira, desde secretários da Corte e juízes solenes até os diretores de prisão e carcereiros, insistia em ter uma parcela nos lucros.<sup>59</sup> Sugeriu-se que foi a humanidade por seus compatriotas e homens de sua própria cor que determinou a preferência do plantador pelo escravo negro.<sup>60</sup> Dessa humanidade não há um só vestígio nos anais da época, pelo menos no que diz respeito às colônias de plantação e produção comercial. Tentativas para registrar os trabalhadores emigrantes e regularizar o processo de deportação — dando assim pleno reconhecimento legal ao sistema — não eram levadas avante. Os principais negociantes e funcionários públicos estavam todos envolvidos na prática. A pena por rapto era a exposição no pelourinho, mas não se toleravam projéteis arremessados pelos espectadores. A oposição que havia provinha do povo. Bastava apontar um dedo para uma mulher nas ruas de Londres e chamá-la de "espírito" para provocar-se uma desordem.

Essa era a situação na Inglaterra quando Jeffreys chegou a Bristol em seu giro pelo Oeste para eliminar os remanescentes da rebelião de Mommouth. Jeffreys passou à posteridade como um "carniceiro", o emissário tirânico de um rei arbitrário, e sua visita de inspeção legal é registrada nos compêndios como "Inquéritos Sangrentos". Tinha um aspecto redentor. Jeffreys declarou que viera a Bristol com uma vassoura para limpar a cidade e sua ira recaía sobre os raptos que infestavam os mais altos cargos municipais. Os negociantes e juízes tinham o hábito de forçar a lei para aumentar o número de criminosos que poderiam ser deportados para as plantações de cana-de-açúcar que possuíam nas Índias Ocidentais. Aterrorizavam os pequenos transgressores com a perspectiva de enferramento e depois os induziam a solicitar deportação. Jeffreys investiu contra um prefeito, com toda a sua vestimenta escarlata e pelucas, que estava prestes a sentenciar um punguista à deportação para a Jamaica, e forçou-o, para grande espanto dos dignos cidadãos de Bristol, a entrar no recinto reservado aos réus, como um criminoso

comum, para declarar-se culpado ou inocente e intimidou-o com linguagem característica: "Sim, Sr. Prefeito, é ao senhor que me refiro, raptor, e um velho juiz de paz no tribunal... Não o conheço, um bom patife: vai à taverna e, por um quartilho de vinho, obriga as pessoas a se tornarem trabalhadores, a serem enviadas às Índias. Um patife de um raptor! Farei arrancar-lhe as orelhas antes de ir embora da cidade... Raptor, o senhor, é o que digo... Não fosse pelo respeito à espada que está sobre a sua cabeça, eu o mandaria para Newgate, seu patife de raptor. Você é pior do que o punguista que está ali... Diz-se que o negócio de rapto tem muita procura. Pode-se soltar um criminoso ou traidor, contanto que vá para a plantação do Sr. Vereador nas Índias Ocidentais." O prefeito foi multado em mil libras, mas, com exceção da perda de dignidade e do medo que sentiram intimamente, os negociantes nada perderam — seus ganhos permaneceram inviolados.<sup>61</sup>

De acordo com uma explicação, os insultos de Jeffreys foram resultado de embriaguez ou insanidade.<sup>62</sup> Não é improvável que tivessem ligação com uma reviravolta completa do pensamento mercantilista sobre a questão da emigração, em consequência do desenvolvimento interno da própria Inglaterra. Em fins do século XVII, a ênfase tinha mudado da acumulação dos metais preciosos como a meta da política econômica nacional para o desenvolvimento da indústria dentro do país, o fomento de empregos e o incentivo das exportações. Os mercantilistas argumentavam que a melhor maneira de reduzir os custos, e desse modo competir com os outros países, era pagar salários baixos, que uma grande população tendia a assegurar. O medo da superpopulação no começo do século XVII deu lugar ao medo da subpopulação em meados do mesmo século. A condição essencial da colonização — emigração da metrópole — agora contrariava o princípio de que o interesse nacional exigia uma grande população no próprio país. Sir Josiah Child negou que a emigração para a América enfraqueceria a Inglaterra, mas foi obrigado a admitir que, nesse modo de ver, ele era uma minoria de possivelmente um em mil, enquanto endossava a opinião geral de que "o que quer que tenda ao despovoamento de um reino tende ao seu empobrecimento".<sup>63</sup> O humanita-

rismo raro de Jeffreys parece menos estranho e pode ser atribuído antes a considerações econômicas do que alcoólicas. Seus patronos, a Família Real, já tinham dado seu patrocínio à Real Companhia Africana e ao tráfico de escravos negros. Para a população excedente necessária para povoar as colônias do Novo Mundo, os ingleses haviam recorrido à África e, em 1680, eles já tinham provas categóricas, em Barbados, de que o africano satisfazia melhor as necessidades de produção do que o europeu.

A situação desses trabalhadores tornou-se gradativamente pior nas colônias de plantação. A servidão, inicialmente uma relação pessoal livre baseada no contrato voluntário por um período definido de serviço, em vez da deportação e sustento, tendia a tornar-se uma relação de propriedade que declarava o controle de extensão variada sobre os corpos e liberdade da pessoa durante o serviço como se ela fosse uma coisa.<sup>64</sup> Eddis, escrevendo na véspera da Revolução, encontrou os servos gemendo "sob uma escravidão pior do que a egípcia".<sup>65</sup> Em Maryland, a servidão transformou-se numa instituição que se aproximava, em certos aspectos, da verdadeira escravidão.<sup>66</sup> Da Pensilvânia já se disse que "não importa quão bondosamente possam ter sido tratados em determinados casos, ou quão voluntariamente possam ter entrado em relação, como classe e uma vez assumido o compromisso, os servos sobre contrato eram temporariamente escravos".<sup>67</sup> Nas plantações de cana de Barbados, os servos passavam o tempo "trabalhando nas moendas e cuidando dos fornos, ou cavando nessa ilha abrasadora; não tendo nada para comer (apesar de seu trabalho árduo) a não ser raízes de batatas, nem para beber, a não ser a água em que se lavavam tais raízes, além do pão e das lágrimas de suas próprias aflições; sendo ainda comprados e vendidos de um plantador a outro, ou agregados como cavalos e reses pelas dívidas de seus amos, sendo açoitados no pelourinho (como criminosos) para prazer de seus amos, e dormindo em chiqueiros piores do que os porcos na Inglaterra...".<sup>68</sup> Como conclui o Professor Harlow, o peso da prova mostra incontestavelmente que as condições sob as quais a mão-de-obra branca era conseguida e utilizada em Barbados eram "persistentemente severas, ocasionalmente desonrasas e geralmente uma desgraça para o nome inglês".<sup>69</sup>

As autoridades inglesas, porém, tinham a opinião de que a servidão não era muito ruim e de que o trabalhador na Jamaica estava em melhor situação do que o lavrador na Inglaterra. “É um lugar tão agradável para se comerciar como qualquer parte do mundo. Não é tão odioso como se apresenta.”<sup>70</sup> Mas havia certa sensibilidade sobre a questão. Os Senhores do Comércio e Plantações, em 1676, opuseram-se ao uso da palavra “servidão”, como um sinal de servidão e escravidão, e sugeriram “serviço” em seu lugar.<sup>71</sup> A instituição não foi afetada pela mudança. Manifestara-se a esperança de que os servos brancos seriam poupadados das chicotadas tão liberalmente aplicadas nos seus camaradas negros.<sup>72</sup> Não tiveram tão boa sorte. Desde que tinham obrigação de servir por um período limitado, o plantador tinha menos interesse em seu bem-estar do que nos dos negros que eram trabalhadores vitalícios e, portanto, “os pertences mais úteis” de uma plantação.<sup>73</sup> Eddis encontrou os negros “quase em todos os casos, em circunstâncias mais confortáveis do que o miserável europeu, sobre quem o plantador rígido exerce uma severidade inflexível”.<sup>74</sup> Os servos eram considerados pelos plantadores como “refugo branco” e eram classificados, juntamente com os negros, como trabalhadores. “Nenhuma dessas colônias jamais conseguiu ou jamais conseguirá qualquer melhoramento considerável sem um suprimento de serviços brancos e negros”, declarou o Conselho de Montserrat em 1680.<sup>75</sup> Numa sociedade européia em que a subordinação era considerada essencial, em que Burke podia falar das classes trabalhadoras como “carneiros miseráveis” e Voltaire como *canaille*, e Linguet condenava o trabalhador ao uso apenas de sua força física, pois “tudo estaria perdido assim que ele soubesse que tinha cabeça”<sup>76</sup> — em tal sociedade é desnecessário procurar desculpa para a condição do trabalhador branco nas colônias.

Defoe afirmou grosseiramente que o trabalhador branco era um escravo.<sup>77</sup> Não era. A perda de liberdade do servo era de duração limitada, o negro era escravo a vida inteira. A condição do servo não podia passar para seus descendentes, os filhos do negro tomavam a condição da mãe. O amo em tempo algum tinha controle absoluto sobre a pessoa e a liberdade de seu servo como tinha sobre seu escravo. O servo tinha direitos, limitados, mas recon-

nhecidos pela lei e inseridos no contrato. Gozava, por exemplo, de um direito limitado à propriedade. Na lei efetiva, a concepção do servo como uma propriedade nunca ultrapassava a da condição pessoal e nunca atingia o estado de um bem móvel ou imóvel. As leis das colônias mantinham essa distinção rigorosa e puniam a co-habitação entre as raças com penas severas. O trabalhador podia aspirar, no fim de seu período, a um pedaço de terra, embora, como Wertenbaker assinala com respeito à Virgínia, não fosse um direito legal,<sup>78</sup> e as condições variassem de colônia para colônia. O servo europeu podia, portanto, esperar por uma liberdade antecipada na América. Os trabalhadores livres tornavam-se pequenos proprietários rurais, estabelecidos no interior do país, uma força democrática numa sociedade de donos de grandes plantações aristocráticas, e eram os pioneiros da expansão para o oeste. Essa era a razão por que Jefferson na América, como Saco em Cuba, favorecia a introdução de trabalhadores europeus em lugar de escravos africanos — como que tendendo para a democracia e não para a aristocracia.<sup>79</sup>

A instituição da servidão branca, porém, teve sérias desvantagens. Postlethwayt, um rígido mercantilista, argumentou que os trabalhadores brancos das colônias tenderiam a criar rivalidade com a mãe-pátria na atividade manufatureira. Era melhor ter escravos negros nas plantações do que trabalhadores brancos na indústria, o que estimularia aspirações de independência.<sup>80</sup> O suprimento, além disso, estava tornando-se cada vez mais difícil e a necessidade das plantações sobrepujava as convicções inglesas. Além do mais, os negociantes estavam envolvidos em muitos processos amolantes e dispendiosos, originados de pessoas que manifestavam vontade de emigrar, aceitavam comida e roupa adiantadamente e depois moviam ação por detenção ilegal.<sup>81</sup> Servos sob contrato não vinham em quantidades suficientes para substituir os que tinham terminado seu tempo de serviço. Nas plantações, o livreamento era fácil para o servo branco; menos fácil para o negro que, se libertado, tendia, em sua própria defesa, a permanecer em sua localidade onde era bem conhecido e havia menos probabilidade de ser preso como vagabundo ou escravo fugido. O trabalhador branco esperava terra no fim de seu contrato; o negro, num ambiente estranho,

facilmente notado por sua cor e feições, e ignorando a linguagem e as maneiras do homem branco, podia ser mantido permanentemente divorciado da terra. Diferenças raciais tornavam mais fácil justificar e racionalizar a escravidão negra, impor a obediência mecânica de um boi de arado ou de um cavalo de carroça, exigir aquela resignação e aquela completa submissão moral e intelectual que tornavam possível o trabalho escravo. Finalmente, e esse era o fator decisivo, o escravo negro era mais barato. O dinheiro que custeava os serviços de um homem branco por dez anos poderia comprar um negro para a vida toda.<sup>82</sup> Como o governador de Barbados afirmou, os plantadores barbadianos constataram por experiência que “três negros trabalhavam melhor e mais barato do que um branco”.<sup>83</sup>

Mas a experiência com a servidão branca era inestimável. O rapto na África não encontrava tantas dificuldades como acontecia na Inglaterra. Os comandantes e os navios tinham a experiência de um tráfico para guiá-los no outro. Bristol, o centro do tráfico de trabalhadores, tornou-se um dos centros do tráfico de escravos. O capital acumulado de um financiava o outro. A servidão branca foi a base histórica em que se ergueu a escravidão negra. Os feitores de criminosos nas plantações tornaram-se sem esforço feitores de escravos. “Em números significantes”, escreve o Professor Phillips, “os africanos foram retardatários adaptados a um sistema já desenvolvido”.<sup>84</sup>

Aí, então, é que está a origem da escravidão negra. A razão foi econômica, não racial; não teve relação com a cor do trabalhador, mas com o baixo preço do trabalho. Em comparação com a mão-de-obra indígena ou branca, a escravidão negra era eminentemente superior. “Em cada caso”, escreve Bassett referindo-se à Carolina do Norte, “era a sobrevivência do mais apto. Tanto a escravidão dos índios quanto a servidão dos brancos tinham que declinar ante a resistência superior, a docilidade e a capacidade de trabalho do negro”.<sup>85</sup> As feições do homem, seu cabelo, cor e dentadura, suas características subumanas tão amplamente alegadas, foram apenas as últimas racionalizações para justificar um simples fato econômico: as colônias precisavam de mão-de-obra e recorriam à mão-de-obra negra porque era mais barata e melhor. Isso não era uma

teoria, mas uma conclusão prática deduzida da experiência pessoal do plantador. Ele teria ido à Lua, se necessário, em busca de mão-de-obra. A África era mais perto do que a Lua, mais perto também do que os países mais populosos da Índia e China. Mas a vez destes chegaria.

Essa servidão branca é de importância capital para a compreensão do desenvolvimento do Novo Mundo e do lugar do negro nesse desenvolvimento. Desmente completamente o velho mito de que os brancos não podiam suportar o rigor do trabalho manual no clima do Novo Mundo e que, por essa razão e somente por essa razão, as potências européias tinham recorrido aos africanos. O argumento é totalmente insustentável. Um dito do Mississippi afirma que “só os negros e os jumentos podem enfrentar o sol em julho”. Mas os brancos enfrentavam o sol há bem mais de cem anos em Barbados, e os salzburgueses da Geórgia negaram com indignação que a cultura do arroz lhes fosse prejudicial.<sup>86</sup> As Antilhas estão bem dentro da zona tropical, mas seu clima é mais brando do que o tropical, a temperatura raramente ultrapassa 27°C, embora permaneça uniforme o ano inteiro, estando elas expostas aos ventos fracos vindos do mar. A umidade insuportável de um dia de agosto em algumas partes dos Estados Unidos não tem equivalente naquelas ilhas. Além disso, somente a extremidade meridional da Flórida nos Estados Unidos é realmente tropical, contudo a mão-de-obra negra floresceu na Virgínia e Carolina. As partes meridionais dos Estados Unidos não são mais quentes do que o sul da Itália ou Espanha, e Tocqueville perguntou por que os europeus não podiam trabalhar lá como também naqueles dois países?<sup>87</sup> Quando Whitney inventou seu descarocador de algodão, esperava-se confiantemente que o algodão seria produzido pelo trabalho livre nas pequenas fazendas e, de fato, assim aconteceu.<sup>88</sup> De onde o agricultor branco era expulso, o inimigo não era o clima, mas a plantação de escravos, e o agricultor branco marchava para o oeste até que a plantação em expansão o fazia reencetar suas andanças. Escrevendo em 1857, Weston assinalou que o trabalho nos campos do extremo sul e todo o trabalho pesado externo em Nova Orleãs eram executados por brancos, sem quaisquer más consequências. “Nenhuma parte dos limites continentais do golfo do

México”, escreveu ele, “e nenhuma das ilhas que o separaram do oceano precisam entregar-se ao barbarismo da escravidão negra.”<sup>89</sup> Em nosso próprio tempo, nós, que assistimos ao esbulhamento dos negros pelos meeiros brancos no Sul e a migração em massa dos negros do Sul para os climas mais frios de Detroit, Nova Iorque, Pittsburgh e outros centros industriais do Norte, não podemos mais aceitar a racionalização conveniente de que a mão-de-obra negra era utilizada nas plantações de escravos porque o clima era extremamente rigoroso para a constituição do homem branco.

Uma emigração constante e sistemática de brancos pobres da Espanha para Cuba, até o fim do domínio espanhol, caracterizou a política colonial espanhola. Fernando Ortiz traçou um contraste notável entre o papel do fumo e o da cana-de-açúcar na história cubana. O fumo era uma indústria branca livre, intensamente cultivada em pequenas fazendas; a cana era uma indústria de escravos negros, extensivamente cultivada em grandes plantações. Ele também comparou a indústria livre de fumo cubana com sua réplica escrava da Virgínia.<sup>90</sup> O que determinava a diferença não era o clima, mas a estrutura econômica das duas regiões. Os brancos não teriam suportado o calor tropical de Cuba para sucumbir ao de Barbados. Em Porto Rico, o *jíbaro*, o camponês branco pobre, ainda é o tipo básico, demonstrando, no dizer de Grenfell Price, quão errônea é a crença de que após três gerações o homem branco não pode criar-se nos trópicos.<sup>91</sup> Comunidades brancas semelhantes sobreviveram nas Antilhas, desde as primeiras colonizações até os nossos próprios tempos, nas ilhas de Sabá e São Martinho, das Índias Ocidentais Holandesas. Há uns sessenta anos, colonos franceses vivem em São Tomás não somente como pescadores, mas também como agricultores, formando hoje a “mais importante classe camponesa” da ilha.<sup>92</sup> Como conclui o Dr. Price: “Parece que os brancos do Norte podem reter um bom padrão durante gerações nos trópicos de ventos alísios se o local estiver livre das piores formas de doenças tropicais, se o rendimento econômico for adequado e se a comunidade estiver preparada para incumbir-se de trabalho físico pesado.”<sup>93</sup> Há mais de cem anos um grupo de emigrantes alemães estabeleceu-se em Seaford, Jamaica.

Essa gente sobrevive hoje, sem sinais visíveis de deterioração, contradizendo inteiramente a crença popular quanto à possibilidade de sobrevivência do branco do Norte nos trópicos.<sup>94</sup> Em suma, onde quer que a agricultura tropical permaneceu organizada sob a forma de pequena exploração, os brancos não somente sobreviveram, mas também prosperaram. Onde os brancos desapareceram, a causa não foi o clima, mas a substituição da pequena pela grande plantação, com a consequente exigência de um grande e sistemático suprimento de mão-de-obra.

A teoria da plantação baseada no clima, portanto, nada mais é do que uma racionalização. Num excelente ensaio sobre o assunto, o Professor Edgar Thompson escreve: “A plantação não deve ser justificada pelo clima. É uma instituição política.” Podemos acrescentar: é uma instituição econômica. A teoria climática “faz parte de uma ideologia que racionaliza e naturaliza uma ordem social e econômica existente, e isso em toda parte parece ser uma ordem em que há um problema racial”.<sup>95</sup>

A história da Austrália encerra a discussão. Quase metade desse continente-ilha situa-se dentro da zona tropical. Em parte dessa área tropical, o Estado de Queensland, a principal cultura é a cana-de-açúcar. Quando a indústria começou a desenvolver-se, a Austrália tinha uma escolha entre duas opções: mão-de-obra negra ou mão-de-obra branca. O Commonwealth começou o cultivo de cana da maneira habitual — com mão-de-obra negra importada das ilhas do Pacífico. Exigências crescentes, porém, foram feitas para uma política branca australiana, e no século XX proibiu-se a imigração não-branca. É descabido considerar aqui que, em consequência, o custo da produção açucareira da Austrália é proibitivo, que a indústria é artificial e sobrevive apenas por trás da muralha chinesa da autarquia australiana. A Austrália está disposta a pagar um preço elevado a fim de permanecer um país de homens brancos. Nossa único interesse aqui com a questão é que esse preço foi pago pelo próprio consumidor australiano, nada tendo a ver com a degeneração física do trabalhador australiano.

A mão-de-obra na indústria açucareira de Queensland hoje é inteiramente branca. “Queensland”, escreve H. L. Wilkinson, “oferece o único exemplo no mundo de

colonização européia nos trópicos em escala extensiva. Faz mais ainda, mostra uma população européia executando a totalidade do trabalho de sua civilização desde o serviço mais humilde, e o trabalho manual mais esmerado, até a forma mais elevada de intelectualismo.<sup>96</sup> A ciência desmentiu de tal maneira a superstição que os cientistas australianos hoje argumentam que a única condição em que os homens e mulheres brancos podem permanecer sadios nos trópicos é realizando trabalho manual duro. Onde fizeram isso, como em Queensland, “o exame científico mais rigoroso”, de acordo com o Congresso Médico Australiano, em 1920, “deixou de mostrar qualquer alteração orgânica nos residentes brancos que os capacitasse a ser distinguidos dos residentes de climas temperados”.<sup>97</sup>

A escravidão negra, portanto, nada teve a ver com o clima. Sua origem pode ser expressa em três palavras: nas Antilhas, Açúcar, no continente, Fumo e Algodão. Uma modificação na estrutura econômica produziu uma modificação correspondente no suprimento de mão-de-obra. O fato fundamental foi “a criação de uma organização social e econômica inferior de exploradores e explorados”.<sup>98</sup> Açúcar, fumo e algodão requeriam a grande plantação e hordas de trabalhadores baratos, e a pequena plantação do trabalhador branco ex-engajado possivelmente não conseguia sobreviver. O tabaco da pequena fazenda em Barbados foi substituído pela cana-de-açúcar da grande plantação. O crescimento da indústria açucareira nas Antilhas foi o sinal de um gigantesco esbulhamento do pequeno fazendeiro. Barbados, em 1645, tinha 11.200 pequenos fazendeiros brancos e 5.680 escravos negros; em 1667, havia 745 proprietários de grandes plantações e 82.023 escravos. Em 1645, a ilha tinha 18.300 brancos aptos para pegar em armas; em 1667, havia apenas 8.300.<sup>99</sup> Os agricultores brancos foram diminuindo. Os plantadores continuavam a oferecer incentivos aos recém-chegados, mas não podiam mais oferecer o incentivo principal: terra. Os trabalhadores brancos preferiam as outras ilhas, onde podiam esperar conseguir um pedaço de terra, a Barbados, onde tinham certeza de que não havia nenhuma.<sup>100</sup> Em desespero, os plantadores propuseram legislação que impedia o proprietário de adquirir mais terras, obrigava os negros

e servos a usarem panos de algodão fabricados em Barbados (que diriam os mercantilistas ingleses?), para proporcionar emprego aos brancos pobres e impedir que os negros aprendessem a negociar.<sup>101</sup> O governador de Barbados, em 1695, traçou um quadro doloroso desses ex-servos. Sem carne fresca ou rum, “eles são dominados tiranicamente e usados como cachorros, e isso com o tempo indubitablemente afugentará toda a comunidade de gente branca”. Sua única sugestão foi dar o direito de eleger membros para a Assembléia a todo homem branco possuidor de dois acres de terra. Os candidatos à eleição procuravam “às vezes dar às pobres criaturas miseráveis um pouco de rum, mantimentos frescos e outras coisas que lhes pudessem servir de alimento”, a fim de angariar-lhes os votos — e eleições eram realizadas todo ano.<sup>102</sup> Não é de surpreender que o êxodo continuasse.

Os brancos pobres começaram suas viagens, dirigindo-se para todas as Antilhas, de Barbados para Nevis, para Antígua, e daí para a Guiana e Trinidad, e finalmente para a Carolina. Em toda parte foram perseguidos e esbulhados pela mesma força econômica inexorável, o açúcar; e na Carolina estiveram a salvo do algodão apenas por uns cem anos. Entre 1672 e 1708, os homens brancos em Nevis diminuíram em mais de três quintos; a população negra mais do que duplicou. Entre 1672 e 1727, os homens brancos deMontserrat declinaram em mais de dois terços, no mesmo período a população negra aumentou em mais de onze vezes.<sup>103</sup> “Quanto mais compram”, diziam os barbadianos referindo-se a seus escravos, “tanto mais são capazes de comprar, pois dentro de um ano e meio ganharão, com a graça de Deus, tanto quanto custaram.”<sup>104</sup> O Rei Açúcar começou suas depredações, transformando as comunidades florescentes dos pequenos fazendeiros em vastas explorações de açúcar, de propriedade de um grupo de magnatas capitalistas absenteistas e operadas por um bando de proletários alienígenas. A economia das plantações não tinha lugar para os brancos pobres; o proprietário ou superintendente, um médico nas plantações mais prósperas, possivelmente suas famílias, isso era o suficiente. “Se um Estado”, escreveu Weston, “pudesse supostamente ser constituído de plantações contínuas, a raça branca não somente passaria fome, mas literalmente se compri-

miria.”<sup>103</sup> Os plantadores residentes, apreensivos com a crescente desproporção entre brancos e negros, aprovaram Leis de Deficiência para obrigar os absenteistas, sob pena de multas, a ter trabalhadores brancos. Os absenteistas preferiram pagar as multas. Nas Índias Ocidentais hoje os brancos pobres sobrevivem nos chamados “Pernas Vermelhas”\* de Barbados, pálidos, fracos e degenerados pelo casamento consangüíneo, rum forte, comida insuficiente e abstinência de trabalho manual. Pois, como Merivale escreveu, “num país em que a escravidão negra predomina extensivamente, nenhum branco é esforçado no trabalho”.<sup>106</sup>

Foi um triunfo, não das condições geográficas, como afirma Harlow,<sup>107</sup> mas das condições econômicas. As vítimas foram os negros da África e os pequenos fazendeiros brancos. O aumento da riqueza para um pequeno número de branco foi tão fenomenal como o aumento da miséria para um grande número de negros. A produção agrícola de Barbados em 1650, durante um período de vinte meses, representou um valor de mais de três milhões de libras,<sup>108</sup> cerca de quinze milhões em moeda atual. Em 1666, calculava-se que Barbados era dezessete vezes mais rica do que fora antes do plantio da cana-de-açúcar. “As construções em 1643 eram ordinárias, com coisas apenas de necessidade, mas em 1666 a prataria, jóias e a mobília eram estimadas em 500.000 libras, suas construções eram elegantes e bonitas e suas casas pareciam castelos, seus engenhos e as cabanas dos negros mostravam-se do mar como muitas cidades pequenas, cada uma defendida por seu castelo.”<sup>109</sup> O preço da terra subiu vertiginosamente. Uma plantação de quinhentos acres que era vendida por 400 libras em 1640 alcançava 7.000 libras por meia participação em 1648.<sup>110</sup> A propriedade de um tal Capitão Waterman, compreendendo oitocentos acres, foi certa vez dividida entre nada menos de quarenta possuidores.<sup>111</sup> Pois o açúcar era e é essencialmente um empreendimento capitalista, abrangendo não somente as operações agrícolas, mas também as fases de refinação. Um relatório

sobre as ilhas açucareiras francesas informava que para fazer dez barris de açúcar havia necessidade de uma despesa tão grande em animais de carga, moendas e utensílios como para fazer cem.<sup>112</sup> James Knight, da Jamaica, calculou que se precisava de quatrocentos acres para começar uma plantação de cana-de-açúcar.<sup>113</sup> De acordo com Edward Long, outro plantador e historiador da ilha, precisava-se de 5.000 libras para iniciar uma pequena plantação de trezentos acres, produzindo de trinta a cinqüenta barris de açúcar por ano, 14.000 libras para uma plantação do mesmo tamanho produzindo cem barris.<sup>114</sup> Só podia haver duas classes em tal sociedade: plantadores ricos e escravos oprimidos.

A moral é reforçada por uma consideração em torno da história da Virgínia, onde a economia das plantações se baseava não no açúcar, mas no fumo. As pesquisas do Professor Wertenbaker desmentiram a lenda de que a Virgínia desde o começo foi um domínio aristocrata. No início do século XVII, cerca de dois terços dos proprietários de terras não tinham escravos nem servos sob contrato. A força da colônia residia em seus inúmeros pequenos proprietários brancos. As condições pioraram quando o mercado de fumo foi abarrotado pela concorrência espanhola e os virginianos exigiram, irados, que se fizesse algo com respeito “a essas pequenas plantações inglesas nas ilhas selvagens das Índias Ocidentais”, por meio das quais grandes quantidades de fumo espanhol chegavam à Inglaterra.<sup>115</sup> Não obstante, embora os preços continuassem a cair, as exportações de Virgínia e Maryland cresceram mais de seis vezes entre 1663 e 1699. A explicação reside em duas palavras — escravidão negra, que barateava o custo da produção. Os escravos negros, um vigésimo da população em 1670, eram um quarto em 1730. “A escravidão, de sua condição de fator insignificante na vida econômica da colônia, tornou-se a base sobre a qual ela se estabeleceu.” Havia ainda lugar na Virgínia, como não havia em Barbados, para o pequeno fazendeiro, mas a terra era-lhe inútil se ele não podia competir com o trabalho escravo. Assim o camponês virginiano, como o barbadiano, foi oprimido. “A Virgínia, que outrora fora tão abundantemente a terra do pequeno fazendeiro, tornara-se a terra de Senhores e Escravos. Para nada mais havia lugar.”<sup>116</sup>

\* Redlegs (“pernas vermelhas”) ou Redshanks (“canelas vermelhas”), descendentes de um clã celta da Alta Escócia e da Irlanda. (N. do T.)

Toda a história futura das Antilhas nada mais é do que uma explicação minuciosa desse fenômeno. Aconteceu mais cedo nas ilhas inglesas e francesas do que nas espanholas, onde o processo foi retardado até o advento da diplomacia do dólar de nosso próprio tempo. Sob o capital americano, assistimos à transformação de Cuba, Porto Rico e República Dominicana em enormes explorações açucareiras (embora a grande plantação, especialmente em Cuba, não fosse conhecida sob o regime espanhol) de propriedade estrangeira e operada por mão-de-obra alienígena, à moda das Índias Ocidentais Britânicas. Que esse processo ocorra com mão-de-obra livre e em regiões nominalmente independentes (com exceção de Porto Rico) nos ajuda a ver em seu verdadeiro contexto a primeira importação de escravos negros para as Antilhas inglesas — uma fase na história da plantação. Nas palavras do Professor Phillips, o sistema de plantações “dependia menos da escravidão do que a escravidão dependia dele... O sistema de plantações formava, por assim dizer, a estrutura industrial e social do Governo..., enquanto a escravidão era um código de leis escritas promulgadas para esse fim.”<sup>117</sup>

Onde a plantação não se desenvolvia, como na indústria do fumo de Cuba, a mão-de-obra negra era rara e a mão-de-obra branca predominava. O setor liberal da população cubana preconizava sistematicamente a cessação do tráfico de escravos negros e a introdução de imigrantes brancos. Saco, porta-voz dos liberais, clamava pela imigração de trabalhadores “brancos e livres, de todas as partes do mundo, de todas as raças, contanto que tenham cara branca e possam fazer trabalho honesto”.<sup>118</sup> O açúcar derrotou Saco. Foi a plantação de cana-de-açúcar, com sua base escravista, que retardou a imigração branca em Cuba no século XIX, como a havia impedido em Barbados no século XVII e em São Domingos no século XVIII. Não havendo cana-de-açúcar, não havia negros. Em Porto Rico, que só relativamente tarde se desenvolveu como um verdadeiro sistema de plantações, e onde, antes do regime americano, o açúcar jamais dominara a vida e o pensamento da população como fazia em outras partes, os camponeses brancos pobres sobreviveram e os escravos negros jamais ultrapassaram 14% da população.<sup>119</sup> Saco desejava

“embranquecer” a estrutura social cubana.<sup>120</sup> A escravidão negra enegrecera essa estrutura em todas as Antilhas, enquanto o sangue dos escravos negros avermelhara o Atlântico e suas praias de ambos os lados. Ironicamente, um artigo como o açúcar, tão doce e necessário à existência humana, tenha ocasionado tais crimes e derramamento de sangue!

Depois da emancipação, os plantadores britânicos passaram a pensar na imigração branca, mesmo de sentenciados. O governador da Guiana Inglesa escreveu em termos candentes, em 1845, sobre imigrantes portugueses de Madeira.<sup>121</sup> Mas, embora os portugueses viessem em grandes números, como é atestado por sua força até hoje em Trinidad e na Guiana Inglesa, preferiam o negócio a varejo ao trabalho nas plantações. O governador da Jamaica foi um tanto mais cauteloso em sua opinião sobre os imigrantes ingleses e irlandeses. A doença irrompera, os salários eram muito baixos, a experiência podia ser útil apenas em parte, no que diz respeito a fazer um acréscimo imediato à população trabalhadora e, portanto, a importação indiscriminada era desaconselhável.<sup>122</sup> Os imigrantes europeus em St. Christopher lamentavam seu destino pesarosamente e imploravam permissão para regressar à pátria. “Não há a menor relutância de nossa parte em continuar na ilha por um meio de vida honesto, agradando nossos patrões com nosso trabalho dedicado, se o clima concordasse conosco, mas infelizmente não concorda; e estamos muito temerosos de que, se permanecermos nesse clima quente e maléfico (as Índias Ocidentais), a morte será a consequência para a maior parte de nós...”<sup>123</sup>

Não era o clima que era contra a experiência. A escravidão criara a tradição perniciosa de que o trabalho manual era a insignia do escravo e a esfera de influência do negro. O primeiro pensamento do escravo negro após a emancipação era abandonar a plantação assim que pudesse, e fixar-se por conta própria onde houvesse terra disponível. Trabalhadores brancos de plantações dificilmente podiam existir numa sociedade lado a lado com os negros. Os brancos prosperariam se as pequenas fazendas fossem incentivadas. Mas a abolição da escravatura não significou a destruição da plantação de cana-de-açúcar. A emancipação do negro e a inadequação do trabalhador branco fizeram o

plantador de cana-de-açúcar voltar à situação do século XVII. Continuava a precisar de mão-de-obra. Então ele passara do índio para o branco e depois para o negro. Agora, privado de seu negro, retornara ao branco e depois ao índio, dessa vez o índio do Oriente, o indiano. A Índia substituiu a África; entre 1833 e 1917, Trinidad importou 145.000 indianos\* e a Guiana Inglesa, 238.000. O quadro era o mesmo no que concerne às outras colônias antilhanas. Entre 1854 e 1883, entraram 39.000 indianos em Guadalupe; entre 1853 e 1924, mais de 22.000 trabalhadores das Índias Orientais Holandesas e da Índia Inglesa foram transportados para a Guiana Holandesa.<sup>124</sup> Cuba, diante da escassez de escravos negros, adotou a experiência interessante de utilizar escravos negros lado a lado com cules chineses sob contrato,<sup>125</sup> e após a emancipação recorreu aos milhares do Haiti e das Índias Ocidentais Britânicas. Entre 1913 e 1924, Cuba importou 217.000 trabalhadores do Haiti, Jamaica e Porto Rico.<sup>126</sup> O que Saco escrevera há mais de cem anos ainda acontecia sessenta anos depois da abolição da escravatura em Cuba.

A escravidão negra, portanto, era apenas uma solução, em certas circunstâncias históricas, do problema de mão-de-obra das Antilhas. Açúcar significava mão-de-obra — às vezes essa mão-de-obra era livre, outras vezes era nominalmente livre; às vezes mão-de-obra negra, outras vezes branca, morena ou amarela. A escravidão, de maneira alguma, denotava, em qualquer sentido científico, a inferioridade do negro. Sem ela, o grande desenvolvimento das plantações de cana-de-açúcar das Antilhas, entre 1650 e 1850, teria sido impossível.

\* Esta é a palavra correta utilizada nas Antilhas: *indianos*. É completamente errado chamá-los, como se faz em muitos países, de *hindus*. Nem todos os indianos são hindus. Há muitos indianos muçulmanos nas Índias Ocidentais.

## 2

### O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFICO NEGREIRO

Os escravos negros eram “a força e o nervo desse mundo ocidental”.<sup>1</sup> A escravidão negra exigia o tráfico de escravos. Portanto, a preservação e a melhoria do tráfico com a África era “uma questão da mais alta importância para este reino e as plantações a ele pertencentes”.<sup>2</sup> E assim continuou a ser, até 1783, um objetivo fundamental da política exterior inglesa.

A primeira expedição inglesa de tráfico de escravos foi a de Sir John Hawkins, em 1562. Como tantos outros empreendimentos elisabetanos, foi uma expedição de pirataria, transgredindo a arbitragem papal de 1493 que tornara a África monopólio português. Os escravos conseguidos foram vendidos aos espanhóis nas Índias Ocidentais. O tráfico inglês de escravos manteve-se em caráter irregular e superficial até o estabelecimento das colônias britânicas nas Antilhas e a introdução da indústria açucareira. Quando, em 1660, as conturbações políticas e sociais do período da Guerra Civil chegaram ao fim, a Inglaterra estava pronta para abraçar fervorosamente um ramo do comércio cuja importância para suas colônias produtoras de açúcar e fumo estava começando a ser plenamente reconhecida.

De acordo com a política econômica da monarquia Stuart, o tráfico de escravos foi confiado a uma companhia monopolista, a Companhia dos Empreendedores Reais, que para traficar com a África foi constituída em 1663 para um período de mil anos. O Conde de Clarendon externou o entusiasmo, reinante na época, de que a companhia “seria igualmente um modelo para promover o comércio da Inglaterra com o de qualquer outra companhia,

até com o das Índias Orientais".<sup>3</sup> A previsão otimista não se realizou, principalmente em virtude das perdas e transtornos causados pela guerra com os holandeses, e em 1672 foi criada uma nova companhia, a Real Companhia Africana.

A política de monopólio, porém, continuou inalterada e provocou resistência decidida em dois setores — o dos negociantes nos portos marítimos da Inglaterra, lutando para acabar com o monopólio do capital, e o dos plantadores nas colônias, exigindo tráfico livre de negros tão vociferantemente e com tanta volúpia como cento e cinqüenta anos mais tarde viriam a opor-se ao comércio livre do açúcar. Os teóricos do mercantilismo estavam divididos na questão. Postlethwayt, o mais prolífico dos escritores mercantilistas, queria a companhia, a companhia inteira e nada mais senão a companhia.<sup>4</sup> Joshua Gee acentuava a frugalidade e a boa administração do comerciante privado.<sup>5</sup> Davenant, um dos mais competentes economistas e peritos financeiros de seu tempo, a princípio opôs-se ao monopólio,<sup>6</sup> mais tarde então mudou de opinião, argumentando que outras nações acharam as companhias organizadas necessárias e que a companhia "ficaria em lugar de uma academia, para treinar um número infinito de pessoas no conhecimento regular de todas as matérias relativas aos vários ramos do comércio africano".<sup>7</sup>

A posição contra o monopólio foi sucintamente exposta pelos comerciantes livres — ou entrelópos, como eram então chamados — à Junta de Comércio, em 1711. O monopólio significava que a compra de produtos manufaturados ingleses para venda na costa da África, o controle de navios empregados no tráfico de escravos, a venda de negros às plantações, a importação do produto das plantações — "esse grande círculo de comércio e navegação", do qual a subsistência, direta e indireta, de milhares de pessoas dependia — ficaria sob o controle de uma única companhia.<sup>8</sup> Os plantadores, por sua vez, queixavam-se da qualidade, preços e entregas irregulares, e recusavam-se a pagar suas dívidas à companhia.<sup>9</sup>

Não havia nada de extraordinário nessa oposição ao monopólio do tráfico de escravos. Monopólio era uma palavra ofensiva, que evocava lembranças da tirania política de Carlos I, embora nenhum "livre-cambista" da

época tivesse a mínima idéia das visões ainda piores que a palavra evocaria cento e cinqüenta anos mais tarde quando foi associada à tirania econômica do plantador de cana-de-açúcar das Índias Ocidentais. Mas, na última década do século XVII, a corrente econômica fluía decididamente contra o monopólio. Em 1672, o comércio báltico cindiu-se e o monopólio da Companhia Báltica desmoronou. Uma das consequências mais importantes da Revolução Gloriosa de 1688 e da expulsão dos Stuart foi o ímpeto que isso deu ao princípio do livre-câmbio. Em 1698, a Real Companhia Africana perdeu seu monopólio e o direito do tráfico livre com escravos foi reconhecido como um direito fundamental e natural dos ingleses. No mesmo ano, os Empreendedores Mercantis de Londres foram privados de seu monopólio do comércio de exportação de tecido, e um ano depois o monopólio da Companhia de Moscóvia era revogado e o comércio com a Rússia tornava-se livre. A liberdade concedida ao tráfico de escravos diferia somente numa particularidade da liberdade concedida em outros negócios — a mercadoria em questão era o homem.

A Real Companhia Africana tornou-se impotente ante a concorrência dos comerciantes livres. Logo foi à falência e passou a depender de subsídio parlamentar. Em 1731, ela deixou o tráfico de escravos e limitou-se ao comércio de marfim e de ouro em pó. Em 1750, uma nova organização foi fundada, chamada a Companhia de Negociantes traficando com a África, com uma diretoria composta de nove membros, três de cada uma das cidades de Londres, Bristol e Liverpool. Dos traficantes de escravos relacionados em 1755, 237 pertenciam a Bristol, 147 a Londres e 89 a Liverpool.<sup>10</sup>

Com a instauração do comércio livre e as exigências crescentes das plantações de cana-de-açúcar, o volume do tráfico inglês de escravos aumentou enormemente. A Real Companhia Africana, entre 1680 e 1686, transportou uma média anual de 5.000 escravos.<sup>11</sup> Nos primeiros nove anos de comércio livre só Bristol remeteu 160.950 negros para as plantações de cana.<sup>12</sup> Em 1760, um total de 146 navios zarpou dos portos britânicos para a África, com uma capa-

cidade de 36.000 escravos;<sup>13</sup> em 1771, o número de navios aumentou para 190 e o número de escravos para 47.000.<sup>14</sup> A importação para a Jamaica de 1700 a 1786 foi de 610.000 e calcula-se que a importação total de escravos para todas as colônias britânicas entre 1680 e 1786 foi superior a dois milhões.<sup>15</sup>

Mas o tráfico de escravos era mais do que um meio para atingir um fim, era também um fim em si mesmo. Os traficantes ingleses de escravos forneciam os trabalhadores necessários não somente para suas próprias plantações, mas também para as de seus rivais. O estímulo assim proporcionado aos estrangeiros era contrário não somente ao bom senso, mas também ao estrito mercantilismo, mas, no que concerne ao tráfico de escravos para as colônias espanholas, havia certa razão para isso. A Espanha dependeu sempre, até o século XIX, de estrangeiros para a obtenção de seus escravos, quer porque aderira à arbitragem papal que a excluía da África, quer porque tinha falta de capital e dos artigos necessários para o tráfico de escravos. O privilégio de fornecer esses escravos às colônias espanholas — o *Asiento* — tornou-se um dos negócios, mais cobiçados e mais renhidamente disputados pela diplomacia internacional. Os mercantilistas ingleses defendiam o comércio, legal ou ilegal, com as colônias espanholas, de negros e artigos manufaturados, como de valor incontestável, pelo fato de que os espanhóis pagavam em metais preciosos e assim a provisão de ouro da Inglaterra aumentava. O fornecimento de escravos às colônias francesas não podia pretextar tal justificação. Aí havia claramente um choque de interesses entre o traficante inglês de escravos e o plantador inglês de cana, como o negócio da exportação de maquinaria inglesa de 1825 levou a um choque de interesses entre os armadores e os produtores ingleses.

O plantador de cana estava certo e o traficante de escravos estava errado. Mas na primeira metade do século XVIII isso só era notado pelos muito perspicazes. Postlethwayt condenou o *Asiento* de 1713 como escandaloso e ruinoso, uma troca da substância pela aparência: “dificilmente se podia imaginar uma transação de tão pouco benefício para a nação”.<sup>16</sup> Durante os nove meses da ocupação britânica de Cuba na Guerra dos Sete Anos,

10.700 escravos foram introduzidos, mais de um sexto das importações de 1512 a 1763, mais de um terço das importações de 1763 a 1789.<sup>17</sup> Quarenta mil negros foram introduzidos em Guadalupe pelos ingleses, em três anos, durante a mesma guerra.<sup>18</sup> A Comissão do Conselho Privado de 1788 deu especial atenção ao fato de que da exportação anual britânica de escravos da África, dois terços foram cedidos a estrangeiros.<sup>19</sup> Durante todo o século XVIII, os traficantes ingleses de escravos forneceram aos plantadores de cana da França e Espanha meio milhão de negros, justificando suas dúvidas quanto “à sabedoria e diretriz desse ramo do comércio africano”.<sup>20</sup> A Grã-Bretanha não era somente o principal país traficante de escravos do mundo; tornara-se também, na expressão de Ramsay, o “honroso transportador de escravos” de seus rivais.<sup>21</sup>

A história dessa expansão do tráfico de escravos é principalmente a história da ascensão de Liverpool. O primeiro navio mercante de escravos de Liverpool, uma embarcação modesta de trinta toneladas, zarpou para a África em 1709. Esse foi o primeiro passo numa direção que, no fim do século, concedeu a Liverpool a distinção de ser o maior porto de tráfico de escravos do Velho Mundo. O progresso a princípio foi lento. A cidade estava mais interessada no negócio de contrabando para as colônias espanholas e no negócio de fumo. Mas, de acordo com um historiador da cidade, ela logo tomou a dianteira com a sua política de reduzir as despesas ao mínimo, o que a capacitou a vender mais barato do que suas rivais inglesas e continentais. Em 1730, Liverpool tinha quinze navios no tráfico de escravos; em 1771, possuía sete vezes mais. A proporção dos navios negreiros para o movimento total do porto era ligeiramente superior de um em cem, em 1709; em 1730, era de um em onze; em 1763, um em quatro; em 1771, um em três.<sup>22</sup> Em 1795, Liverpool detinha cinco oitavos do tráfico inglês de escravos e três sétimos do tráfico total europeu de escravos.<sup>23</sup>

Os “horrores” da travessia do Atlântico foram contados de maneira exagerada. Os abolicionistas ingleses são, em grande parte, responsáveis por isso. Há algo que cheira a ignorância ou hipocrisia, ou às duas coisas, nas invenções assacadas por esses homens contra o tráfico que na época deles se tornara menos lucrativo e menos vital para

a Inglaterra. Um plantador das Índias Ocidentais certa vez lembrou ao Parlamento que não ficava bem ao representante eleito de um país que embolsara os ganhos do tráfico de escravos estigmatizá-lo como um crime.<sup>24</sup> A época que vira a mortalidade entre os servos sob contrato não via razão para melindres em torno da mortalidade entre os escravos, nem tampouco a exploração dos escravos nas plantações diferia fundamentalmente da exploração do camponês feudal ou do tratamento dispensado aos pobres nas cidades europeias.

Motins e suicídios eram obviamente muito mais comuns nos navios negreiros do que em outras embarcações, e o tratamento brutal e restrições maiores aos movimentos dos escravos tendiam sem dúvida para aumentar-lhes a mortalidade. Mas as causas fundamentais dessa alta mortalidade nos navios negreiros, como também nos navios que levavam servos sob contrato e até passageiros livres, devem ser encontradas primeiro nas epidemias, resultado inevitável das longas viagens e da dificuldade de manter comida e água, e segundo na prática de superlotar os navios. O único objetivo dos mercadores de escravos era ter os tombadilhos dos navios “abarratados de negros”.<sup>25</sup> Não é incomum ler acerca de uma embarcação de 90 toneladas transportando 390 escravos ou uma de 100 toneladas transportando 414.<sup>26</sup> As investigações de Clarkson em Bristol revelaram uma chalupa de 25 toneladas destinada a setenta seres humanos e outra de apenas onze toneladas destinada a trinta escravos.<sup>27</sup> O espaço concedido a cada escravo na travessia do Atlântico media 1,67 metro de comprimento por 40 centímetros de largura. Arrumados como “filas de livros em estantes”, como disse Clarkson, acorrentados dois a dois, perna direita com perna esquerda, mão direita com mão esquerda, cada escravo tinha menos espaço do que um homem num caixão de defunto. Era como o transporte de gado preto, e onde não havia negros suficientes embarcavam gado.<sup>28</sup> O objetivo do traficante de escravos era o lucro e não o conforto de suas vítimas, e uma modesta medida de 1788, para regular o transporte dos escravos de acordo com a capacidade do navio, suscitou uma grita dos traficantes de escravos. “Se a alteração for levada a efeito”, escreveu um deles a seu agente, “prejudicará o tráfico, portanto espero que você saiba como deva fazer”.<sup>29</sup>

O diário de um mercador de escravos durante sua residência na África admite que “não encontrei lugar em todas essas diversas terras da Inglaterra, Irlanda, América, Portugal, Antilhas, Cabo Verde, Açores ou em todos os lugares em que estive... onde eu pudesse aumentar minha fortuna tão rapidamente como onde vivo agora”. O dinheiro fazia o homem. O pródigo que retornava à pátria de mãos vazias tinha de contentar-se com a designação comum de “o mulato que acaba de chegar da Guiné”. Se, porém, retornava com os bolsos abarrotados de ouro, “essa mesma particularidade encobre todas as outras enfermidades, então você tem montes de amigos de todas as espécies acotovelando-se e aguardando suas ordens. Então você é conhecido pelo nome de “o cavalheiro africano” na casa de todo grande homem, e sua palestra é considerada tão extraordinária como a expedição de Cristóvão Colombo à América”.<sup>30</sup>

Por volta de 1730, em Bristol, estimava-se que numa viagem afortunada o lucro sobre uma carga de 270 escravos atingia 7.000 ou 8.000 libras, sem incluir os ganhos provenientes do marfim. No mesmo ano, a renda líquida de uma carga “medíocre” que chegou em más condições foi superior a 5.700 libras.<sup>31</sup> Lucros de 100% não eram raros em Liverpool e uma viagem proporcionou um lucro líquido de pelo menos 300%. O *Lively*, abastecido em 1737 com uma carga no valor de 1.307 libras, retornou a Liverpool com produtos coloniais e letras de câmbio totalizando 3.080 libras, além de algodão e açúcar remetidos mais tarde. O *Ann*, outro navio de Liverpool, zarpou em 1751 com um equipamento e uma carga custando 1.604 libras; ao todo a viagem rendeu 3.287 libras líquidas. Uma segunda viagem em 1753 rendeu 8.000 libras por uma carga e equipamento montando a 3.153 libras.<sup>32</sup>

Um escritor do século XVIII calculou que o valor dos 303.737 escravos transportados em navios de Liverpool entre 1783 e 1793 foi superior a quinze milhões de libras esterlinas. Deduzindo as comissões e outras despesas, o custo do equipamento dos navios e manutenção dos escravos, ele concluiu que o lucro anual médio foi superior a 30%.<sup>33</sup> Os economistas modernos tendem a censurar os observado-

res da época por exagero indevido. Mas, mesmo admitindo as estimativas reduzidas do Professor Dumbell, o lucro líquido do *Enterprise*, em 1803, calculado sobre o custo do equipamento e o custo da carga, foi de 38%, enquanto o do *Fortune*, em 1803, para uma carga de pobres escravos, foi superior a 16%. Ainda com base nessas estimativas reduzidas, o lucro do *Lottery*, em 1802, foi de 36 libras por escravos, o do *Enterprise* de 16 libras e o do *Fortune* de cinco.<sup>34</sup> Calculou-se que o tráfico de escravos em geral trouxe só a Liverpool na década de 1780 um lucro líquido de 300.000 libras por ano; e afirmava-se comumente na cidade sobre o muito menos lucrativo tráfico das Índias Ocidentais que se um navio em três chegasse a seu destino não se perdia dinheiro, enquanto se dois chegasse a seu destino se ganhava bastante dinheiro. Em média apenas um navio em cinco extraviava-se.<sup>35</sup>

Tais lucros parecem pequenos e insignificantes, em comparação com os fabulosos 5.000% da Companhia das Índias Orientais Holandesas obtidas liquidamente em certas épocas de sua história. É mesmo provável que os lucros decorrentes do tráfico de escravos fossem menores do que os conseguidos pela Companhia das Índias Orientais Britânicas. Contudo, esses negócios eram muito menos importantes do que o tráfico de escravos. A explicação repousa no fato de que, segundo o ponto de vista dos mercantilistas, o comércio com a Índia era um mau negócio. Sugava ouro da Inglaterra para a compra de quinquilharias desnecessárias, o que levava muitos na época a pensar que “seria uma coisa venturosa para a cristandade que a navegação para as Índias Orientais, através do cabo da Boa Esperança, nunca tivesse sido descoberta”.<sup>36</sup> O tráfico de escravos, ao contrário, era ideal pelo fato de ser realizado por meio de artigos manufaturados ingleses e de se achar, no que concernia às colônias britânicas, inseparavelmente ligado ao negócio das plantações que tornava a Grã-Bretanha independente dos estrangeiros para seu suprimento de produtos tropicais. Os enormes lucros do comércio holandês, de especiarias, além disso, basearam-se na restrição severa da produção para assegurar preços altos, ao passo que o tráfico de escravos criou a indústria inglesa na metrópole e a agricultura tropical nas colônias.

O “atraente meteoro africano”,<sup>37</sup> como um historiador contemporâneo de Liverpool chamou-o, portanto tornou-se imensamente popular. Embora uma grande parte do tráfico de escravos de Liverpool fosse monopolizada por cerca de dez firmas, muitos dos navios pequenos empenhados no negócio eram abastecidos por advogados, negociantes de fazendas, merceeiros, barbeiros e alfaiates. As ações dos empreendimentos eram subdivididas, um tendo um oitavo, outro quinze avos, um terceiro trinta e dois avos de uma ação, e assim por diante. “Quase todo mundo em Liverpool é negociante e aquele que não pode vender um fardo mandará uma caixa de chapéu... quase toda classe de gente está interessada numa carga da Guiné, é para essa febre que (existem) tantos navios pequenos.”<sup>38</sup>

A compra de escravos exigia tino comercial e discriminação arguta. Um negro angolano era proverbialmente sem valor; os coromantinos (achantis), da Costa do Ouro, eram bons trabalhadores, mas muito rebeldes; os mandingas (Senegal) eram muito propensos ao roubo; os ibos (Nigéria) eram tímidos e desanimados; os popós ou uídas (Daomé) eram os mais dóceis e mais bem dispostos.<sup>39</sup> Os escravos eram necessários para o trabalho árduo no campo, por conseguinte mulheres e crianças eram menos valiosas do que homens robustos, as primeiras porque estavam sujeitas a interrupções do trabalho devido à gravidez, as segundas porque requeriam alguma atenção até que fossem capazes de cuidar de si mesmas. Um negociante de Liverpool advertia seus agentes quanto à compra de escravos herniados, idiotas ou “portadores de alguma doença congênita”.<sup>40</sup> Um poeta das Índias Ocidentais recomendava ao traficante de escravos que se certificasse de que a língua do escravo era vermelha, o peito largo e a barriga não fosse protuberante.<sup>41</sup> Compre-os jovens, aconselhava um feitor de Nevis; “aqueles sujeitos já plenamente desenvolvidos acham duro trabalhar; não tendo sido criados para fazê-lo, levam-no muito a sério e morrem ou nunca servem para coisa alguma...”<sup>42</sup>

Mas o tráfico de escravos era sempre um negócio arriscado. “O Comércio Africano”, escreveu-se em 1795, “mantém sempre um encadeamento constante de incerteza, o tempo do trabalho do escravo é precário, a duração da travessia do Atlântico é incerta, um navio pode ser

em parte ou totalmente destruído, as mortalidades podem ser grandes e várias outras ocorrências podem sobrevir, impossíveis de serem previstas".<sup>43</sup> O cultivo da cana, além disso, era uma loteria. As dívidas dos plantadores, suas falências e pedidos de créditos longos proporcionavam aos negociantes muitas preocupações. "Como você sabe", escreveu um deles, "despacho rápido é a alma do negócio, tive muitas horas de apreensão este ano, eu não queria o mesmo novamente pelo dobro do lucro que eu pudesse ter, se tivesse algum".<sup>44</sup> De 1763 a 1778, os negociantes de Londres evitaram qualquer ligação com os traficantes de escravos, na convicção de que o tráfico de escravos estava sendo realizado com prejuízo; entre 1772 e 1778, admitiu-se que os negociantes de Liverpool perderam 700.000 libras.<sup>45</sup> Das trinta casas importantes que dominavam o tráfico de escravos desde 1773, doze tinham ido à falência em 1788, enquanto muitas outras suportaram prejuízos consideráveis.<sup>46</sup> A Revolução Americana interrompeu seriamente o tráfico. "Nosso outrora extensivo tráfico com a África está parado", lamentou um jornal de Liverpool em 1775. Seus "navios garbosos, desarmados e inúteis", os traficantes de escravos de Liverpool recorreram à pirataria,<sup>47</sup> aguardando ansiosamente o retorno da paz, sem nunca lhes passar pela cabeça o pensamento de que estavam assistindo ao estertor de uma velha época e às dores de nascimento de uma nova.

Antes de 1783, porém, todas as classes da sociedade inglesa sustentavam o tráfico negreiro. A monarquia, o Governo, a Igreja, a opinião pública em geral, apoiavam o tráfico de escravos. Havia poucos protestos e esses eram ineficazes.

A monarquia espanhola lançara a moda que a realeza européia seguiu até o último momento. Os palácios-fortaleza de Madri e Toledo foram construídos com o pagamento à Coroa espanhola por licenças para transportar negros. Realizou-se uma reunião dos soberanos da Espanha e Portugal, em 1701, para discutirem o problema aritmético apresentado por um contrato de dez mil "toneladas" de negros concedidos aos portugueses.<sup>48</sup> A rainha espanhola, Cristina, em meados do século XIX,

participou abertamente do tráfico de escravos para Cuba. A Família Real Portuguesa, quando se mudou para o Brasil a fim de evitar ser capturada por Napoleão, não achou a atmosfera escravista de seu território colonial repugnante. Luís XIV reconheceu plenamente a importância do tráfico de escravos para a França metropolitana e a França ultramarina. Os planos do Grande Eleitor para o engrandecimento prussiano abrangiam o tráfico de escravos africanos.<sup>49</sup>

A expedição de tráfico de escravos de Hawkins foi lançada sob o patrocínio da Rainha Elisabete. Ela expressou a esperança de que os negros não seriam levados sem o seu livre consentimento, o que "seria detestável e atrairia a vingança do Céu sobre os empreendedores". Mas havia tantas possibilidades de que o transporte dos negros fosse efetuado democraticamente como havia de barganha coletiva. A Companhia de Empreendedores Reais e a Real Companhia Africana tinham, como seus nomes indicam, o patrocínio real e, não infreqüentemente, investimentos por membros da família real.<sup>50</sup> De acordo com Wilberforce, Jorge III mais tarde opôs-se à abolição,<sup>51</sup> e grande foi a alegria dos traficantes de escravos de Liverpool e dos plantadores de cana jamaicanos quando o Duque (real) de Clarence, o futuro Guilherme IV, "tomou posição" contra a abolição<sup>52</sup> e atacou Wilberforce como fanático ou hipócrita.<sup>53</sup>

O Governo britânico, antes de 1783, era uniformemente coerente em seu incentivo ao tráfico de escravos. Os primeiros grandes rivais eram os holandeses, que monopolizavam o tráfico mercante das colônias britânicas. A encarniçada guerra comercial da segunda metade do século XVII entre a Inglaterra e a Holanda representou um esforço por parte da Grã-Bretanha de destruir a rede comercial que os holandeses haviam tecido em torno da Inglaterra e suas colônias. "O que queremos", disse o General Monk com rudeza militar, "é um pouco mais do comércio que os holandeses têm agora".<sup>54</sup> Quer fosse uma paz nominal, quer uma guerra efetiva, uma espécie de guerra particular foi mantida, durante trinta anos, entre a Companhia das Índias Ocidentais Holandesas e a Real Companhia Africana.

A vitória da Inglaterra sobre a Holanda deixou-a frente a frente com a França. A guerra anglo-francesa, colonial e comercial, é o tema dominante na história do século XVIII. Foi um conflito de políticas mercantilistas rivais. A luta foi travada nas Antilhas, na África, Índia, Canadá e nas margens do Mississippi, pelo privilégio de saquear a Índia e pelo controle de certas mercadorias vitais e estratégicas — negros, açúcar e fumo, peixe, peles e suprimentos navais.<sup>55</sup> Dessas regiões as mais importantes eram as Antilhas e a África; dessas mercadorias as mais importantes eram os negros e o açúcar. O resultado mais importante foi o controle do *Asiento*. Esse privilégio foi concedido à Inglaterra pelo Tratado de Utrecht, em 1713, como uma consequência de sua vitória na Guerra da Sucessão Espanhola, e produziu regozijos populares no país. Foi um orgulho para Chatham que sua guerra com a França desse à Inglaterra o controle quase integral da costa africana e do tráfico de escravos.

As assembleias coloniais freqüentemente dificultavam a ação dos traficantes, em parte para aumentar a receita, em parte devido ao medo da crescente população de escravos. Todas essas leis eram anuladas pelo Governo metropolitano, por insistência dos negociantes ingleses, que se opunham aos tributos sobre o tráfico inglês. A Junta de Comércio decidiu em 1708 que era “absolutamente necessário que um tráfico tão benéfico ao reino fosse realizado da maneira mais vantajosa. O bom fornecimento às plantações e colônias de um número suficiente de negros a preços razoáveis é em nossa opinião o ponto principal a ser considerado”.<sup>56</sup> Em 1773, a Assembléia da Jamaica, com a finalidade de aumentar a receita e reduzir o medo das rebeliões de escravos, impôs uma taxa sobre cada negro importado. Os negociantes de Londres, Liverpool e Bristol protestaram e a Junta de Comércio condenou a lei como injustificável, imprópria e prejudicial ao comércio britânico. O governador foi severamente repreendido por seu fracasso em deter esforços para “restringir e desencorajar um tráfico tão benéfico à nação”.<sup>57</sup> Como um parecer aos plantadores de cana, mais tarde argumentava: “em toda variação de nossa administração dos negócios públicos, em toda mudança de partido, a política, com respeito a esse tráfico, tem sido a mesma...

Em todo período de nossa história, em quase toda variação de nossa política, cada lado e discrição dos homens dos partidos tem, deliberadamente, aprovado esse mesmo tráfico, votado seu estímulo e considerado-o como benéfico à nação”.<sup>58</sup>

O Parlamento reconheceu a importância da escravidão e do tráfico de escravos para a Grã-Bretanha e suas plantações. Em 1750, Horace Walpole escreveu sarcasticamente a respeito do “Senado Britânico, esse templo de liberdade e baluarte do cristianismo protestante,... ponderando métodos para tornar mais eficaz esse horrendo tráfico de vender negros”.<sup>59</sup> O Parlamento ouviu muitos debates em seus salões majestosos sobre a abolição e a emancipação, e seus anais mostram os afoitos defensores que os traficantes e donos de escravos possuíam. Entre eles estava Edmund Burke. O paladino da conciliação da América foi um instrumento da crucificação da África. Em 1772, um projeto de lei foi apresentado à Câmara dos Comuns para proibir o controle da Comissão Africana por estranhos que não estivessem empenhados no tráfico de escravos. Burke protestou, não contra o tráfico de escravos, mas contra a privação do direito de votar daqueles que legalmente haviam adquirido esse direito. Apenas alguns, argumentou ele, eram assim acusados. “Não devíamos antes imitar o exemplo que nos oferece a escritura sagrada, se encontrarmos dez pessoas justas dentre elas, poupar o todo?... Não contrariemos então a sabedoria de nossos ancestrais, que consideraram e reconsideraram esse assunto, nem coloquemos na condição de monopólio o que se destinava a um comércio livre.”<sup>60</sup> Bristol podia bem dar-se ao luxo de partilhar da admiração geral do grande liberal.

A Igreja também apoiava o tráfico de escravos. Os espanhóis viram nisso uma oportunidade de converter o pagão, e os jesuítas, dominicanos e franciscanos estavam profundamente metidos no cultivo da cana, que significava posse de escravos. Conta-se a história de um velho presbítero da igreja de Newport que invariavelmente, no domingo seguinte à chegada de um navio negreiro da costa africana, agradecia a Deus porque “outra carga de seres ignorantes tinha sido trazida à terra onde poderiam ter o benefício da dispensação evangélica”.<sup>61</sup> Mas, em geral, os

plantadores britânicos se opunham à conversão ao cristianismo de seus escravos. Ela tornava-os mais perversos, intratáveis e, portanto, menos valiosos. Significava também instrução na língua inglesa, o que permitia que diversas tribos se reunissem e tramassem a sedição.<sup>62</sup> Havia outras razões materiais para essa oposição. O governador de Barbados, em 1695, atribuiu-a à recusa dos plantadores de dar folga aos escravos nos domingos e dias de festa,<sup>63</sup> e em época tão posterior, como 1823, a opinião pública britânica ficou chocada com a rejeição, por parte dos plantadores, de uma proposta para dar aos negros um dia na semana, o que permitiria a abolição do mercado negro aos domingos.<sup>64</sup> A Igreja obedientemente seguiu a orientação. A Sociedade para a Propagação do Evangelho proibiu o ensinamento cristão a seus escravos em Barbados<sup>65</sup> e marcou a palavra “Sociedade” em seus novos escravos para distingui-los dos da classe leiga;<sup>66</sup> os escravos originais eram um legado de Christopher Codrington.<sup>67</sup> Sherlock, mais tarde Bispo de Londres, assegurou aos plantadores que “o cristianismo e a adoção do Evangelho não faziam a menor diferença na propriedade civil”.<sup>68</sup> Nem tampouco aquilo impunha qualquer entrave à atividade clerical; por seus trabalhos com respeito ao *Asiento*, que ele ajudou a elaborar como plenipotenciário britânico em Utrecht, o Bispo Robinson, de Bristol, foi promovido para a sé de Londres.<sup>69</sup> Os sinos das igrejas de Bristol repicaram alegramente ante a notícia da rejeição pelo Parlamento do projeto de Wilberforce para a abolição do tráfico de escravos.<sup>70</sup> O traficante de escravos John Newton deu graças a Deus nas igrejas de Liverpool pelo êxito de seu último empreendimento, antes de sua conversão, e implorou a bênção de Deus para o empreendimento seguinte. Estabeleceu o culto público duas vezes por dia em seu navio negreiro, ele próprio oficiando, e guardava um dia de jejum e oração, não para os escravos, mas para a tripulação. “Jamais conheci”, confessou ele, “horas mais deliciosas ou mais freqüentes de comunhão divina do que nas duas últimas viagens à Guiné”.<sup>71</sup> O famoso Cardeal Manning do século XIX era filho de um rico negociante das Índias Ocidentais que comerciava com produtos agrícolas cultivados por escravos.<sup>72</sup> Muitos missionários acharam vantajoso expulsar Belzebu com Belzebu. De acordo com o

mais recente escritor inglês sobre o tráfico de escravos, eles “consideravam que o melhor modo pelo qual se poderia corrigir o mau trato dos escravos negros era estabelecer um bom exemplo para os donos de plantações, mantendo eles próprios escravos e propriedades, realizando dessa maneira prática a salvação dos plantadores e o progresso de suas fundações”.<sup>73</sup> Os missionários morávios das ilhas mantinham escravos sem hesitação; os batistas, um historiador escreve com sutileza encantadora, não permitiam que seus missionários mais antigos condenassem a posse de escravos.<sup>74</sup> Até o último momento, o Bispo de Exeter conservou seus 655 escravos, pelos quais recebeu mais de 12.700 libras de indenização em 1833.<sup>75</sup>

Os historiadores eclesiásticos apresentam desculpas tolas, para o fato de ter a consciência despertado muito lentamente para a avaliação dos males infligidos pela escravidão e que a defesa da escravidão pelos clérigos “simplesmente resultou da falta de sutileza da percepção moral”.<sup>76</sup> Não há necessidade de apresentar tais desculpas. A atitude do clérigo era a mesma atitude do leigo. O século XVIII, como qualquer outro século, não podia elevar-se acima de seus condicionamentos econômicos. Como Whitefield argumentou, ao preconizar a rejeição daquele artigo da carta da Geórgia que proibia a escravidão, “é evidentemente claro que os países quentes não podem ser cultivados sem os negros”.<sup>77</sup>

O não-conformismo quacre não se estendeu ao tráfico de escravos. Em 1756, havia 84 quacres na lista de membros da Companhia traficando com a África, entre eles as famílias Barclay e Baring.<sup>78</sup> O negócio de escravos era um dos investimentos mais lucrativos dos quacres ingleses como também dos americanos, e o nome de um navio negreiro, *The Willing Quaker (O Quacre Voluntário)*, anotado em Boston como em Serra Leoa em 1793,<sup>79</sup> simboliza a aprovação com que o tráfico de escravos era encarado nos círculos quacres. A oposição quacre ao tráfico de escravos veio primeiro e principalmente não da Inglaterra, mas da América, e aí das pequenas comunidades rurais do Norte, independentes do trabalho escravo. “É difícil”, escreve o Dr. Gary, “evitar a pressuposição de que a oposição ao sistema escravista a princípio se limitou a um grupo que

não obtinha vantagem direta dele e, consequentemente, possuía uma atitude objetiva".<sup>80</sup>

A Marinha estava impressionada com o valor das colônias das Índias Ocidentais e se recusava a arriscar ou comprometer sua segurança. A estação naval das Índias Ocidentais era uma "estação de honra" e muitos almirantes haviam sido recepcionados pelos donos de escravos. Rodney opunha-se à abolição.<sup>81</sup> O Conde St. Vincent alegou que a vida nas plantações era para o negro um verdadeiro paraíso em comparação com a sua existência na África.<sup>82</sup> A abolição era uma "doutrina maldita e abominável, sustentada apenas por hipócritas".<sup>83</sup> Os sentimentos valorosos do almirante não eram inteiramente divorciados de outras considerações materiais. Ele recebeu mais de 6.000 libras de indenização, em 1837, pelos 418 escravos que possuía na Jamaica.<sup>84</sup> A esposa de Nelson era natural das Índias Ocidentais e as opiniões dele sobre o tráfico de escravos eram inequívocas. "Fui educado na boa e velha escola e aprendi a reconhecer o valor de nossas possessões nas Índias Ocidentais, e nem no campo nem no Senado seus justos direitos serão infringidos, enquanto eu tiver um braço para lutar em sua defesa, ou uma língua para lançar minha voz contra a doutrina odiosa de Wilberforce e seus aliados hipócritas."<sup>85</sup>

A escravidão existia ante os próprios olhos dos ingleses do século XVIII. Uma moeda inglesa, o guinéu, rara como era e é, teve sua origem no tráfico com a África.<sup>86</sup> Um ourives de Westminster fazia cadeado para pretos e cães-chorros.<sup>87</sup> Bustos de negros e elefantes, emblemas do tráfico de escravos, adornavam o edifício da Municipalidade de Liverpool. As insígnias e o equipamento dos traficantes de escravos eram audaciosamente expostos à venda nas lojas e anunciados na imprensa. Escravos eram vendidos abertamente em leilão.<sup>88</sup> Sendo os escravos uma propriedade valiosa, com título reconhecido por lei, o agente do correio era a pessoa incumbida, em certas ocasiões, de recapturar escravos fugidos e anúncios eram publicados no órgão oficial do Governo.<sup>89</sup> Servos negros eram comuns. Meninos pretos serviam e acompanhavam docilmente comandantes de navios negreiros, senhoras da sociedade e mulheres de vida fácil. A heroína de Hogarth, em *A Vida de uma Cortesã*, é servida por um pretinho, e Orabella Burmester, de Marguerite Steen, tipifica a opinião inglesa

do século XVIII em seu desejo de possuir um pretinho de quem pudesse gostar como de seu gatinho dedicado.<sup>90</sup> Negros libertos se encontravam entre os mendigos de Londres e eram conhecidos como membros de St. Giles. Eram tão numerosos que uma comissão parlamentar foi criada em 1786 para socorrer os negros pobres.<sup>91</sup>

"Os escravos não podem respirar na Inglaterra", escreveu o poeta Cowper. Mas era uma licença poética. Sustentava-se em 1677 que "os negros geralmente sendo comprados e vendidos entre os negociantes, e portanto mercadoria, e sendo também infiéis, devia haver uma propriedade com relação a eles". Em 1729, o Procurador-Geral determinou que o batismo não outorgava liberdade nem fazia qualquer alteração na condição temporal do escravo; além disso, o escravo não se tornava livre por ser trazido para a Inglaterra, e uma vez na Inglaterra o dono podia legalmente obrigá-lo a retornar às plantações.<sup>92</sup> Uma autoridade tão eminente como Sir William Blackstone afirmava que "com respeito a qualquer direito que o senhor (ou amo) possa ter adquirido legalmente ao serviço vitalício de João ou Tomás, este permanecerá exatamente no mesmo estado de sujeição a vida inteira", na Inglaterra ou em qualquer outro lugar.<sup>93</sup>

Quando, portanto, o zelo assíduo de Granville Sharp levou ao Juiz Mansfield, Presidente do Tribunal, em 1772, o caso do negro James Somersett que estava para ser reembarcado para a Jamaica por seu dono, houve abundantes precedentes para provar a impureza do ar inglês. Mansfield tentou vigorosamente fugir à questão sugerindo a alforria do escravo e contentou-se com a declaração moderada de que o caso não era "permitido ou aprovado pela lei da Inglaterra" e que o negro devia ser libertado. Muito se tem enaltecido esse caso, principalmente de parte das pessoas que procuram constantemente triunfos do humanitarismo. O Professor Coupland argumenta que por trás do julgamento legal se encontra o julgamento moral e que o caso Somersett assinalou o início do fim da escravidão em todo o Império Britânico.<sup>94</sup> Isso é simplesmente sentimentalismo poético, traduzido em história moderna. Benjamin Franklin frisou sarcasticamente "a hipocrisia desse país, que incentiva tão detestável comércio, enquanto se ufana de sua virtude, amor à liberdade e imparcialidade de seus tribunais em libertar um único negro".<sup>95</sup> Dois

anos depois do caso Somersett, o Governo britânico revogou as Leis Jamaicanas que restringiam o tráfico de escravos. Em 1783, uma petição quacre em favor da abolição foi solenemente rejeitada pelo Parlamento.

Em 1783, além disso, o mesmo Mansfield proferiu a decisão no caso do navio *Zong*. Desprovido de água, o comandante atirara 132 escravos ao mar e agora os donos moviam uma ação para receber o seguro, alegando que a perda dos escravos se enquadrava na cláusula da apólice que segurava contra os "perigos do mar". Na opinião de Mansfield, "o caso dos escravos era o mesmo que se cavalos tivessem sido atirados ao mar". Indenizações de trinta libras foram concedidas aos donos por escravo perdido, e a idéia de que o comandante e a tripulação deviam ser processados por homicídio em massa jamais passou pela cabeça de qualquer humanitarista. Em 1785, outro caso de seguro, envolvendo um navio britânico e um motim entre os escravos, foi submetido a Mansfield. Sua decisão de Salomão foi de que todos os escravos que haviam sido mortos no motim ou tinham morrido de ferimentos e contusões deviam ser pagos a seus donos pelos seguradores; os que tinham morrido por pularem ao mar ou por terem engolido água ou por "contrariedade", não deviam ser pagos pelos seguradores sob o fundamento de que não haviam morrido em consequência de lesões recebidas no motim; e os seguradores não eram responsáveis por qualquer depreciação que viessem a sofrer os sobreviventes do motim.<sup>96</sup>

A prática do tráfico de escravos não era exercida pela escória da sociedade inglesa. A filha de um traficante de escravos nos garante que seu pai, embora fosse comandante de navio negreiro e corsário, era um homem bom e justo, um bom pai, bom marido e bom amigo.<sup>97</sup> Isso provavelmente era verdade. Os homens mais ativos nesse negócio eram indivíduos dignos, pais de famílias e cidadãos excelentes. O abolicionista Ramsay reconheceu isso com tristeza sincera, mas afirmou que "eles nunca tinham examinado a natureza desse comércio e entraram nele, e se portaram nele como outros haviam feito antes deles, como uma coisa corriqueira, pela qual nenhuma conta seria prestada neste mundo ou no outro".<sup>98</sup> A desculpa é desnecessária. O tráfico de escravos era um ramo de negó-

cio e um ramo muito importante. Uma autoridade no assunto afirmou certa vez que "uma visão real, um minuto inteiramente gasto nos alojamentos dos escravos na travessia do Atlântico faria mais pela causa da humanidade do que a pena de um Robertson, ou toda a eloquência coletiva do senado britânico".<sup>99</sup> Isso é duvidoso. Como se argumentou mais tarde a respeito do tráfico de escravos cubano ou brasileiro, não adiantava dizer que era uma ocupação profana ou anticristã. Era um negócio lucrativo e isso era o bastante.<sup>100</sup> O tráfico de escravos foi até justificado como uma grande educação. "Pense no efeito, no resultado de uma viagem num navio negreiro num jovem que estava ingressando na adolescência... Que educação era tal viagem para o filho do fazendeiro. Que ampliação de experiência para o garoto do campo. Se ele voltasse à fazenda, toda a sua perspectiva da vida se modificaria. Ele saía menino, voltava homem."<sup>101</sup>

Os traficantes de escravos estavam entre os principais humanitaristas de sua época. John Cary, defensor do tráfico de escravos, era notável por sua integridade e humanidade e foi o fundador de uma sociedade conhecida como "Associação do Pobre".<sup>102</sup> O navio negreiro *Southwell* foi assim denominado em homenagem a um parlamentar de Bristol, cujo monumento o descreve como fiel ao rei e à pátria e firme naquilo que achava direito.<sup>103</sup> Bryan Blundell, de Liverpool, um dos comerciantes mais prósperos da cidade, participou tanto do tráfico de escravos quanto dos negócios das Índias Ocidentais, foi por muitos anos curador, tesoureiro, patrono principal e o mais ativo patrocinador de uma escola de caridade, o Blue Coat Hospital, fundada em 1709.<sup>104</sup> Para essa caridade, outro traficante de escravos de Liverpool, Foster Cunliffe, contribuiu grandemente. Foi um pioneiro no tráfico de escravos. Ele e seus dois filhos constam da lista de membros do Comitê de Negociantes de Liverpool, traficando com a África em 1752. Juntos, eles tinham quatro navios capazes de comportar 1.120 escravos, cujos lucros foram suficientes para abastecer quatro navios, na viagem de volta, com açúcar e rum. Uma inscrição dedicada a Foster Cunliffe na Igreja de São Pedro descreve-o assim: "um cristão devoto e exemplar no exercício de todo dever privado e público, amigo da misericórdia, patrono

do sofrimento, inimigo apenas do vício e da preguiça, viveu estimado por todos aqueles que o conheceram... e morreu lamentado pelos judiciosos e bons..."<sup>105</sup> Thomas Leyland, um dos maiores traficantes de escravos do mesmo porto, não teve, como prefeito, misericórdia pelo açambarcador, pelo atravessador, pelo especulador e foi um terror para os malfeiteiros.<sup>106</sup> Os Heywood foram traficantes de escravos e os primeiros a importar dos Estados Unidos o algodão cultivado por escravos. Arthur Heywood foi tesoureiro da Academia de Manchester onde seus filhos foram educados. Um filho, Benjamin, foi eleito membro da Sociedade Literária e Filosófica de Manchester e admitido no Clube de Bilhar, o clube mais sofisticado que Manchester já possuiu, que só admitia os melhores homens no que concerne a maneiras, posição e cultura. Ser admitido ao círculo encantado dos Quarenta significava reconhecimento impecável como cavalheiro. Posteriormente, Benjamin Heywood organizou a primeira exposição de trabalhos de arte e indústria de Manchester.<sup>107</sup>

Esses traficantes de escravos ocupavam altos cargos na Inglaterra. Os Empreendedores Reais traficando com a África, em 1667, estabeleceu uma lista de seus membros, encabeçada pela realeza, e que incluía dois vereadores, três duques, oito condes, sete lordes, uma condessa e vinte e sete cavaleiros.<sup>108</sup> As assinaturas dos prefeitos de Liverpool e Bristol aparecem numa petição dos traficantes de escravos em 1739.<sup>109</sup> O Comitê de Bristol instituído em 1789 para opor-se à abolição do tráfico de escravos compreendia cinco vereadores, um deles ex-comandante de um navio negreiro.<sup>110</sup> Muitos traficantes de escravos mantinham a mais alta dignidade municipal de Liverpool.<sup>111</sup> Os traficantes de escravos estavam firmemente estabelecidos nas duas casas do Parlamento. Ellis Cunliffe representou Liverpool no Parlamento de 1755 a 1767.<sup>112</sup> A família Tarleton, proeminente no tráfico de escravos, expressava a oposição de Liverpool à abolição no Parlamento.<sup>113</sup> A Câmara dos Lordes, tradicionalmente conservadora, era in veterada em sua oposição instintiva à abolição pela presença de muitos traficantes de escravos elevados à nobreza. Solidarizara-se com a declaração do conde de Westmorland de que muitos deles deviam sua cadeira na Câmara Alta ao tráfico de escravos<sup>114</sup> e de que a abolição era jacobinismo.<sup>115</sup> Não é de admirar que Wilberforce temesse

a Câmara Alta.<sup>116</sup> Não sem confiança a Assembléia da Jamaica afirmou categoricamente, em 1792, que "a segurança das Índias Ocidentais depende não somente de que o tráfico de escravos não seja abolido, mas de uma declaração pronta da Câmara dos Lordes que não permitirá que o tráfico seja abolido".<sup>117</sup>

Alguns protestos foram emitidos por intelectuais e prelados do século XVIII. Defoe, em sua "Reforma de Costumes", condenou o tráfico de escravos. O poeta Thomson, em seu "Verão", traçou um quadro lúgubre do tubarão seguindo na esteira do navio negreiro. Cowper, depois de alguma hesitação, escreveu suas linhas memoráveis em "A Tarefa". Blake escreveu seu lindo poema sobre o "Pretinho". Southey compôs alguns versos pungentes sobre o "Marinheiro que serviu no tráfico de escravos". Mas grande parte dessa literatura do século XVIII, como o Professor Sypher demonstrou numa análise exaustiva,<sup>118</sup> concentrava-se no "negro nobre", o príncipe injustamente tornado cativo, superior, mesmo na servidão, a seus captores. Esse sentimentalismo, típico do século XVIII em geral, muito freqüentemente continha a implicação malévolas de que a escravidão do negro ignobil se justificava. Boswell, por outro lado, declarou enfaticamente que abolir o tráfico de escravos era fechar as portas da misericórdia à humanidade e tachou Wilberforce de um "anão com um grande nome ressoante".<sup>119</sup>

Dois negociantes do século XVIII, Bentley e Roscoe, opuseram-se ao tráfico de escravos antes de 1783; eram mais do que negociantes, eram negociantes de Liverpool. Dois economistas do século XVIII condenaram o caráter dispendioso e a ineficiência do trabalho escravo — Dean Tucker e Adam Smith, o sinal de advertência, o pregoeiro da nova era. As notas discordantes não eram escutadas. O século XVIII endossava o argumento de Temple Luttrell: "Alguns cavalheiros podem, na verdade, objetar ser o tráfico de escravos desumano e impiedoso; consideremos que se nossas colônias devem ser mantidas e cultivadas, o que só pode ser feito pelos negros africanos, é certamente melhor que nos supramos desses trabalhadores por nossa própria conta do que adquiri-los por intermédio de traficantes franceses, holandeses ou dinamarqueses."<sup>120</sup>

Em certa ocasião, um cavalheiro da ilha Maurícia, ansioso para convencer Buxton de que “os negros eram o povo mais feliz do mundo”, apelou para a esposa a fim de que ela comprovasse a afirmação dele com as suas próprias impressões dos escravos que vira. “Bem, sim”, replicou a boa esposa, “eles eram muito felizes, tenho certeza, só que eu costumava achar muito esquisito ver os cozinheiros negros acorrentados à lareira”.<sup>121</sup> Apenas alguns ingleses antes de 1783, como a boa esposa, tinham dúvidas sobre a moralidade do tráfico de escravos. Aqueles que formulavam tais objeções, como dizia Postlethwayt, pesariam pouco para os estadistas que viam os grandes emolumentos nacionais decorrentes do tráfico de escravos. “Temos de ver as coisas como são e raciocinar sobre elas em seu estado atual, e não com base no que poderíamos esperar que elas fossem... Não podemos pensar em renunciar ao tráfico de escravos, apesar de minha boa vontade para que isso pudesse ser feito.” Mais tarde, talvez, algum espírito cristão, nobre e benevolente, poderá pensar em modificar o sistema, “o que, da maneira como as coisas estão agora, não será tão facilmente realizado”.<sup>122</sup> Antes da Revolução Americana, a opinião pública inglesa em geral aceitava o ponto de vista do traficante de escravos: “Ainda que traficar com criaturas humanas possa à primeira vista parecer bárbaro, desumano e desnatural, os traficantes neste particular têm tanto a alegar em sua própria desculpa quanto se pode dizer sobre alguns outros ramos de negócio, a saber, a vantagem dele... Numa palavra, desse negócio provêm benefícios, que superam em muito todas as maldades e inconveniências, quer reais, quer pretensas.”<sup>123</sup>

---

## 3

### O COMÉRCIO BRITÂNICO E O COMÉRCIO TRIANGULAR

---

#### A. O comércio triangular

De acordo com Adam Smith, a descoberta da América e a rota do Cabo para a Índia são “os dois maiores e mais importantes acontecimentos registrados na história da humanidade”. A importância da descoberta da América repousa não nos metais preciosos que ela forneceu, mas no novo e inesgotável mercado que propiciou às mercadorias europeias. Um de seus efeitos principais foi o de “elevar o sistema mercantil a um grau de esplendor e glória que de outro modo nunca teria sido alcançado”.<sup>1</sup> O comércio mundial alcançou um crescimento sem precedentes. Os séculos XVII e XVIII foram os séculos do comércio internacional, como o século XIX foi o século da produção. Para a Grã-Bretanha, esse comércio era principalmente o comércio triangular. Em 1718, William Wood disse que o tráfico de escravos era “a fonte e origem de onde os outros negócios fluíam”.<sup>2</sup> Alguns anos depois, Postlethwayt descreveu o tráfico de escravos como “o primeiro princípio e fundamento de todos os outros, a mola mestra da máquina que põe toda a roda em movimento”.<sup>3</sup>

Nesse comércio triangular, a Inglaterra — da mesma maneira que a França e a América colonial — fornecia as exportações e os navios; a África, a mercadoria humana; as plantações, a matéria-prima colonial. O navio negreiro zarpava da metrópole com uma carga de artigos manufaturados. Estes eram trocados com lucro, na costa da África, por negros, que eram traficados nas plantações, com outro lucro, em troca de uma carga de produtos