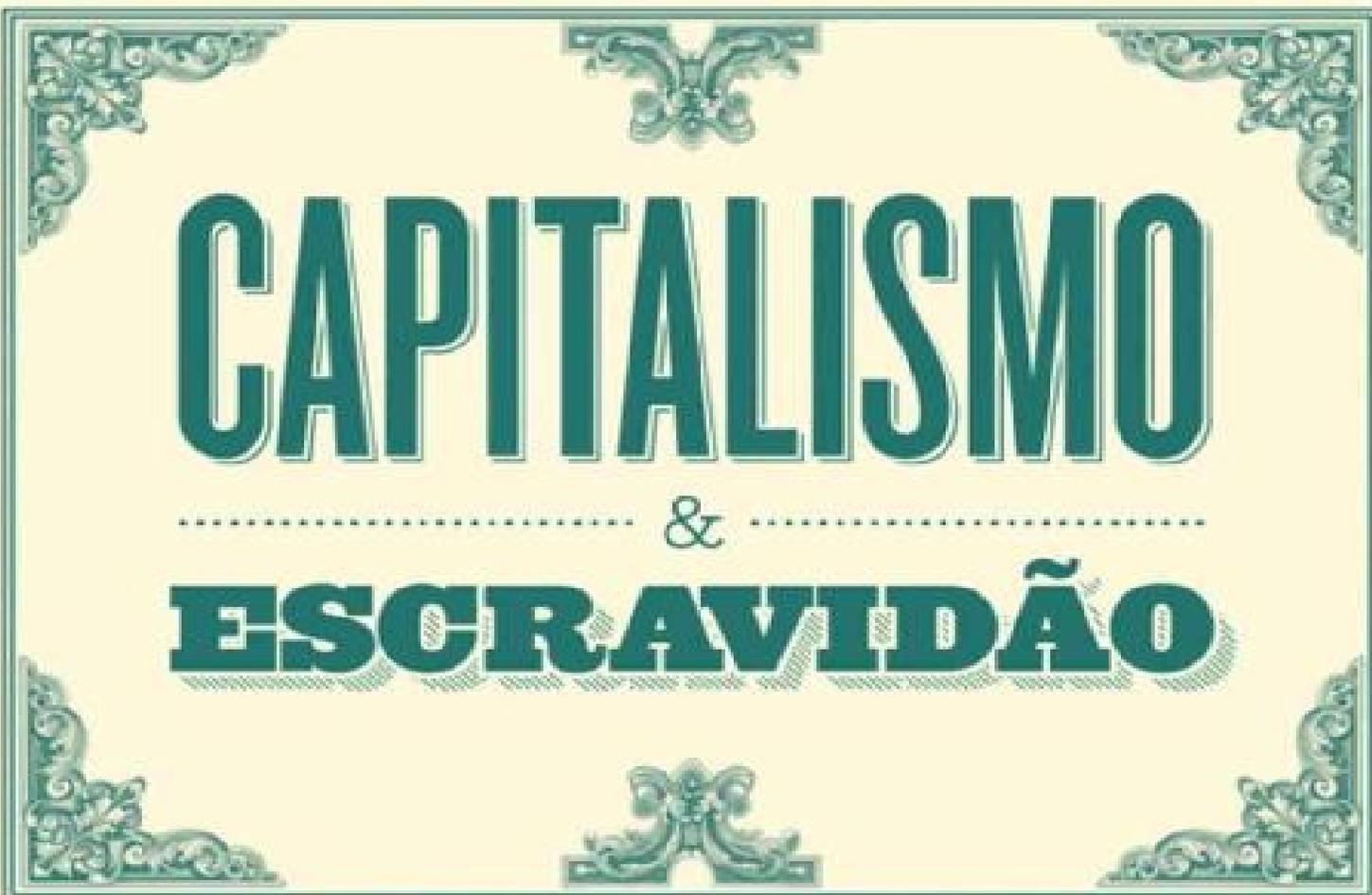


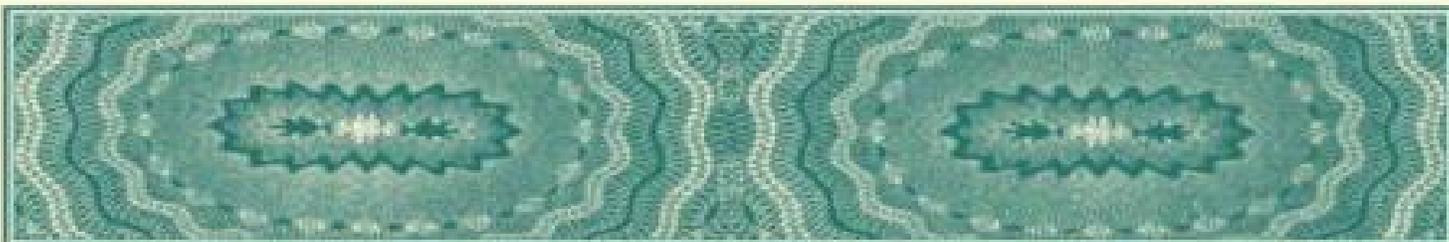
• *ERIC WILLIAMS* •



CAPITALISMO

&

ESCRavidÃO





DADOS DE COPYRIGHT

SOBRE A OBRA PRESENTE:

A presente obra é disponibilizada pela equipe Le Livros e seus diversos parceiros, com o objetivo de oferecer conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura. É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

SOBRE A EQUIPE LE LIVROS:

O [Le Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: [LeLivros.love](#) ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados neste [LINK](#).

"Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não mais lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade poderá enfim evoluir a um novo nível."



ERIC WILLIAMS

Capitalismo e escravidão

Tradução

Denise Bottmann

Prefácio à edição brasileira

Rafael de Bivar Marquese



*Ao professor Lowell Joseph Ragatz,
cujo trabalho monumental nesta área
pode ser ampliado e desenvolvido,
mas jamais superado*

Sumário

Prefácio à edição brasileira

Prefácio

1. A origem da escravidão negra
2. O desenvolvimento do tráfico de escravos
3. O comércio britânico e o comércio marítimo triangular
4. Os interesses econômicos das Índias Ocidentais
5. A indústria britânica e o comércio marítimo triangular
6. A Revolução Americana
7. O desenvolvimento do capitalismo britânico
8. A nova ordem industrial
9. O capitalismo britânico e as Índias Ocidentais
10. “A parte comercial da nação” e a escravidão
11. Os “Santos” e a escravidão
12. Os escravos e a escravidão
13. Conclusão

Notas

Bibliografia

Prefácio à edição brasileira

Capitalismo e escravidão e a historiografia sobre a escravidão negra nas Américas

Rafael de Bivar Marquese

No vasto campo de estudos sobre a escravidão negra nas Américas, o livro *Capitalismo e escravidão* é um de seus mais notáveis resultados. Quando a primeira edição em inglês veio a lume, em 1944, Eric Williams era um jovem historiador com 33 anos. Na ocasião, ele vivia nos Estados Unidos, lecionando ciências sociais e política em Howard. Essa universidade fora fundada na capital federal logo depois do término da Guerra Civil norte-americana, concebida para a educação dos afro-descendentes recém-saídos da escravidão, e tinha o corpo docente majoritariamente formado por professores negros. Williams nela ingressara em 1939, um ano após obter seu doutorado pela Universidade de Oxford, com uma tese intitulada *The Economic Aspect of the Abolition of West Indian Slave Trade*

and Slavery [O aspecto econômico da abolição do tráfico de escravos e da escravidão nas Índias Ocidentais].¹

Das origens da tese à publicação do livro, o caminho foi difícil. Williams nasceu na colônia britânica de Trinidad e Tobago. Primogênito de onze irmãos, filho de um modesto funcionário dos correios locais, sua infância foi marcada por grandes privações, o que não o impediu de se destacar como ótimo estudante na escola primária. Aos onze anos, obteve uma bolsa para estudar no Queen's Royal College, em Porto de Espanha, um dos raros canais de ascensão social via educação abertos à população negra pobre da colônia. Nessa instituição, o historiador, jornalista e militante político C.L.R. James foi um de seus tutores. Dez anos mais velho, ele seria uma referência decisiva em toda a vida intelectual e política de Williams.

Com excelente desempenho acadêmico, Williams ganhou, em 1931, uma das três vagas anualmente alocadas para todo o Caribe britânico das disputadíssimas *Island Scholarships*, que franqueavam aos laureados a possibilidade de estudar no sistema "Oxbridge". A influência de James deve ter pesado na escolha de Williams pelo curso de história, contra a predileção de seu pai, que preferia vê-lo estudar direito ou medicina. De todo modo, James e Williams mudaram-se no mesmo ano, em 1932, para a Inglaterra. Tendo por ganha-pão o jornalismo esportivo (cricket era sua especialidade), James mergulhou rapidamente nos círculos anticoloniais radicais de Londres, que envolveram em diferentes situações militantes vindos tanto das Índias Ocidentais como da África — dentre os quais se destacaram George Padmore, Kwame Nkrumah e Jomo Kenyatta. Mesmo que apartado da militância de tempo integral, Williams não deixou de travar contatos próximos

com esses intelectuais e políticos negros oriundos do mundo colonial. Tais afinidades lhe serviram como um claro contrapeso ao que encontrara em Oxford, onde o domínio da chamada “escola imperial” era absoluto.

A perspectiva de análise do passado colonial britânico veiculada por essa escola, ainda que não fosse unívoca, esposava os fundamentos ideológicos que, desde a segunda metade do século XIX, vinham legitimando o império. Seu principal nome em Oxford, nos anos em que Williams lá esteve, foi Reginald Coupland. No período entreguerras, Coupland exerceu completo controle sobre os temas relativos à história do império naquela instituição, não raro valendo-se de seu posto como catedrático para recrutar estudantes para a administração imperial, da qual ele próprio participou em momentos decisivos.² Em todos os seus trabalhos acadêmicos e políticos, Coupland enfatizava a capacidade moral do Império Britânico em moldar um “mundo melhor” e ajudar os povos “atrasados” a avançar em direção à liberdade. No longo prazo, o império se justificaria pelo seu próprio resultado final, isto é, a formação de nações iguais livremente associadas à Commonwealth britânica, como o comprovavam o Canadá e a Austrália. Mais importante para os presentes fins é o fato de que, em 1933, ano do centenário do ato de emancipação nas colônias inglesas e da morte de William Wilberforce, Coupland publicou o livro *The British Anti-Slavery Movement* [O movimento abolicionista britânico], no qual ressaltava o papel crucial das ideias humanitárias morais e religiosas da passagem do século XVIII para o XIX, descarnadas de interesses materiais imediatos, na conformação do

movimento que levara à abolição da escravidão negra caribenha.³

A pesquisa que Williams desenvolveu ao longo de seu doutorado, ao focar os fatores econômicos na abolição do tráfico transatlântico de escravos e da escravidão negra no Império Britânico, afastou-se dos cânones de interpretação então vigentes sobre aquele processo. Tratava-se de um trabalho que seguia à risca o padrão consagrado de uma tese acadêmica em história, sobretudo no que se refere ao encadeamento cronológico da narrativa e ao domínio exaustivo que demonstrava sobre a documentação. Dividida em doze capítulos, a tese concentrou-se no período de 1783 a 1838, examinando o declínio da importância econômica das Índias Ocidentais para o Império Britânico depois da Revolução Americana; o crescimento do tráfico negreiro e da escravidão em Saint-Domingue; as tentativas de conquista britânica da colônia francesa durante o curso da revolução escrava; o impacto do fracasso dessa tentativa para a abolição do tráfico transatlântico em 1807; a decadência da produção açucareira do Caribe britânico em face dos demais competidores mundiais; as ameaças das rebeliões escravas de Barbados, Demerara e Jamaica e suas influências sobre a opinião pública britânica; os limites impostos pelo monopólio das Índias Ocidentais para o avanço das forças capitalistas na metrópole. Uma referência básica para Williams compreender o declínio econômico das Índias Ocidentais foi o livro de Lowell Joseph Ragatz (*The Fall of the Planter Class in the British Caribbean* [A queda da classe plantadora no Caribe britânico], de 1928), referência esta que seria mantida no livro publicado seis anos depois da defesa da tese.⁴

O malogro em publicá-la rapidamente e, também, em encontrar um emprego no sistema universitário britânico, levou Williams a se mudar para os Estados Unidos. Em Howard, encontrou condições intelectuais excelentes, que muito o estimularam a rever o plano original de seu trabalho.⁵ O elemento mais importante para a reconfiguração do projeto foi o aparecimento, no mesmo ano de defesa da tese, da monumental obra de C.L.R. James sobre a Revolução de Saint-Domingue.⁶ Como Williams deixou claro nos comentários bibliográficos (p. 357), sua interpretação sobre as relações contraditórias entre capitalismo e escravidão foi diretamente retirada de *Os jacobinos negros*. Williams adicionaria, ao livro de 1944, três eixos ausentes de sua tese de doutorado de 1938, que se concentrara no papel das forças econômicas do capitalismo industrial para a destruição da escravidão no Império Britânico: primeiro, a compreensão da escravidão negra como um fenômeno econômico, em uma elaboração da ideia do racismo funcional posto a serviço da exploração de classe; segundo, a centralidade do complexo escravista atlântico para a formação do capitalismo industrial na Inglaterra; terceiro, o papel da resistência escrava para a derrubada da escravidão — um tema já desenhado, mas pouco desenvolvido, no doutorado. Mas não só: Williams inspirou-se igualmente no tom político e no estilo de C.L.R. James, em sua escrita direta, ácida e envolvente, que expressava a concepção de que a prática do ofício do historiador era uma atividade eminentemente política. Não por acaso, a finalização de *Capitalismo e escravidão* foi intermediada pela publicação do primeiro livro de Williams, *The Negro in the Caribbean* [O negro no Caribe], de 1942, fruto de uma viagem ao Caribe (Cuba, Porto Rico, República

Dominicana e Haiti foram os países visitados) na qual travou contato com vários intelectuais de peso da região, entre os quais Fernando Ortiz, e em que pôde constatar os efeitos similares, porém desiguais, da herança da economia açucareira escravista colonial para os povos negros antilhanos.

A plataforma política inscrita em *Capitalismo e escravidão* era distinta da de *Os jacobinos negros*: James pensava na revolução mundial e, em especial, nas potencialidades do Pan-Africanismo; Williams, na afirmação do nacionalismo caribenho. Ivar Oxaal esclarece que essa distinção estaria na base do rompimento político dos dois na década de 1960, mas, no contexto dos anos 1930-40, o que sobressaía era a convergência. Nas suas palavras,

ambos os estudos ressaltavam o papel decisivo do conflito de classes na história. Williams atacou a complacência moral associada ao entendimento britânico de seu passado escravista; James procurou demolir a mentira histórica da passividade negra sob a escravidão. Ambos eram trabalhos radicais de investigação escritos da perspectiva de intelectuais negros marginalizados, cujas experiências os tornaram conscientes da hipocrisia que subjazia à autocongratulação piedosa da metrópole a respeito das relações com suas colônias.⁷

De fato, *Capitalismo e escravidão* batia de frente com o establishment de Oxford e, por extensão, com toda a ideologia imperial britânica. O estilo irônico e a organização esquemática, não necessariamente cronológica, dos capítulos do livro demonstravam que Williams abandonara os padrões de uma tese acadêmica em busca de uma forma que atingisse diretamente os leitores caribenhos, auxiliando-os a fundar politicamente o nacionalismo. Atacar a interpretação humanitarista da abolição consagrada pelos

atores do século XIX, reatualizada por Coupland em 1933, significava atacar as justificativas ideológicas do imperialismo britânico na conjuntura crítica da Segunda Guerra Mundial. O novo emprego que assumiu nessa época indicava o caminho que Williams pretendia seguir. Em 1943, ele passou a acumular com o trabalho em Howard um cargo na Anglo-American Caribbean Commission, o que em poucos anos o afastaria definitivamente da vida acadêmica. Williams romperia com a comissão em 1955, mergulhando de cabeça no movimento pela emancipação de Trinidad e Tobago, do qual seria o grande líder, por meio da direção do People's National Movement. De 1956 a 1981, ano em que faleceu, Williams foi sucessivamente ministro-chefe de Trinidad e Tobago (1956-59), premiê do país na Federação das Índias Ocidentais (1959-62) e primeiro-ministro do país independente (de 1962 em diante), cargos ocupados sempre por meio de eleições democráticas.

Salvo algumas exceções, todas da lavra de pesquisadores negros norte-americanos ou caribenhos, o acento político de *Capitalismo e escravidão* foi rejeitado pelos historiadores profissionais do mundo anglo-saxônico, o que pode ser aquilatado pelas resenhas negativas publicadas sobre o livro na segunda metade dos anos 1940. Uma delas chama a atenção. Em 1946, Frank Tannenbaum escreveu um duro comentário, no qual deixava de lado o cerne da dupla tese de Williams sobre as relações entre capitalismo e escravidão⁸ para criticar sua explicação a respeito da gênese do racismo nas Américas — segundo Tannenbaum, vincada por uma ênfase desmedida nos fatores econômicos. Saltam aos olhos as inscrições políticas dessa resenha, com uma posição antimarxista abertamente

contrária ao nacionalismo caribenho então em curso.⁹ A recepção hostil certamente foi responsável pelo fato de o livro ter vendido pouco depois de um início relativamente promissor — 1500 cópias chegaram a ser reimpressas em menos de um ano. Sua trajetória se alteraria apenas nos anos 1960, quando, em contexto marcado pela independência na África, pela revolução na América Latina e, em especial, pelo movimento dos direitos civis nos Estados Unidos, saíram novas edições, com tiragens enormes, e o livro foi finalmente publicado na Inglaterra.¹⁰

Um momento em que, por razões semelhantes, o trabalho de Williams adquiriu ótima fortuna na historiografia brasileira. A primeira edição em inglês de *Capitalismo e escravidão* foi contemporânea ao aparecimento de uma obra canônica para a compreensão do passado brasileiro. Com efeito, apenas dois anos antes da publicação do livro de Eric Williams, veio a lume *Formação do Brasil contemporâneo*, de Caio Prado Jr. Não obstante suas diferenças, ambos os livros apresentavam vários pontos em comum: a importância conferida às economias das regiões tropicais do Novo Mundo para a formação do capitalismo europeu, o peso decisivo da escravidão negra nelas, os impactos negativos da herança colonial escravista para as formações nacionais no Caribe e na América Latina.¹¹ As convergências entre as perspectivas de Williams e Prado Jr. podem ser avaliadas pelo trabalho pioneiro de Alice Piffer Canabrava sobre a indústria açucareira antilhana na primeira metade do século XVIII: finalizado em 1945, sem tempo hábil, portanto, para que a autora tomasse ciência de *Capitalismo e escravidão*, a tese de Canabrava se aproximava notavelmente das conclusões a que havia

chegado Eric Williams, valendo-se para tanto do modelo analítico de Caio Prado Jr. e da prática de uma história econômica associada à primeira geração da Escola dos Annales.¹²

Não é surpreendente, assim, a recepção positiva que a obra de Williams encontrou nas ciências sociais brasileiras a partir de fins da década de 1950, impacto que se prolongou por duas décadas. *Capitalismo e escravidão* foi relevante tanto para Celso Furtado, economista filiado ao pensamento da Cepal, como para o grupo de sociólogos da Universidade de São Paulo associados a Florestan Fernandes e Roger Bastide, que dele se utilizaram para reavaliar e criticar teses consagradas sobre a democracia racial brasileira.¹³ A perspectiva analítica de Williams, enfim, casava-se bem com uma tradição que vinha ganhando corpo no Brasil e na América Latina em geral, e que logo desembocaria na teoria da dependência.¹⁴ O melhor exemplo disso está na tese de doutorado de Fernando Henrique Cardoso, ex-aluno de Fernandes: seu enquadramento para compreender o problema da transição da escravidão para o capitalismo na economia pecuarista do Rio Grande do Sul, um dos pontos de partida de suas posteriores investidas sobre o problema da dependência na América Latina, escorou-se inteiramente nos pressupostos do livro de Eric Williams.¹⁵

Os trabalhos que mais se valeram do esquema interpretativo de Eric Williams, no entanto, foram elaborados por historiadores igualmente vinculados à USP. Dois deles tornaram-se matriciais para a historiografia brasileira, obrigatórios em seus respectivos domínios. O primeiro foi a tese de livre-docência de Emília Viotti da Costa, de 1964, que tratou da crise da ordem escravista nas

regiões cafeeiras do Centro-Sul do Brasil; o segundo foi a tese de doutorado de Fernando Novais, de 1973, que examinou a crise do colonialismo português na América na virada do século XVIII para o XIX.¹⁶ Essas obras de historiadores e cientistas sociais da USP converteram-se, na passagem da década de 1960 para a de 1970, nas referências básicas para os pesquisadores que lidavam com o passado escravista brasileiro, seja no período colonial ou no imperial. O impacto internacional não foi menos relevante: David Brion Davis e Eugene Genovese, por exemplo, muito se valeram das obras desses historiadores e cientistas sociais brasileiros para compreender de forma comparada o problema das diferenças e das aproximações entre os sistemas escravistas americanos.¹⁷

Mesmo os historiadores que procuraram, nos anos 1970, dar consistência teórica ao conceito de modo de produção escravista colonial, portanto sendo críticos do modelo de Eric Williams, não deixaram de reconhecer no seu trabalho — e nos que, a exemplo de Emília Viotti da Costa e Fernando Novais, seguiram-no de perto — as marcas da referência fundadora. Tais foram os casos de Ciro Flamarion Santana Cardoso e Jacob Gorender. Ao elaborarem o conceito, ambos estavam engajados no problema do debate sobre a formação do capitalismo no Brasil e na América Latina — em nosso país, parte do acerto de contas com a derrota que a esquerda sofrera em 1964.¹⁸ Aliás, foi no contexto dos debates travados dentro da esquerda brasileira sobre os modos de produção na América Latina que apareceu a primeira edição em português de *Capitalismo e escravidão*. Ela foi inserida, em 1975, com tradução de Carlos Nayfeld, na coleção América: Economia

& Sociedade, coordenada por Ilmar Rohloff de Mattos e Ari Araújo Viana para a editora Pallas. Também fizeram parte dessa coleção a coletânea de ensaios sobre modos de produção editada por Théo Santiago e a *Economia política da escravidão*, de Eugene Genovese, originalmente publicada em inglês em 1965.¹⁹

Em que pese toda a crítica a Eric Williams, Caio Prado Jr. e, por extensão, à teoria da dependência, Ciro Cardoso e Jacob Gorender nunca negaram a relevância das abordagens estruturais para a análise dos processos sociais escravistas. O conceito de modo de produção escravista colonial, ao considerar o fato colonial como uma dimensão estrutural, reconhecia explicitamente o legado positivo das teses elaboradas a partir daqueles autores. De todo modo, pode-se afirmar que foi com Ciro Cardoso, no final dos anos 1970, que começou um dos dois deslocamentos (o outro foi o da nova história social da escravidão) que em pouco tempo contribuiriam para sepultar o aporte que as perspectivas de Williams, Prado Jr. e outros haviam trazido para a historiografia brasileira e, com elas, a validade da categoria capitalismo para conferir inteligibilidade à compreensão do nosso passado escravista.

O contexto casado da redemocratização política e da crise econômica na década de 1980 abriu caminho para a percepção, entre os historiadores da escravidão brasileira, de que a agenda das duas décadas anteriores era coisa do passado. Os debates sobre o modo de produção escravista colonial se esgotaram, o ofício da história se profissionalizou no Brasil, com a consolidação do sistema da pós-graduação, e houve um movimento de redescoberta dos arquivos. Ademais, foi nos anos 1980 que se consolidaram as

principais vertentes de estudo da escravidão brasileira que até hoje ditam a agenda de pesquisa sobre o assunto.²⁰

Quando todos esses processos ocorriam, alguns historiadores de peso da geração imediatamente anterior, que fundaram a nova agenda e estavam formando os novos pesquisadores, atacaram explicitamente a validade a herança de Williams *et alii*, desautorizando-a de forma definitiva. Ciro Cardoso foi um dos nomes centrais desse impulso. Tendo realizado sua tese de doutorado sobre a escravidão na Guiana francesa, ele foi um dos poucos historiadores brasileiros dos anos 1970-80 — senão o único — que praticou a sério a história comparada da escravidão negra nas Américas, com vasto conhecimento acerca da bibliografia sobre o Caribe. Em diversos textos dos anos 1980, afirmou com todas as letras que *Capitalismo e escravidão* era coisa do passado, um trabalho superado e irrecuperável.²¹ Vale citar as palavras de um texto de balanço crítico que ele inseriu em um volume que reunia alguns dos principais nomes da nova geração de pesquisadores da escravidão brasileira, publicado por ocasião das comemorações do centenário da abolição no Brasil: a concepção de Eric Williams sobre as relações entre capitalismo e escravidão,

hegemônica e não contestada por muito tempo, serviu de origem e foi um dos esteios centrais, em nosso país, tanto no caso da “escola sociológica de São Paulo” quanto, posteriormente, no dos escritos que desenvolveram a noção de Antigo Sistema Colonial. Hoje o Brasil talvez seja o seu último reduto: já muito desacreditada por sucessivos golpes assestados nos últimos vinte anos por muitas pesquisas, a teoria de Eric Williams, até 1987 pelo menos, continuava a ser afirmada — às vezes “por tabela”, de segunda ou terceira mão — em alguns trabalhos brasileiros sobre escravidão e abolição.²²

Ciro Cardoso se referia aos “golpes assestados” por historiadores norte-americanos e ingleses, desde fins dos anos 1960, ao esquema interpretativo de Williams. Os questionamentos incidiram tanto sobre as explicações concernentes ao peso do complexo escravista colonial para a acumulação capitalista na Inglaterra como sobre a importância dada aos fatores econômicos no processo de abolição do tráfico negreiro e da escravidão. Em relação ao primeiro ponto, as revisões enfatizaram as chamadas “causas internas” da Revolução Industrial: variáveis endógenas ao mundo metropolitano inglês, como crescimento populacional, progresso agrícola, abundância de recursos minerais e inovações técnicas locais teriam sido muito mais relevantes para a decolagem industrial na virada do século XVIII para o XIX do que o avanço anterior do comércio ultramarino. O ataque, aqui, não era apenas contra Williams, mas contra toda uma perspectiva — da qual ele foi um dos fundadores — que destacava o peso decisivo do colonialismo para o descolamento do Ocidente europeu em relação ao restante do globo. Como parte da crítica ao primeiro ponto, houve também os trabalhos que estimaram a lucratividade do tráfico negreiro, apontando que ela não representava nada de excepcional dentro do conjunto de investimentos disponíveis para os agentes econômicos do século XVIII. Em relação ao segundo ponto, partindo de estimativas sobre a lucratividade das plantations escravistas e sobre o crescimento da produção escravista britânica na conjuntura da abolição do tráfico transatlântico de escravos, os historiadores críticos de Williams sugeriram que, em 1807, os interesses econômicos ligados à industrialização britânica não tinham razões

imediatas para atacar o complexo escravista das Índias Ocidentais; a partir de tal constatação, as explicações que forneceram se voltaram ou para o humanitarismo como o motor básico do antiescravismo, ou para o impulso democrático da Era das Revoluções como o elemento que galvanizou a opinião pública britânica contra a escravidão.²³

Para Ciro Cardoso, tais trabalhos trouxeram a superação definitiva de Williams, sepultando por completo a perspectiva teórica que ele avançara.²⁴ Mas havia um problema grave em sua avaliação. Em 1984, vários historiadores de renome se reuniram em uma conferência em Bellagio, na Itália — transformada em livro, em 1987 —, para discutir seriamente a herança do trabalho de Eric Williams. Em 1985, iniciou-se, nas páginas da *American Historical Review*, o debate entre Thomas Haskell, David Brion Davis e John Ashworth sobre as relações entre antiescravismo e capitalismo industrial, modulado conforme os termos estabelecidos por Williams. Em 1988, foi publicado o monumental livro de Robin Blackburn sobre a queda da escravidão colonial, que reatualizava, de forma bastante sofisticada, as teses de James e Williams. Finalmente, em 1990, Ronald Findlay publicou um importante trabalho no qual elaborava um modelo econométrico sobre o comércio triangular que dava suporte à interpretação de Williams a respeito do peso das colônias escravistas caribenhas para o crescimento econômico inglês.²⁵ Em resumo: em 1988, o Brasil estava longe de ser o “último reduto” de Williams.

As palavras de Ciro Cardoso, no entanto, casaram-se bem com uma tendência que vinha ganhando força na historiografia brasileira naquela época, e que logo se tornou comum. Refiro-me ao abandono das perspectivas

estruturais que procuravam inserir o passado do Brasil no processo de formação do capitalismo mundial. A própria categoria capitalismo, tomada como um constructo a-histórico e abstrato, incapaz de conferir inteligibilidade às experiências vividas pelos sujeitos históricos concretos, desapareceu do horizonte analítico.²⁶ Apesar dos méritos dessa historiografia, cuja contribuição para o melhor entendimento da história da escravidão no Brasil é considerável, ela acabou por conduzir a um descaso com os processos históricos de longa duração e os quadros globais mais amplos nos quais se inscreveu o sistema escravista brasileiro.

Nisso reside uma das mais originais contribuições de Eric Williams e C.L.R. James: com base na leitura de Marx, eles estiveram entre os primeiros historiadores a conectar a formação do capitalismo europeu à escravização em massa dos africanos no Novo Mundo. A escravidão negra, assim, foi alçada ao coração da gênese do mundo moderno. Ao mesmo tempo, também foram os primeiros a apresentar um modelo de análise que encarava os processos históricos desenrolados no espaço atlântico como uma unidade orgânica, ao apontar como eventos no Velho Mundo (Europa e África) e no Novo Mundo foram mutuamente determinantes. Nesse sentido, ambos foram pioneiros no que, em tempos recentes, vêm sendo denominado “história atlântica”, isto é, uma perspectiva que procura tratar de forma integrada os fluxos de pessoas, mercadorias e ideias que conectaram, do século xv ao xix, as três margens do oceano Atlântico.

Não por acaso, diversos livros publicados na última década indicam como a obra de Eric Williams pode

estimular boas releituras, capazes de transcender os limites dos debates anteriormente travados sobre ela. Trabalhos que são inspirados de um modo ou de outro em *Capitalismo e escravidão* — como os de Peter Linebaugh e Marcus Rediker, sobre a formação de um proletário atlântico, multiétnico e multicultural; de Andrew O’Shaughnessy, sobre a cisão entre as colônias continentais e as colônias insulares na crise imperial de 1776; de Ian Baucom, sobre o papel da especulação financeira, ligada ao tráfico transatlântico e à escravidão colonial, na formação cultural do capitalismo mundial — demonstram a vitalidade do livro.²⁷ Em um registro mais próximo à letra da obra de Williams, Joseph Inikori desenvolveu a ideia de que os africanos escravizados no espaço atlântico tiveram peso decisivo para o desenvolvimento industrial inglês; Christopher Brown, a interpretação sobre a centralidade da Revolução Americana para a crise da escravidão britânica; David Beck Ryden, os estudos sobre as motivações econômicas e políticas na abolição do tráfico em 1807; Gelien Matthews, a observação sobre a importância das revoltas escravas de 1816, 1823 e 1831 para a campanha antiescravista na metrópole.²⁸ Por fim, vale destacar como dois dos mais inovadores trabalhos recentes sobre a escravidão nas Américas, que recorrem a uma perspectiva verdadeiramente integrada e hemisférica com o propósito de elaborar modelos analíticos capazes de dar conta da historicidade, na longa duração, das relações entre capitalismo e escravidão — o de Robin Blackburn, sobre as três idades do escravismo do Novo Mundo, e o de Dale Tomich, sobre a “segunda escravidão” oitocentista —, partiram de um diálogo direto e próximo com Eric Williams.²⁹

“Os clássicos são livros que, quanto mais pensamos conhecer por ouvir dizer, quando são lidos de fato mais se revelam novos, inesperados, inéditos”:³⁰ a avaliação de Italo Calvino se ajusta à perfeição ao presente volume. A atualidade do livro decorre em grande parte da qualidade das questões que ele apresentou, muito pertinentes a um mundo marcado pelo crescente avanço da degradação do trabalho, da natureza e da financeirização do capital. *Capitalismo e escravidão*, não obstante estar datado em certos aspectos, permanece como uma obra capaz de suscitar novas e surpreendentes leituras — e, assim, de nos ajudar a compreender melhor o nosso passado escravista.

Dezembro de 2011

Prefácio

O presente estudo tem como objetivo colocar em perspectiva histórica a relação entre o início do capitalismo, exemplificado pela Grã-Bretanha, e o tráfico negreiro, a escravidão negra e o comércio colonial geral dos séculos xvii e xviii. Toda época reescreve a história, mas em especial a nossa, obrigada pelos acontecimentos a reavaliar nossas concepções da história e do desenvolvimento político e econômico. O progresso da Revolução Industrial foi tratado de maneira mais ou menos adequada em muitas obras, tanto especializadas quanto voltadas para o público em geral, e suas lições já estão bem impressas na consciência das camadas cultas em geral e na consciência daquelas pessoas em particular que são responsáveis por criar e orientar a opinião pública informada. Por outro lado, a despeito do material acumulado e dos livros sobre o período que precedeu a Revolução Industrial, o caráter mundial e as inter-relações do comércio de tal período, seus efeitos diretos sobre o desenvolvimento da Revolução Industrial e sua herança presente até os tempos atuais ainda não foram, em parte nenhuma, situados numa perspectiva sintética e ao mesmo tempo abrangente. Este estudo é uma tentativa nesse sentido, sem, porém, deixar de fornecer

indicações sobre a origem econômica de correntes sociais, políticas e mesmo intelectuais bastante conhecidas.

O livro, contudo, não é um ensaio sobre ideias ou interpretações. É, estritamente, um estudo econômico do papel da escravidão negra e do tráfico negreiro como fornecedores do capital que financiou a Revolução Industrial na Inglaterra, e do papel do capitalismo industrial maduro na destruição do sistema escravista. Portanto, é um estudo em primeiro lugar sobre a história econômica inglesa, e em segundo lugar sobre a história dos negros e das Índias Ocidentais. É um estudo não sobre a instituição da escravidão, e sim sobre a contribuição da escravidão para o desenvolvimento do capitalismo britânico.

Tenho muitos agradecimentos a fazer. Muito atenciosas e prestativas foram as equipes das seguintes instituições: British Museum; Public Record Office; India Office Library; West India Committee; Rhodes House Library, Oxford; Bank of England Record Office; British Anti-Slavery and Aborigines Protection Society; Friends' House, Londres; John Rylands Library, Manchester; Central Library, Manchester; Public Library, Liverpool; Wilberforce Museum, Hull; Library of Congress; Biblioteca Nacional, Havana; Sociedad Económica de Amigos del País, Havana. Quero agradecer à Newberry Library, Chicago, pela gentileza em me permitir ver, graças a um empréstimo por intercâmbio entre bibliotecas com a Founders' Library, da Universidade Howard, as valiosas estatísticas de sir Charles Whitworth sobre o "Estado do Comércio Internacional da Grã-Bretanha em suas importações e exportações, progressivamente desde 1697 a 1773".

Minha pesquisa contou com subsídios de várias fontes: o governo de Trinidad, que concedeu a bolsa de estudos

original; a Universidade de Oxford, que me forneceu duas bolsas de doutorado; o Beit Fund for the Study of British Colonial History, que me cedeu duas verbas; e a Julius Rosenwald Foundation, que me concedeu bolsas em 1940 e 1942. O professor Lowell J. Ragatz, da Universidade George Washington desta cidade, o professor Frank W. Pitman, da Faculdade Pomona (Claremont, Califórnia), e o professor Melville J. Herskovits, da Universidade Northwestern, muito gentilmente leram o manuscrito e fizeram muitas sugestões. O mesmo fez o professor Charles Burch, colega meu, de titulação mais alta, na Universidade Howard. Dr. Vincent Harlow, agora professor de história imperial na cátedra Rhodes da Universidade de Londres, orientou minha tese de doutorado em Oxford e sempre foi muito prestativo. Por fim, minha esposa foi de grande auxílio tomando minhas notas e datilografando o manuscrito.

Eric Williams
Universidade Howard,
Washington
12 de setembro de 1943

1. A origem da escravidão negra

Em 1492, ao descobrir o Novo Mundo em nome da monarquia espanhola, Cristóvão Colombo desencadeou a longa e acirrada disputa internacional pelas possessões coloniais que até hoje, passados 450 anos, continua sem solução. Portugal, que iniciara o movimento de expansão internacional, reivindicou os novos territórios alegando que se enquadravam nos termos de uma bula papal de 1455, autorizando o Reino a reduzir todos os povos infiéis à servidão. Para dirimir a controvérsia, as duas potências procuraram arbitragem e, sendo católicas, recorreram ao papa — passo lógico e natural numa época em que as pretensões universais do papado ainda não tinham sido questionadas por indivíduos e governos. Depois de avaliar cuidadosamente as ambições rivais, o papa lançou uma série de bulas em 1493, estabelecendo uma linha de demarcação entre as possessões coloniais dos dois Estados: as terras a leste ficariam para Portugal, as terras a oeste, com a Espanha. Mas a partilha não satisfez às aspirações portuguesas, e no ano seguinte as partes em conflito chegaram a um acordo mais satisfatório, o Tratado de Tordesilhas, que retificava a decisão papal e permitia que Portugal ficasse com o Brasil.

A arbitragem do papa e o tratado formal não pretendiam valer para as outras potências, e de fato ambos foram rejeitados. A viagem de Cabot à América do Norte, em 1497, foi a resposta imediata da Inglaterra à partilha. Francisco I da França protestou com sua famosa declaração: “O sol brilha para mim como para os outros. Gostaria de ver a cláusula do testamento de Adão que me exclui da partilha do mundo”. O rei da Dinamarca se recusou a reconhecer a autoridade papal no que se referisse às Índias Orientais. Sir William Cecil, o famoso político elisabetano, negou ao papa o direito de “dar e tirar reinos a seu bel-prazer”. Em 1580, o governo inglês contra-atacou mais uma vez, sustentando que o princípio da ocupação de fato deveria ser o critério determinante da soberania.¹ A partir daí, como diziam na época, não houve “paz abaixo da linha do trópico”. Disputava-se, nas palavras de um futuro governador de Barbados, “se o monarca das Índias Ocidentais será o rei da Inglaterra ou da França, pois o rei da Espanha não consegue mais controlar a situação”.² A Inglaterra, a França e mesmo a Holanda começaram a contestar o Eixo Ibérico e a reivindicar seu lugar ao sol. O negro também teria seu lugar, mesmo sem pedir: era o sol escaldante das fazendas de cana-de-açúcar, tabaco e algodão do Novo Mundo.

Segundo Adam Smith, a prosperidade de uma nova colônia depende de um único fator econômico, muito simples: “a abundância de terras férteis”.³ As colônias britânicas até 1776, porém, podem ser divididas em duas categorias gerais. A primeira é a economia diversificada da agricultura de subsistência dos pequenos sitiantes, “meros

rapadores de terra”, como ridicularizava Gibbon Wakefield,⁴ vivendo de um solo que, como diziam ser o Canadá em 1840, não era “uma loteria, com alguns prêmios exorbitantes e uma grande quantidade de bilhetes em branco, mas um investimento sólido e seguro”.⁵ A segunda categoria é a colônia com facilidades para produzir uma agricultura comercial em grande escala para um mercado de exportação. Na primeira categoria enquadravam-se as colônias no norte do continente americano; na segunda, as colônias de tabaco no continente e as ilhas canavieiras do Caribe. Nessas colônias, como apontou Merivale, a terra e o capital não teriam nenhuma utilidade se não houvesse um trabalho de grupo sob comando.⁶ O trabalho precisa ser constante e deve funcionar, ou ser obrigado a funcionar, em cooperação. Nessas colônias, o entranhado individualismo do agricultor de Massachusetts, praticando sua agricultura intensiva e arrancando com o suor do rosto magros frutos de um solo renitente, devia ceder lugar à disciplina das turmas de trabalhadores braçais do grande capitalista praticando uma monocultura extensiva em grande escala. Sem o trabalho compulsório, o lavrador se entregaria à sua tendência natural de trabalhar a terra para si mesmo. Existe aquela anedota famosa do grande capitalista inglês, o sr. Peel, que pegou 50 mil libras, trezentos trabalhadores e lá se foi para a colônia do Swan River na Austrália. O sr. Peel imaginava que os homens iriam trabalhar para ele, como acontecia na Inglaterra. Mas, chegando à Austrália, com terras abundantes — até demais —, seus peões preferiram trabalhar por conta própria, como pequenos sitiantes, em vez de ser assalariados do capitalista. A Austrália não era a Inglaterra, e não sobrou um criado sequer para arrumar a cama ou trazer água para o proprietário.⁷

Nas colônias do Caribe, a solução para evitar que os trabalhadores se dispersassem e fossem “rapar a terra” foi a escravidão. Os inícios da história da Geórgia são instrutivos. Proibidos de empregar trabalho escravo pelos mandatários da colônia, os quais, em alguns casos, eram senhores de escravos em outras colônias, os fazendeiros da Geórgia se viram, como disse Whitefield, tendo de andar com os pés amarrados. Assim, os magistrados locais erguiam seus votos brindando “à única coisa necessária” — a escravidão — até ser anulada a proibição.⁸ Mesmo que fosse um “recurso odioso”, como disse Merivale,⁹ 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 que foi a base do capitalismo moderno. Constituiu as ilhas do Caribe e as colônias do Sul dos Estados Unidos. Numa perspectiva histórica, a escravidão faz parte daquele quadro geral de tratamento cruel imposto às classes desfavorecidas, das rigorosas leis feudais e das impiedosas leis dos pobres, e da indiferença com que a classe capitalista em ascensão estava “começando a calcular a prosperidade em termos de libras esterlinas e [...] se acostumando com a ideia de sacrificar a vida humana ao deus do aumento da produção”.¹⁰

Adam Smith, o paladino intelectual da classe média industrial com sua nova doutrina da liberdade, passou a sustentar mais tarde que, de modo geral, eram o orgulho dos senhores e seu amor pelo poder que levavam à escravidão, e que nos países com mão de obra escrava o trabalho livre seria mais rentável. A experiência universal demonstrava conclusivamente que “o trabalho feito por

escravos, embora pareça custar apenas o sustento deles, no final é o mais caro de todos. Uma pessoa que não pode adquirir bens não terá outro interesse senão comer o máximo e trabalhar o mínimo possível”.¹¹

Assim, Adam Smith tratava como proposição abstrata algo que é uma questão específica de tempo, espaço, trabalho e solo. A superioridade econômica do trabalho assalariado livre em relação ao trabalho escravo é evidente até mesmo para o dono de escravos. A mão de obra escrava trabalha com relutância, não é qualificada, falta-lhe versatilidade.¹² Em igualdade nas demais condições, é preferível o homem livre. Mas, nas fases iniciais do desenvolvimento colonial, as demais condições não são iguais. Quando se adota a escravidão, não se trata de uma escolha em detrimento do trabalho livre; simplesmente não há escolha. As razões da escravidão, escreveu Gibbon Wakefield, “são condições não morais, e sim econômicas; dizem respeito não ao vício e à virtude, e sim à produção”.¹³ Com a população reduzida da Europa no século XVI, não haveria como prover a quantidade necessária de trabalhadores livres para uma produção em grande escala de cana-de-açúcar, tabaco e algodão no Novo Mundo. Por isso foi necessária a escravidão; e, para conseguir escravos, os europeus recorreram primeiro aos aborígenes e depois à África.

Em certas circunstâncias, a escravidão apresenta vantagens evidentes. Em culturas como a cana-de-açúcar, o algodão e o tabaco, cujo custo de produção se reduz consideravelmente em unidades maiores, o dono de escravos, com a produção em grande escala e turmas de trabalho organizadas, consegue ter um uso mais rentável da

terra do que o camponês proprietário ou o pequeno agricultor. Para esses produtos agrícolas, os grandes lucros podem compensar os custos mais altos da mão de obra escrava ineficiente.¹⁴ Onde o máximo que se exige em termos de conhecimento é simples e rotineiro, é essencial que a mão de obra trabalhe de maneira constante e coordenada — a escravidão — até que, com o crescimento vegetativo e a importação de novos engajados, a população alcance seu ponto de densidade e a terra disponível já tenha sido distribuída proporcionalmente. Quando e apenas quando se atinge esse estágio, as despesas da escravidão, sob a forma do custo e sustento dos escravos, produtivos e improdutivos, superam o custo dos trabalhadores assalariados. Como escreveu Merivale: “O trabalho escravo é mais caro do que o livre *sempre que exista uma abundância de trabalho livre*”.¹⁵

Do ponto de vista do fazendeiro, a maior desvantagem da escravidão é o esgotamento rápido do solo. O abastecimento de mão de obra de baixa condição social, dócil e barata, só pode ser mantido com a degradação sistemática e o esforço deliberado de sufocar a inteligência. Assim, a rotação das culturas e as práticas agrícolas científicas são estranhas às sociedades escravistas. Como escreveu Jefferson sobre a Virgínia, “é mais barato comprar um novo acre de terra do que adubar um antigo”.¹⁶ O fazendeiro escravista, na pitoresca nomenclatura do Sul americano, é um *land-killer*, um “matador de terra”. Pode-se contrabalançar e retardar essa grande desvantagem da escravidão por algum tempo, caso haja uma disponibilidade quase ilimitada de solo fértil. A expansão é uma necessidade das sociedades escravas; o poder escravista requer constantes novos avanços.¹⁷ “É mais rentável”,

escreveu Merivale, “cultivar um solo novo com o trabalho caro de escravos do que um solo esgotado com o trabalho barato de homens livres.”¹⁸ Da Virgínia e de Maryland para a Carolina, a Geórgia, o Texas e o Meio-Oeste; de Barbados para a Jamaica, São Domingos e então Cuba: a lógica era a mesma, e inexorável. Era como uma corrida de revezamento: o primeiro a sair passava o bastão ao próximo, com certeza de má vontade, e ficava para trás, claudicando pateticamente.

A escravidão no Caribe tem sido identificada com o negro de uma forma demasiado estreita. Com isso deu-se uma feição racial ao que é basicamente um fenômeno econômico. A escravidão não nasceu do racismo: pelo contrário, o racismo foi consequência da escravidão. O trabalho forçado no Novo Mundo foi vermelho, branco, preto e amarelo; católico, protestante e pagão.

O primeiro caso de tráfico e trabalho escravos que se desenvolveu no Novo Mundo dizia respeito, em termos raciais, não ao negro, mas ao índio. Os indígenas sucumbiram rapidamente ao excesso de trabalho exigido, à alimentação insuficiente, às doenças do homem branco e à incapacidade de se adequar ao novo modo de vida. Acostumados a uma vida de liberdade, a constituição física e o temperamento dos índios não se adaptavam bem aos rigores da escravidão nas fazendas [*plantations*].^A Como escreve Fernando Ortíz: “Submeter o índio às minas, a seu trabalho monótono, insalubre e pesado, sem senso tribal, sem ritual religioso [...] era como lhe tirar o sentido da vida.

[...] Era escravizar não só sua carne, mas também seu espírito coletivo”.¹⁹

Quem visita Ciudad Trujillo, capital da República Dominicana (nome atual da metade da ilha antes chamada Hispaniola), pode ver uma estátua de Cristóvão Colombo, com a figura de uma índia escrevendo com gratidão o nome do Descobridor: é o que diz a inscrição na estátua. Por outro lado, conta a história que o cacique Hatuey, condenado à morte por resistir aos invasores, recusou-se categoricamente a aceitar a fé cristã como caminho da salvação, ao saber que seus algozes também esperavam ir para o Céu. É muito mais provável que Hatuey representasse melhor a opinião indígena da época sobre os novos senhores do que a índia anônima da estátua.

A Inglaterra e a França, em suas colônias, seguiram a prática espanhola de escravizar os índios. Havia apenas uma diferença visível: a Coroa espanhola tentou, embora sem sucesso, restringir a escravidão indígena àqueles que não quisessem aceitar o cristianismo e aos aguerridos índios caribes, sob a especiosa alegação de que eram canibais. Do ponto de vista do governo britânico, a escravidão indígena, à diferença da escravidão negra posterior que envolvia interesses imperiais vitais, era um assunto exclusivamente colonial. Como escreve Lauber:

O governo da Coroa se interessou pela legislação e pelas condições escravas coloniais somente quando veio a se tratar do tráfico de escravos africanos. [...] Como [a escravidão indígena] nunca foi extensa a ponto de interferir no tráfico de escravos e na escravidão negra, nunca recebeu qualquer atenção do governo central, e assim era legal porque nunca foi declarada ilegal.²⁰

Mas a escravidão indígena nunca foi extensa nos domínios britânicos. Ballagh, escrevendo sobre a Virgínia,

diz que o sentimento popular nunca havia “exigido a sujeição da raça índia *per se*, como foi praticamente o caso com o negro na primeira lei escravista de 1661, mas apenas uma parte dela, e reconhecidamente uma parte muito pequena. [...] No caso do índio [...] via-se a escravidão como algo ocasional, uma penalidade preventiva, e não uma condição normal e permanente”.²¹ Nas colônias da Nova Inglaterra, a escravidão indígena não era lucrativa, pois aí nenhuma escravidão o era, visto que não se adequava à agricultura diversificada dessas colônias. Além disso, o escravo índio era ineficiente. Os espanhóis descobriram que um negro valia por quatro índios.²² Um importante funcionário colonial da Hispaniola insistiu em 1518 que “seja dada a permissão para trazer negros, raça robusta para o trabalho, em vez dos nativos, tão fracos que só podem ser empregados em tarefas que não exijam resistência, como cuidar dos sítios ou dos milharais”.²³ Os futuros produtos de exportação do Novo Mundo, o açúcar e o algodão, demandavam uma força que o índio não tinha, e exigiam o robusto “preto do algodão”, assim como, na Louisiana, a necessidade de mulas fortes para o açúcar gerou o epíteto “mulas do açúcar”. Segundo Lauber, “comparados às somas pagas por negros na mesma época e no mesmo lugar, vê-se que os preços dos escravos índios eram consideravelmente mais baixos”.²⁴

O estoque indígena também era limitado, ao passo que o africano era inesgotável. Portanto, os negros foram roubados na África para trabalhar nas terras roubadas aos índios na América. As viagens do infante d. Henrique, o Navegador, complementaram as de Cristóvão Colombo; a história da África Ocidental complementou a das Índias Ocidentais.

O sucessor imediato do índio, porém, não foi o negro, e sim o branco pobre. Esses trabalhadores brancos eram de vários tipos. Alguns eram engajados (*indentured servants*)^B, assim chamados porque, antes de sair da terra de origem, assinavam um termo de engajamento reconhecido por lei, pelo qual se obrigavam a prestar serviços por tempo determinado para custear o preço da passagem. Outros, chamados “quitadores” (*redemptioners*), combinavam com o capitão do navio que pagariam a passagem na chegada ou dentro de determinado prazo a contar da chegada; se não cumprissem o acordado, o capitão os venderia em hasta pública. Outros ainda eram criminosos condenados, enviados por política deliberada do governo para trabalhar por um período de tempo estipulado.

Essa emigração estava em sintonia com as teorias mercantilistas da época, que defendiam enfaticamente que os pobres fossem alocados em trabalhos úteis e produtivos e propugnavam a emigração, voluntária ou involuntária, como medida para reduzir o índice de pobres e encontrar ocupações mais rentáveis no exterior para os vagabundos e desocupados do país. “O engajamento”, escreve C. M. Haar, “nasceu devido a duas forças diferentes, mas complementares: havia uma atração positiva do Novo Mundo e uma repulsão negativa do Velho Mundo.”²⁵ Num documento oficial entregue a Jaime I em 1606, Bacon frisou que a Inglaterra, com a emigração, ganharia “uma dupla vantagem, evitando gente aqui e usando-a lá”.²⁶

O termo de engajamento, de início, não denotava inferioridade nem declínio social. Muitos engajados eram rendeiros de grandes senhores rurais fugindo das restrições cansativas do feudalismo, irlandeses procurando se libertar

da opressão de bispos e latifundiários, alemães escapando à devastação da Guerra dos Trinta Anos. Levavam no peito o desejo ardente de terra, a paixão fervorosa pela independência. Chegavam à terra das oportunidades para ser homens livres, com a imaginação transbordando de descrições extravagantes e entusiásticas que tinham ouvido na terra natal.²⁷ Somente mais tarde, quando, nas palavras do dr. Williamson, “todos os ideais de uma sociedade colonial decente, de uma Inglaterra maior e melhor no ultramar, soçobraram na busca de lucro imediato”,²⁸ a introdução de elementos mal-afamados passou a ser uma característica geral do engajamento.

Desenvolveu-se um tráfico regular de engajados. Entre 1654 e 1685, só de Bristol partiram 10 mil deles, sobretudo para as Índias Ocidentais e a Virgínia.²⁹ Em 1683, os engajados brancos correspondiam a um sexto da população da Virgínia. Dois terços dos imigrantes da Pensilvânia no século XVIII eram engajados brancos; em quatro anos, só a Filadélfia recebeu 25 mil deles. Calcula-se que, durante o período colonial, mais de 250 mil pessoas pertenciam a essa categoria,³⁰ e provavelmente correspondiam à metade de todos os imigrantes ingleses, a maioria se concentrando nas Colônias do Meio.^{C 31}

Quando a especulação comercial passou a integrar o quadro, iniciaram-se os abusos. O sequestro passou a ser altamente incentivado e se converteu em atividade regular em cidades como Londres e Bristol. Os adultos eram aliciados com álcool, as crianças eram atraídas com doces. Os sequestradores eram chamados de “espíritos”, e a definição do termo era “alguém que pega homens, mulheres e crianças para vendê-los num navio e serem

desterrados para o ultramar”. Os capitães de navios que comerciavam com a Jamaica iam visitar o Reformatório de Clerkenwell, ofereciam bebida às moças que estavam presas por arruaça e as “convidavam” a ir para as Índias Ocidentais.³² As propostas feitas aos crédulos e incautos eram tão tentadoras que, como relatou em tom desaprovador o prefeito de Bristol, os maridos eram induzidos a abandonar as esposas, as esposas a largar os maridos, os aprendizes a deixar seus mestres, enquanto os criminosos procurados encontravam nos navios cargueiros um refúgio para escapar ao braço da lei.³³ A onda de imigração alemã gerou a figura do “engajador”, o agenciador de mão de obra daquela época, que percorria o vale do Reno convencendo os camponeses feudais a vender seus pertences e a emigrar para a América, recebendo uma comissão por cada emigrante.³⁴

Muito se escreveu sobre as astúcias que esses “engajadores” não hesitavam em usar.³⁵ Mas, qualquer que fosse a vigarice praticada, resta o fato, como disse Friedrich Kapp, de que “o verdadeiro motivo para a febre migratória residia nas condições políticas e econômicas insalubres. [...] As condições de miséria e a opressão dos pequenos estados [germânicos] deram um incentivo muito mais contínuo e perigoso à emigração do que o pior dos ‘engajadores’”.³⁶

Os condenados constituíam outra fonte constante de mão de obra branca. As duras leis feudais da Inglaterra estabeleciam trezentos crimes capitais. Entre os típicos delitos sujeitos à execução na forca estavam: bater carteira com mais de um xelim; furtar artigos em lojas no valor de cinco xelins; roubar um cavalo ou um carneiro; apanhar coelhos clandestinamente em terras da aristocracia.³⁷ Entre os delitos que eram punidos com o degredo estavam:

roubar tecidos, queimar medas de trigo, mutilar e matar gado, obstruir o trabalho dos funcionários aduaneiros e exercer práticas judiciais irregulares.³⁸ Em 1664, surgiram projetos de lei prevendo o desterro para as colônias de todos os vagabundos, malandros e vadios, ladrões, ciganos e dissolutos que frequentassem bordéis ilícitos.³⁹ Uma comovente petição de 1667 rogava a comutação da pena capital para degredo no caso de uma mulher casada condenada por roubar artigos no valor de três xelins e quatro pence.⁴⁰ Em 1745, a punição para o roubo de uma colher de prata e um relógio de ouro foi o desterro.⁴¹ Um ano depois da libertação dos escravos negros, o degredo era a penalidade para atividades sindicais. É difícil resistir à conclusão de que havia alguma ligação entre a lei e a demanda de mão de obra nas fazendas, e o que admira é que tão pouca gente tenha ido para as colônias do ultramar.

Benjamin Franklin protestou contra esse “despejo dos párias do Velho Mundo no Novo Mundo”, tomando-o como o insulto mais cruel já cometido por uma nação a outra, e perguntou se as colônias, visto que a Inglaterra se sentia justificada de mandar seus criminosos para lá, não estariam justificadas de mandar em troca suas cascavéis para a Inglaterra.⁴² Não está claro por que Franklin se mostrou tão suscetível. Mesmo que os condenados fossem criminosos impenitentes, o grande aumento de engajados e de emigrantes livres tenderia a tornar inócua a influência dos degredados, tal como um volume sempre maior de água dilui o veneno num copo. Sem os degredados, teria sido impossível o desenvolvimento inicial das colônias australianas no século XIX. Mas poucos colonos americanos eram tão melindrosos assim. Um contemporâneo resumiu a

opinião geral: “Os benefícios do trabalho deles numa colônia incipiente seriam maiores do que os prejuízos de seus vícios”.⁴³ Não havia nada de estranho nessa posição. O grande problema num país novo é a mão de obra, e o trabalho dos degredados, como assinalou Merivale, equivalia a um presente que o governo dava de graça aos moradores das colônias, que não precisavam arcar com as despesas da importação.⁴⁴ O governador da Virgínia em 1611 recebia de bom grado os degredados poupados à força, considerando que era “uma maneira rápida de nos fornecer homens e nem sempre da pior espécie”.⁴⁵ As Índias Ocidentais estavam preparadas para aceitar a todos, mesmo a desova das prisões de Newgate e Bridewell, pois “nenhum prisioneiro pode ser tão incorrigível, e há esperança de que se adapte aqui e avance na vida, coisa que alguns já tiveram a felicidade de conhecer”.⁴⁶

Os problemas políticos e civis na Inglaterra entre 1640 e 1740 aumentaram o fornecimento de engajados. Os dissidentes políticos e religiosos pagaram sua heterodoxia com o desterro, seguindo em sua maioria para as ilhas canavieiras. Tal foi o destino de muitos prisioneiros irlandeses de Cromwell, que foram enviados para as Índias Ocidentais.⁴⁷ Essa política era seguida de maneira tão sistemática que a língua inglesa ganhou um novo verbo de ação: “barbadoar” (*to barbadoes*) alguém.⁴⁸ Montserrat se converteu basicamente numa colônia irlandesa,⁴⁹ e ainda hoje ouve-se muito o dialeto irlandês em várias partes das Índias Ocidentais Britânicas. Os irlandeses, porém, eram peões pobres. Odiavam os ingleses, estavam sempre prontos a ajudar os inimigos da Inglaterra, e numa revolta nas ilhas Leeward, em 1689,⁵⁰ já podemos ver sinais daquela indignação fervente que, segundo Lecky, forneceu

a Washington alguns de seus melhores soldados.⁵¹ Os derrotados nas campanhas escocesas de Cromwell foram tratados como os irlandeses antes deles, e os escoceses passaram a ser vistos como “trabalhadores braçais e soldados em muitos locais do estrangeiro”.⁵² A intolerância religiosa enviou mais trabalhadores para as fazendas. Em 1661, os quacres que se recusassem a prestar juramento pela terceira vez seriam deportados; em 1664, estipulou-se que a penalidade para os maiores de dezesseis anos na terceira vez em que cometessem o delito de se reunir em grupos de cinco ou mais pessoas, sob pretexto religioso, seria o desterro para qualquer fazenda, exceto na Virgínia ou na Nova Inglaterra, ou o pagamento de uma multa de cem libras.⁵³ Muitos adeptos de Monmouth foram enviados para Barbados, com ordens de trabalhar durante dez anos na colônia. Os prisioneiros eram oferecidos em lotes a membros favoritos da corte, que obtinham lucros vultosos com um tráfico que, diz-se, contava com a participação da própria rainha.⁵⁴ Utilizou-se uma política semelhante após as revoltas jacobitas do século XVIII.

O transporte dos engajados brancos mostra à sua verdadeira luz os horrores da Rota do Meio^D — não algo incomum ou desumano, mas parte integrante da época. Os emigrantes iam comprimidos como sardinhas. Segundo Mittelberger, para cada um deles era designado um espaço de sessenta centímetros de largura por 1,80 metro de comprimento na horizontal.⁵⁵ As embarcações eram pequenas; a viagem, longa; a comida, à falta de refrigeração, ruim; as doenças, inevitáveis. Uma petição ao Parlamento em 1659 descreve como 72 engajados ficaram trancafiados sob o convés durante toda a viagem, por cinco

semanas e meia, “entre cavalos, de forma que, pelo calor e umidade sob o trópico, suas almas desfaleceram”.⁵⁶ Inevitavelmente insinuavam-se abusos no sistema, e Fearon ficou chocado com “o horrível quadro de sofrimento humano que esse sepulcro vivo” de um navio de emigrantes lhe mostrou na Filadélfia.⁵⁷ Mas, naquela época, mesmo para os passageiros livres as condições não eram muito melhores, e o comentário de uma dama de sociedade, descrevendo uma viagem da Escócia às Índias Ocidentais num navio cheio de contratados temporários, deveria eliminar qualquer ideia de que os horrores dos navios negreiros se deviam ao fato de serem as vítimas negras. “É quase impossível crer”, escreve ela, “que a natureza humana possa ser tão depravada a ponto de tratar os semelhantes dessa maneira por tão pequeno ganho.”⁵⁸

O transporte de engajados e degredados gerou um poderoso setor de interesses econômicos na Inglaterra. Quando foi criado o Departamento Colonial em 1661, uma de suas funções mais importantes era o controle do trânsito de engajados. Em 1664, foi nomeada uma comissão, presidida pelo irmão do rei, para examinar e elaborar um relatório sobre a exportação desses trabalhadores. Em 1670, foi rejeitado um projeto de lei proibindo a deportação de prisioneiros ingleses para o ultramar; outro projeto de lei contra o sequestro de crianças não resultou em nada. No sistema de deportação de criminosos, uma hierarquia inteira, desde os secretários palacianos e os imponentes juízes até os encarregados das prisões e os carcereiros, insistia em receber sua parte nos espólios.⁵⁹ Há quem sugira que os fazendeiros deram preferência ao escravo negro por uma questão de humanidade para com indivíduos do mesmo país e com a mesma cor de pele.⁶⁰ Não há

nenhum traço desse humanitarismo nos anais da época, pelo menos no que se refere às colônias monocultoras e à produção agrícola para exportação. Contornavam-se as tentativas de registrar os emigrantes engajados e de regularizar os procedimentos da deportação, o que daria pleno reconhecimento legal ao sistema. Todos os principais negociantes e funcionários públicos estavam envolvidos nessa prática. A penalidade para o sequestro era o pelourinho, mas o público estava proibido de atirar objetos no condenado. A oposição vinha das massas. Bastava apontar uma mulher nas ruas de Londres e chamá-la de “espírito” para se iniciar um tumulto.

Tal era a situação na Inglaterra quando Jeffreys chegou a Bristol, em seu circuito pelo oeste para eliminar os resquícios da rebelião de Monmouth. Jeffreys passou para a posteridade como um “carniceiro”, o representante tirânico de um rei arbitrário, e sua visitação judicial é apresentada nos manuais como um ciclo de “Sessões Sanguinárias”. As sessões do tribunal tiveram uma característica redentora. Jeffreys declarou que tinha ido a Bristol com uma vassoura para varrer e limpar a cidade, despejando sua cólera sobre os sequestradores que infestavam os cargos mais altos do município. Os grandes comerciantes e os juízes de paz tinham o hábito de forçar a lei a fim de aumentar a quantidade de condenados, que seriam deportados para as fazendas canavieiras que eles próprios possuíam nas Índias Ocidentais. Aterrorizavam pequenos transgressores com a perspectiva da força, e então os levavam a pedir uma redução de pena com o desterro. Jeffreys partiu para cima do prefeito, que, com todas as peliças e púrpuras do cargo, estava para condenar um batedor de carteiras ao desterro na Jamaica, obrigando-o, para o grande assombro dos

cidadãos respeitáveis de Bristol, a ocupar o banco dos réus como um delinquente comum, onde devia se declarar culpado ou inocente, e trovejou num linguajar típico:

Senhor Prefeito, quero dizer, Sequestrador, e velho Juiz de Paz na corte de justiça. [...] A ele não conheço, velho safado: ele vai à taverna, e por uma pinta de vinho obriga as pessoas na taverna a assinar um contrato para ir às Índias. Um safado sequestrador! Vou mandar cortar suas orelhas, antes de sair da cidade. [...] Raptor, o senhor mesmo, estou dizendo. [...] Se não fosse em respeito à espada que está sobre sua cabeça, eu o mandaria para Newgate, seu sequestrador safado. É pior do que o batedor de carteira que está ali. [...] Eu soube que o ramo do sequestro tem grande demanda. Eles podem soltar um criminoso ou um traidor, desde que ele vá para a fazenda do senhor Conselheiro nas Índias Ocidentais.

O prefeito foi multado em mil libras, mas, afóra a destituição do cargo e o medo que sentiram os comerciantes, estes não perderam nada — seus lucros ficaram intocados.⁶¹

Segundo uma das explicações, os insultos de Jeffreys se deviam à embriaguez ou à insanidade.⁶² Mas não é improvável que estivessem relacionados com uma completa inversão das ideias mercantilistas sobre a emigração, em virtude do desenvolvimento interno da metrópole. No final do século xvii, a grande meta da política econômica nacional não era mais a acumulação de metais preciosos, e sim o desenvolvimento da indústria no país, a promoção do emprego e o incentivo às exportações. Os mercantilistas sustentavam que a melhor maneira de reduzir custos, e assim aumentar a competitividade diante dos outros países, era pagar baixos salários, o que parecia plenamente possível devido ao grande número de habitantes. O medo da superpopulação no começo do século xvii deu lugar ao medo da subpopulação nos meados do mesmo século. A

condição essencial da colonização — a emigração de habitantes do país colonizador — agora contrariava o princípio de que o interesse nacional exigia uma grande população dentro do país. Sir Josiah Child negava que a emigração para a América enfraquecera a Inglaterra, mas sentia-se forçado a reconhecer que sua posição era minoritária, talvez uma entre mil, e endossava a opinião geral de que “tudo o que tende a despovoar um reino tende a empobrecê-lo”.⁶³ O insólito humanitarismo de Jeffreys se torna menos estranho a essa luz, e pode ser atribuído a considerações de ordem mais econômica do que ética. Seus patronos, a família real, também já eram os patronos da Companhia Africana Real e do tráfico negreiro. Para o excedente demográfico necessário à povoação das colônias do Novo Mundo, os ingleses tinham recorrido à África, e em 1680 já dispunham de provas conclusivas, em Barbados, de que os africanos atendiam às necessidades produtivas melhor do que os europeus.

A condição dos engajados foi piorando nas colônias de agricultura para exportação. A prestação de serviços, que originalmente era uma relação pessoal livre baseada num contrato voluntário por prazo determinado, em troca do transporte e do sustento, tendia a se converter numa relação de propriedade que acabava por exercer um controle de extensão variável sobre o corpo e os direitos da pessoa durante o prazo do contrato, como se ela fosse um objeto.⁶⁴ Eddis, escrevendo às vésperas da Revolução, viu os engajados gemendo “sob um cativo pior do que o egípcio”.⁶⁵ Em Maryland, o engajamento se converteu numa instituição que, em alguns aspectos, era próxima à escravidão, o engajado sendo quase um móvel.⁶⁶ Quanto à Pensilvânia, já se disse que, “mesmo que em alguns casos

particulares possam ter sido tratados com bondade, ou possam ter ingressado voluntariamente na relação, os engajados, enquanto classe e depois de obrigados por contrato, eram temporariamente bens móveis”.⁶⁷ Nas fazendas canavieiras de Barbados, os engajados passavam o tempo

trabalhando nas moendas e atendendo às fornalhas, ou cavoucando esta ilha causticante; não tendo nada para se alimentar (apesar do trabalho pesado) a não ser batatas, nem para beber, a não ser a água de lavagem das batatas, além do pão e das lágrimas de seus sofrimentos; sendo ainda comprados e vendidos entre os fazendeiros, ou confiscados como cavalos e animais pelas dívidas de seus senhores, sendo açoitados nos pelourinhos (como vadios) pelo prazer de seus senhores, e dormindo em chiqueiros pior do que os porcos na Inglaterra.⁶⁸

O professor Harlow conclui que as provas demonstram irrefutavelmente que as condições em que se obtinha e se utilizava a mão de obra branca em Barbados eram “sempre severas, às vezes degradantes e em geral uma desonra para o nome da Inglaterra”.⁶⁹

Mas as autoridades inglesas abraçavam a ideia de que o contrato de trabalho a termo não era tão ruim, e que o engajado na Jamaica estava melhor do que o camponês na Inglaterra. “É um bom lugar para o comércio. Não é tão odioso quanto o pintam.”⁷⁰ Porém havia certa suscetibilidade em torno do assunto. Em 1676, os lordes do Conselho de Comércio e Agricultura das Colônias manifestaram-se contrários ao uso do termo “servitude” (*servitude*), que indicaria cativo e escravidão, e sugeriram a substituição por “serviço” (*service*).⁷¹ A instituição não foi afetada pela mudança de nome. Expressou-se a esperança de que os engajados brancos

fossem poupados ao açoite tão prodigamente distribuído entre seus camaradas negros.⁷² Não tiveram tanta sorte. Como esses trabalhadores estavam obrigados por um contrato de tempo determinado, o fazendeiro tinha menos interesse no bem-estar deles do que no dos negros, que eram servidores perpétuos e, por isso, constituíam “os ativos mais úteis” de uma fazenda.⁷³ Segundo Eddis, os negros estavam “em quase todos os casos em condições mais confortáveis do que o europeu miserável, sobre o qual o fazendeiro rígido exerce um rigor inflexível”.⁷⁴ Os fazendeiros viam os engajados como “lixo branco”, e eram agrupados com os negros na mesma condição de trabalhadores braçais. “Nenhuma dessas colônias teve ou terá qualquer melhoria considerável sem um abastecimento de negros e engajados brancos”, declarou o Conselho de Montserrat em 1680.⁷⁵ Numa sociedade europeia que considerava essencial a subordinação, na qual Burke podia falar dos trabalhadores como “rebanho miserável” e Voltaire como “ralé”, e Linguet condenava o trabalhador apenas ao uso dos músculos, pois “tudo estaria perdido se ele soubesse que tem intelecto”⁷⁶ — nessa sociedade não é preciso procurar muitas explicações para a condição do engajado branco nas colônias.

Defoe declarou sumariamente que o engajado branco era um escravo.⁷⁷ Não era. A privação da liberdade do engajado era por tempo limitado, o negro era escravo por toda a vida. A condição do engajado não se transmitia aos filhos, os filhos dos negros herdavam a condição da mãe. O senhor jamais teve controle absoluto sobre a pessoa e a liberdade do engajado, tal como o tinha sobre o escravo. O engajado possuía direitos — limitados, mas reconhecidos por lei e especificados em contrato. Tinha, por exemplo, um

direito limitado à propriedade. Na lei positiva, o engajado nunca foi equiparado a um bem móvel ou imóvel. As leis nas colônias mantinham essa distinção rígida entre pessoa e coisa, e impunham penalidades severas à coabitação das duas raças. O engajado, ao término do contrato, podia esperar receber um lote de terra, embora, como Wertenbaker aponta no caso da Virgínia, isso não fosse um direito garantido por lei,⁷⁸ e as condições variassem conforme as colônias. Assim, o engajado europeu podia esperar na América uma liberdade que a servidão feudal não lhe concedia. Ao se desobrigar do contrato, os engajados se tornavam pequenos sítiantes no interior, uma força democrática numa sociedade de grandes fazendeiros aristocráticos, e foram os pioneiros na expansão para o Oeste. Era por isso que Jefferson, na América, e Saco, em Cuba, preferiam a entrada de engajados europeus em vez de escravos africanos — pois eles apontavam para a democracia, e não para a aristocracia.⁷⁹

A instituição do contrato de serviço a termo de brancos, porém, apresentava sérios inconvenientes. Postlethwayt, rígido mercantilista, sustentava que os engajados brancos nas colônias tenderiam a criar concorrência com o reino no setor manufatureiro. Melhor escravos negros na agricultura do que engajados brancos na indústria, que incentivariam as aspirações de independência.⁸⁰ Além disso, o fornecimento estava ficando cada vez mais difícil, e a demanda das fazendas superava o número de condenações na Inglaterra. Ademais, os negociantes de mão de obra estavam envolvidos em muitos processos caros e incômodos, movidos por pessoas que manifestavam disposição de emigrar, aceitavam roupas e alimentos dados em adiantamento e depois ingressavam com uma ação

judicial por detenção ilegal.⁸¹ Os engajados não chegavam à América em quantidade suficiente para substituir os que haviam cumprido o prazo do contrato. Nas fazendas, para o engajado branco era fácil fugir; mais fácil do que para o negro, o qual, se era alforriado, costumava, por uma questão de autodefesa, continuar na mesma localidade onde era conhecido e estaria menos sujeito a ser capturado como fugitivo ou vagabundo. O engajado esperava receber terra ao termo do contrato; o negro, num ambiente estranho, destacando-se pela cor e pelos traços, ignorando a língua e os costumes do homem branco, podia jamais vir a ter acesso a um lote de terra. Com as diferenças raciais ficava mais fácil justificar e racionalizar a escravidão negra, arrancar uma obediência mecânica como a um boi de tração ou a um cavalo de carga, exigir aquela resignação e aquela completa sujeição moral e intelectual indispensáveis para a existência do trabalho escravo. Por fim, e este era o fator decisivo, o escravo negro era mais barato. O dinheiro por dez anos de serviço de um branco comprava toda a vida de um negro.⁸² Como declarou o governador de Barbados, os fazendeiros locais descobriram pela experiência que “três pretos trabalham melhor e mais barato do que um branco”.⁸³

Mas a experiência com o engajamento branco tinha sido preciosa. O sequestro na África não enfrentava as dificuldades que surgiam na Inglaterra. Os capitães e os navios tinham a experiência de um para orientá-los no outro. Bristol, o centro do tráfico de engajados, tornou-se um dos centros do tráfico de escravos. O capital acumulado num financiou o outro. O serviço forçado branco foi a base histórica sobre a qual se edificou a escravidão negra. Os feitores dos degredados nas fazendas não tiveram

dificuldade em se tornar feitores de escravos. Escreve o professor Phillips: “Em larga medida, os africanos chegaram depois, inserindo-se num sistema já desenvolvido”.⁸⁴

Eis aí, portanto, a origem da escravidão negra. A razão foi econômica, não racial; não teve nada a ver com a cor da pele do trabalhador, e sim com o baixo custo da mão de obra. Comparada ao trabalho indígena e branco, a escravidão negra era muito superior. “Em todos os casos”, escreve Bassett sobre a Carolina do Norte, “foi a sobrevivência do mais apto. A escravidão do índio e o engajamento do branco cederam diante da maior resistência, docilidade e capacidade de trabalho do negro.”⁸⁵ Suas feições, o cabelo, a cor e a dentição, suas características “sub-humanas” tão amplamente invocadas, não passaram de racionalização posterior para justificar um fato econômico simples: as colônias precisavam de mão de obra e recorreram ao trabalho negro porque era o melhor e o mais barato. Não era uma teoria; era uma conclusão prática extraída da experiência pessoal do fazendeiro. Ele iria até a Lua, se precisasse, para conseguir mão de obra. A África ficava mais perto do que a Lua, mais perto também do que as terras mais populosas da Índia e da China. Mas estas também teriam sua vez.

O engajamento de mão de obra branca é de importância fundamental para entendermos o desenvolvimento do Novo Mundo e o lugar do negro nesse processo. Ele destrói o velho mito de que os brancos não aguentariam os rigores do trabalho braçal no clima do Novo Mundo e que por isso, e apenas por isso, as potências europeias tiveram de recorrer

aos africanos. É um argumento totalmente insustentável. Um ditado do Mississippi diz que “só negros e mulas conseguem encarar o sol de julho”. Mas os brancos encararam o sol por mais de um século em Barbados, e os salzburgueses da Geórgia ficavam ofendidos à insinuação de que o plantio do arroz podia lhes fazer mal.⁸⁶ As ilhas do Caribe ficam em plena zona do Trópico, mas o clima é mais ameno do que tropical; a temperatura raramente sobe acima de 26 °C e se mantém constante ao longo do ano, ao sopro das brisas do mar. A umidade intolerável de um dia de agosto em algumas partes dos Estados Unidos não encontra nada que se compare nas ilhas. Além disso, apenas o extremo sul da Flórida é realmente tropical, e apesar disso o trabalho negro floresceu na Virgínia e na Carolina. O sul dos Estados Unidos não é mais quente do que o sul da Itália ou da Espanha, e Tocqueville perguntava por que o europeu não trabalhava ali tão bem quanto nesses dois outros países.⁸⁷ Quando Whitney inventou a descaroçadora de algodão, esperava-se que o algodão fosse produzido por homens livres em pequenos sítios, o que de fato ocorreu.⁸⁸ Se o sitiante branco era desalojado de algum lugar, o inimigo não era o clima, e sim a fazenda escravista, e assim ele seguia para oeste, até que o avanço da monocultura o obrigasse a se mudar mais uma vez. Weston assinalou que, em 1857, o cultivo dos campos do extremo sul e todo o trabalho externo pesado em New Orleans eram feitos por brancos, sem nenhuma consequência negativa. “Nenhuma parte das fronteiras continentais do golfo do México”, escreveu ele, “e nenhuma das ilhas que o separam do oceano precisa se entregar à barbárie da escravidão negra.”⁸⁹ Nós mesmos, em nossos dias, que vimos os meeiros brancos desalojando os negros no Sul, e

presenciamos a migração em massa dos negros do Sul para os climas mais frios de Detroit, Nova York, Pittsburgh e outros centros industriais do Norte, não podemos mais aceitar a conveniente explicação de que as fazendas escravistas utilizavam mão de obra negra porque o clima era rigoroso demais para a constituição física do branco.

Um fluxo migratório firme e constante de brancos pobres da Espanha para Cuba, até o final do domínio espanhol, foi a característica dominante da política colonial espanhola. Fernando Ortíz estabeleceu um contraste marcado entre o papel do tabaco e o do açúcar na história cubana. O tabaco era uma cultura intensiva praticada por brancos livres em pequenas propriedades; a cana-de-açúcar era uma cultura extensiva praticada por escravos negros em grandes latifúndios. Além disso, ele comparou o tabaco cubano cultivado com trabalho livre ao fumo da Virgínia cultivado com trabalho escravo.⁹⁰ O que determinava a diferença não era o clima, e sim a estrutura econômica das duas regiões. Seria muito improvável que os brancos aguentassem o calor tropical de Cuba e sucumbissem ao calor tropical de Barbados. Em Porto Rico, o *jíbaro* ou camponês branco pobre ainda é o tipo básico, demonstrando, nas palavras de Grenfell Price, o erro de se crer que o homem branco, depois de três gerações, seria incapaz de se reproduzir nos trópicos.⁹¹ No Caribe, desde os primeiros assentamentos até os nossos dias, existem comunidades brancas semelhantes nas ilhas Saba e St. Maarten, das Índias Ocidentais holandesas. Por cerca de sessenta anos, colonos franceses habitaram em St. Thomas não só como pescadores, mas também como agricultores, e hoje constituem o “maior setor dentro da classe rural” da ilha.⁹² Dr. Price conclui: “Evidencia-se que os brancos

setentrionais conseguem manter um bom padrão durante gerações no trópico dos alísios, quando o local está a salvo das piores formas de doença tropical, o retorno econômico é adequado e a comunidade está disposta a enfrentar um trabalho físico pesado”.⁹³ Mais de um século atrás, um grupo de emigrantes alemães se estabeleceu em Seaford, na Jamaica, onde vive até hoje, sem nenhum sinal visível de degeneração, contrariando explicitamente a descrença popular quanto à chance de sobrevivência do branco setentrional nos trópicos.⁹⁴ Em suma, onde a agricultura se deu em pequenas propriedades, os brancos não só sobreviveram, como também prosperaram. Onde desapareceram, a causa não foi o clima, mas a substituição do pequeno sítio pela grande fazenda, com sua concomitante demanda de fornecimento constante de uma grande quantidade de mão de obra.

Assim, a explicação climática do sistema de fazendas não passa de uma racionalização. Num excelente ensaio sobre o tema, o professor Edgar Thompson afirma: “A fazenda não se explica pelo clima. É uma instituição política”. E acrescentaríamos: é uma instituição econômica. A teoria climática “faz parte de uma ideologia que racionaliza e naturaliza uma ordem social e econômica existente, a qual, em todas as partes, parece ser uma ordem contendo um problema racial”.⁹⁵

A história da Austrália encerra a discussão. Praticamente metade desse continente se situa na zona tropical. Numa parte dessa área tropical, o estado de Queensland, a principal cultura é a cana-de-açúcar. Quando a cultura começou a se desenvolver, a Austrália tinha duas opções: trabalho negro ou trabalho branco. O país iniciou a cultura de cana do modo usual, importando mão de obra

negra das ilhas do Pacífico. Houve, porém, pressões crescentes para que se adotasse uma política em favor de uma Austrália branca, e no século xx foi proibida a imigração de não brancos. Aqui não vem ao caso que, em decorrência disso, o custo de produção do açúcar australiano tornou-se exorbitante, o setor, artificial, sobrevivendo apenas por causa da muralha impenetrável da autarquia australiana. A Austrália estava disposta a pagar um alto preço para continuar um país de brancos. A única questão que interessava reter era que a escolha estava sendo paga pelo consumidor australiano, e não a custa da degeneração física do trabalhador australiano.

Atualmente, a mão de obra no setor açucareiro de Queensland é totalmente branca. Escreve H. L. Wilkinson: “Queensland oferece o único exemplo no mundo de colonização europeia nos trópicos em larga escala. E mais: mostra uma grande população europeia executando todo o trabalho de sua sociedade, desde o serviço mais humilde e a tarefa braçal mais pesada até a forma mais elevada de intelectualismo”.⁹⁶ A ciência venceu a superstição a tal ponto que, hoje, os cientistas australianos sustentam que a única condição para que os brancos de ambos os sexos mantenham a saúde nos trópicos é que se dediquem a um intenso trabalho físico. Onde isso se deu, como em Queensland, “os mais rigorosos exames científicos”, segundo o Congresso Médico Australiano de 1920, “não conseguiram detectar nenhuma mudança orgânica em moradores brancos capaz de diferenciá-los de moradores de climas temperados”.⁹⁷

Assim, a escravidão negra não teve nada a ver com o clima. Suas origens podem ser enunciadas em três palavras: no Caribe, o Açúcar; no continente, o Tabaco e o Algodão. Uma mudança na estrutura econômica gerou uma mudança correspondente no fornecimento de mão de obra. O fato fundamental foi “a criação de uma organização social e econômica inferior de exploradores e explorados”.⁹⁸ O açúcar, o tabaco e o algodão exigiam o sistema de monocultura extensiva em fazendas e um grande volume de mão de obra, e a pequena propriedade do branco após o término de seu contrato não teria como sobreviver. O tabaco do pequeno sítio em Barbados foi substituído pelo açúcar da grande fazenda. O surgimento do setor açucareiro no Caribe foi o sinal para o desalojamento maciço do pequeno sitiante. Em 1645, Barbados tinha 11200 pequenos sítiantes brancos e 5680 escravos negros; em 1667, havia 745 grandes fazendeiros e 82023 escravos. Em 1645, a ilha contava com 18300 brancos aptos a pegar em armas; em 1667, apenas 8300.⁹⁹ Os sítiantes brancos foram expulsos. Os fazendeiros continuaram a oferecer incentivos aos recém-chegados, mas não podiam mais oferecer o principal incentivo, a terra. Os engajados brancos preferiam as outras ilhas, onde tinham esperança de conseguir terra, e não Barbados, onde certamente não conseguiriam nenhuma.¹⁰⁰ Em desespero, os fazendeiros propuseram uma legislação que impediria os proprietários rurais de comprar mais terras, obrigaria os negros e os engajados brancos a usar o fustão fabricado em Barbados (o que diriam os mercantilistas ingleses a respeito disso?) para garantir emprego aos brancos pobres e proibiria que os negros aprendessem um ofício.¹⁰¹ Em 1695, o governador de Barbados pintou um quadro desolador desses ex-engajados.

Sem carne fresca nem rum, “eles são tiranizados e tratados como cães, e com o tempo isso certamente afastará toda a comunidade branca”. Sua única sugestão foi conceder direito de voto a todos os brancos que possuíssem dois acres de terra, a fim de que elegessem os membros da Assembleia. Para conseguir seus votos — e as eleições eram anuais —, os candidatos “às vezes dão aos pobres miseráveis um pouco de rum, comida fresca e coisas que possam alimentá-los”.¹⁰² Não admira que o êxodo tenha continuado.

Os brancos pobres começaram a se mudar, passando de um lugar a outro em todo o Caribe, de Barbados para Nevis e Antígua, daí para a Guiana e Trinidad, e por fim para a Carolina. Por toda parte eram perseguidos e expulsos pela mesma força econômica inexorável: o açúcar. Na Carolina, ficaram a salvo do algodão apenas por cem anos. Entre 1672 e 1708, o número de brancos em Nevis diminuiu mais de 60%, enquanto a população negra mais que dobrou. Entre 1672 e 1727, o número de brancos do sexo masculino de Montserrat caiu mais de dois terços, e no mesmo período a população negra aumentou mais de onze vezes.¹⁰³ “Quanto mais compram”, diziam em Barbados referindo-se à compra de escravos, “mais podem comprar, pois num ano e meio ganharão com a bênção de Deus o preço que eles custam.”¹⁰⁴ O Rei Açúcar iniciava sua depredação, transformando comunidades florescentes de pequenos agricultores em vastos engenhos de açúcar nas mãos de magnatas capitalistas ausentes, operados por uma massa de proletários vindos de fora. A economia da monocultura extensiva das fazendas não tinha espaço para brancos pobres; o dono ou o administrador, um médico nas fazendas mais prósperas, e provavelmente suas respectivas famílias:

era o que bastava. “Se se pudesse imaginar um estado feito de fazendas contínuas”, escreveu Weston, “a raça branca não morreria simplesmente de fome, mas seria literalmente expelida à força.”¹⁰⁵ Os fazendeiros residentes, apreensivos com a desproporção cada vez maior entre brancos e negros, conseguiram aprovar as Leis de Insuficiência para obrigar os absenteístas a manter empregados brancos, sob pena de multa. Os fazendeiros ausentes preferiram pagar a multa. Hoje, nas Índias Ocidentais, os brancos pobres sobrevivem como os *Redlegs* de Barbados, pálidos, fracos e degenerados, devido à endogamia, ao alcoolismo, à alimentação insuficiente e à falta de atividade física. Pois, como disse Merivale, “num país com predomínio maciço da escravidão negra, nenhum branco é diligente no trabalho”.¹⁰⁶

Era o triunfo não das condições geográficas, como sustenta Harlow,¹⁰⁷ mas das condições econômicas. As vítimas foram os negros da África e os pequenos sitiantes brancos. O aumento da riqueza de alguns brancos foi tão fenomenal quanto o aumento da miséria para os inúmeros negros. As safras de 1650 em Barbados, com colheita em vinte meses, alcançaram mais de 3 milhões de libras,¹⁰⁸ cerca de 15 milhões em moeda atual. Calcula-se que, em 1666, Barbados tinha enriquecido dezessete vezes desde o início do plantio de cana. “As construções em 1643 eram humildes, apenas com artigos de primeira necessidade, mas em 1666 havia pratarias, joias e mobílias estimadas em 500 mil libras, em construções muito boas e bonitas; e suas casas como castelos, os engenhos e as senzalas parecem, vistos do mar, pequenas vilas, cada qual defendida por seu castelo.”¹⁰⁹ O preço da terra disparou. Uma fazenda de quinhentos acres que valia quatrocentas libras em 1640

alcançou 7 mil libras por metade de sua área em 1648.¹¹⁰ A propriedade de um certo capitão Waterman, de oitocentos acres, foi dividida entre nada menos que quarenta compradores.¹¹¹ Pois o açúcar era e é uma atividade essencialmente capitalista, envolvendo não só as operações agrícolas, mas também as etapas da refinação. Um relatório sobre as ilhas canavieiras francesas afirmava que o custo de fabricação de dez barris de açúcar, em termos de animais de carga, moendas e utensílios, era igual ao de cem barris.¹¹² James Knight, da Jamaica, calculou que, para implantar uma fazenda de cana, eram necessários quatrocentos acres.¹¹³ Segundo Edward Long, outro fazendeiro e historiador da ilha, era necessário um capital de 5 mil libras para iniciar uma pequena plantação de trezentos acres, produzindo de trinta a cinquenta barris de açúcar por ano, e 14 mil libras para uma plantação do mesmo tamanho que produzisse cem barris.¹¹⁴ Só podiam existir duas classes numa sociedade assim: os fazendeiros ricos e os escravos oprimidos.

A conclusão se reforça ao examinarmos a história da Virgínia, onde se praticava a monocultura extensiva não de cana, e sim de tabaco. As pesquisas do professor Wertenbaker destruíram o mito de que a Virgínia foi desde sempre um domínio aristocrático. No começo do século XVII, cerca de dois terços dos proprietários rurais não tinham nem escravos, nem engajados. A força da colônia se fundava na quantidade de pequenos proprietários brancos. As condições se agravaram quando o mercado do tabaco foi inundado pela concorrência espanhola, e os moradores furiosos da Virgínia exigiram que se tomasse alguma providência em relação “àquelas ínfimas plantações

inglesas nas ilhas selvagens das Índias Ocidentais” por onde passava o tabaco espanhol em quantidade até chegar à Inglaterra.¹¹⁵ Mesmo assim, embora os preços continuassem a cair, as exportações da Virgínia e de Maryland mais que sextuplicaram entre 1663 e 1699. Pode-se dar a explicação em duas palavras: escravidão negra — que barateou o custo da produção. Os escravos negros, que em 1670 correspondiam a um vigésimo da população, em 1730 já eram um quarto dela. “A escravidão, longe de ser um fator insignificante na vida econômica da colônia, tornara-se o próprio fundamento em que ela se alicerçava.” Na Virgínia, ao contrário de Barbados, ainda havia espaço para o pequeno agricultor, mas de pouco lhe adiantava a terra se ele não conseguia concorrer com o trabalho escravo. E assim o camponês da Virgínia, tal como o de Barbados, foi expulso. “A Virgínia, que antes fora em larga medida a terra do pequeno agricultor, tornara-se a terra dos Senhores e dos Escravos. Não havia espaço para mais nada.”¹¹⁶

Toda a história posterior do Caribe é apenas uma confirmação disso. O processo se deu antes nas ilhas britânicas e francesas e só depois nas espanholas, onde ele foi retardado até se implantar a política americana de promover seus interesses por meio da chamada “diplomacia do dólar” de nossa época. Sob o capital americano, vimos a transformação de Cuba, de Porto Rico e da República Dominicana em imensos engenhos de açúcar (embora o sistema de fazendas, principalmente em Cuba, não fosse desconhecido sob o regime espanhol), com seus proprietários morando no exterior, operados por mão de obra importada, nos moldes das Índias Ocidentais britânicas. O fato de ser um processo com mão de obra livre

e em áreas nominalmente independentes (exceto Porto Rico) ajuda-nos a enxergar a primeira importação de mão de obra escrava negra para o Caribe britânico à sua verdadeira luz — uma fase na história do sistema de monocultura extensiva em grande escala. Nas palavras do professor Phillips, o sistema “dependia menos da escravidão do que a escravidão dependia dele. [...] O sistema de fazendas correspondia, por assim dizer, ao arcabouço social e econômico do governo [...] enquanto a escravidão era um código de leis instituídas para aquele fim”.¹¹⁷ Onde não se desenvolveu a grande fazenda com culturas de exportação, como na indústria do tabaco cubano, a mão de obra negra era rara e predominava a mão de obra branca. Os setores liberais da população cubana advogavam sistematicamente o fim do tráfico negreiro e a introdução de imigrantes brancos. Saco, porta-voz dos liberais, defendia a imigração de trabalhadores “brancos e livres, de todas as partes do mundo, de todas as raças, desde que tenham pele clara e possam oferecer um trabalho honesto”.¹¹⁸ O açúcar derrotou Saco. Foi a fazenda canavieira, com sua base escrava, que retardou a imigração branca em Cuba durante o século XIX, tal como a impedira antes em Barbados no século XVII e em São Domingos no século XVIII. Sem açúcar não há negros. Em Porto Rico, que se desenvolveu em época relativamente tardia como um sistema autêntico de monocultura extensiva, e onde, antes da tutela americana, o açúcar nunca dominou a vida e o espírito da população como em outras partes, os camponeses brancos pobres sobreviveram e os escravos negros nunca ultrapassaram 14% da população.¹¹⁹ Saco queria “branquear” a estrutura social cubana.¹²⁰ A escravidão negra escureceu essa

estrutura em todo o Caribe, enquanto o sangue dos escravos negros tingia o Atlântico e suas duas costas. Estranho que um produto como o açúcar, tão doce e necessário à existência humana, tenha gerado tantos crimes e derramamentos de sangue!

Depois da libertação dos escravos, os fazendeiros britânicos pensaram em recorrer à imigração branca, mesmo de condenados. Em 1845, o governador da Guiana Inglesa escreveu em termos entusiásticos sobre os imigrantes portugueses da ilha da Madeira.¹²¹ Mas, embora os portugueses tenham chegado em grande quantidade, como atesta sua presença marcante, ainda hoje, em Trinidad e na Guiana Inglesa, eles preferiam se dedicar ao varejo em vez de trabalhar nas fazendas. O governador da Jamaica foi um pouco mais cauteloso em sua opinião sobre os imigrantes ingleses e irlandeses. As doenças se alastravam, os salários eram baixos demais. A única vantagem relativa seria um aumento imediato da população trabalhadora, e, portanto, era desaconselhável uma importação indiscriminada de mão de obra.¹²² Os imigrantes europeus em São Cristóvão choravam seus destinos e rogavam que lhes permitissem voltar para casa.

Não haveria a menor relutância de nossa parte em continuar na ilha para uma vida honesta agradando a nossos empregadores com nosso trabalho dedicado se o clima nos permitisse, mas infelizmente ele não permite; e receamos muito que se continuarmos neste clima quente prejudicial [das Índias Ocidentais] a morte será a consequência para a maioria de nós.¹²³

Não era o clima que atrapalhava a experiência. A escravidão criara a perniciosa tradição segundo a qual o trabalho braçal era o símbolo do escravo e a esfera de atividade do negro. O primeiro pensamento do escravo

negro depois da alforria era abandonar a fazenda, quando podia, e se estabelecer por conta própria onde houvesse terra disponível. Dificilmente existiria uma sociedade onde convivessem trabalhadores brancos nas fazendas e pequenos sítiantes negros. Se houvesse incentivo para a agricultura em pequena escala, os brancos prosperariam. Mas a abolição da escravatura não significava o fim dos canaviais. Com a libertação do negro e a inadequação do trabalhador branco, o fazendeiro dos engenhos voltava ao ponto onde estava no século XVII. Continuava a precisar de mão de obra. Tinha passado do índio para o branco, e do branco para o negro. Agora, privado do negro, voltava ao branco e do branco ao índio, dessa vez o indiano^E das Índias Orientais. A Índia substituiu a África; entre 1833 e 1917, Trinidad importou 145 mil trabalhadores das Índias Orientais, e a Guiana Inglesa, 238 mil. O padrão foi o mesmo nas outras colônias do Caribe. Entre 1854 e 1883, entraram 39 mil indianos em Guadalupe; entre 1853 e 1924, mais de 22 mil trabalhadores das Índias Orientais holandesas e 34 mil da Índia britânica foram levados para a Guiana Holandesa.¹²⁴ Cuba, enfrentando uma escassez de escravos negros, adotou a experiência interessante de utilizar escravos negros ao lado de cules chineses sob contrato,¹²⁵ e depois da libertação recorreu aos muitos milhares no Haiti e nas Índias Ocidentais britânicas. Entre 1913 e 1924, Cuba importou 217 mil trabalhadores do Haiti, da Jamaica e de Porto Rico.¹²⁶ O que Saco escreveu cem anos atrás ainda era válido, sessenta anos após a abolição da escravatura em Cuba.

Assim, a escravidão negra foi apenas uma solução, em certas circunstâncias históricas, para o problema de mão de

obra no Caribe. Açúcar significava mão de obra — às vezes essa mão de obra foi escrava, outras vezes foi nominalmente livre; às vezes negra, outras vezes branca, indígena ou amarela. A escravidão não implicava de maneira nenhuma e em nenhuma acepção científica a inferioridade do negro. Sem ela, o grande desenvolvimento das fazendas canavieiras do Caribe, entre 1650 e 1850, teria sido impossível.

A Para *plantation* (e *planters*), entendido como sistema de produção em grandes propriedades rurais, baseado na monocultura extensiva de produtos agrícolas voltados para a exportação, geralmente (mas nem sempre, como demonstrará Williams) com uso de mão de obra escrava, usarei "fazenda", "fazendeiros", "sistema de monocultura extensiva" e correlatos. (N. T.)

B *Indenture, indentured servants*: esses termos não têm uma tradução muito consolidada entre nós. Há quem fale em "servidão por dívida", "servidão [ou escravidão] temporária", "servos" etc. Uma *indenture* é um contrato de prestação de serviços por tempo determinado, geralmente em troca do sustento (casa, roupa e comida) do trabalhador, por exemplo entre aprendiz e mestre. No caso das Índias Ocidentais, essa contratação de trabalhadores europeus incluía o custeio da passagem, e assim o contratado assumia a dívida pelo transporte, a ser paga com seus serviços. Daí o fato de alguns entenderem a *indenture* como uma "servidão por dívida". Mas, embora os termos de uma *indenture* acarretem a privação temporária da liberdade do contratado, trata-se de uma modalidade de trabalho muito específica do capitalismo em sua expansão colonial, e não há como confundi-la com a servidão. No Brasil, encontramos com frequência o mesmo fenômeno, citado nas fontes como "engajamento" e "engajados". Assim, adoto aqui para *indenture* e *indentured servants* "contrato de serviço a termo", "engajados" e correlatos, reservando "servidão" e "servos" para *serfdom/serfs* e *villainy/villeins*. (N. T.)

C As chamadas *Middle Colonies* se situavam no meio das então Treze Colônias Britânicas, também chamadas de *Bread Colonies*, por cultivarem cereais como trigo, milho e centeio. Correspondem aos atuais estados de Nova Jersey, Pensilvânia, Nova York e Delaware. (N. T.)

D A Rota do Meio (*Middle Passage*) era um dos lados do chamado comércio triangular entre a Inglaterra, a costa da África e as Índias Ocidentais. (N. T.)

E Este é o termo correto para a caracterização do habitante das Índias Orientais. É um erro chamá-los, como se costuma fazer neste país, de "hindus". Nem todos são hindus. Há muitos muçulmanos nas Índias Orientais.

2. O desenvolvimento do tráfico de escravos

Os escravos negros eram “a força e a energia deste mundo ocidental”.¹ A escravidão negra exigia o tráfico de escravos negros. Portanto, a preservação e o aperfeiçoamento do tráfico na África eram “uma questão de extrema importância para este reino e as fazendas pertencentes a ele”.² E por isso ele se manteve, até 1783, como objeto central da política externa britânica.

A primeira expedição inglesa para o tráfico de escravos foi a de sir John Hawkins, em 1562. Como tantas das empreitadas elisabetanas, foi uma expedição bucaneira, transgredindo os termos da arbitragem papal de 1493, que fazia da África um monopólio de Portugal. Os escravos obtidos eram vendidos aos espanhóis nas Índias Ocidentais. O tráfico escravo inglês foi de caráter inconstante e esporádico até o estabelecimento de colônias britânicas no Caribe e a implantação do setor açucareiro. Quando terminaram as revoltas políticas e sociais do período da Guerra Civil, em 1660, a Inglaterra estava pronta para se lançar vigorosamente a um ramo do comércio que só então começava a ser plenamente avaliado em sua importância

para as colônias britânicas de tabaco e cana-de-açúcar no Novo Mundo.

De acordo com as políticas econômicas da monarquia Stuart, o comércio de escravos foi entregue a uma companhia monopolista, a Real Companhia dos Empreendedores do Comércio com a África, criada em 1663 pelo prazo de mil anos. O entusiasmo da época encontrou expressão nas palavras do conde de Clarendon, o qual declarou que a companhia seria “igualmente um modelo que fará o comércio da Inglaterra acompanhar o de qualquer outra companhia, mesmo a das Índias Orientais”.³ A previsão otimista não se realizou, sobretudo por causa dos prejuízos e deslocamentos provocados 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 gerou forte resistência em dois setores: os comerciantes nos outros portos ingleses, lutando para quebrar o monopólio da capital, e os fazendeiros nas colônias, exigindo o livre-comércio de escravos com o mesmo ímpeto e furor com que, 150 anos mais tarde, iriam se opor ao livre-comércio do açúcar. Os teóricos mercantilistas se dividiram sobre a questão. Postlethwayt, o mais prolífico dos autores mercantilistas, queria a companhia, toda a companhia e nada mais do que a companhia.⁴ Joshua Gee enaltecia a frugalidade e a boa administração do comerciante privado.⁵ Davenant, um dos mais competentes economistas e especialistas em finanças da época, foi inicialmente contrário ao monopólio,⁶ mas depois mudou de opinião, sustentando que outras nações consideravam necessária a existência de companhias organizadas, e que a companhia poderia “funcionar como uma universidade, para formar um

número ilimitado de pessoas no conhecimento metódico de todos os assuntos relacionados aos vários ramos do comércio africano”.⁷

As objeções ao monopólio foram sucintamente apresentadas pelos praticantes do livre-comércio — ou “entrelpos”, como eram chamados na época — à Junta do Comércio em 1711. O monopólio significava que a compra de produtos manufaturados britânicos para venda na costa africana, o controle dos navios utilizados no tráfico de escravos, a venda de negros às fazendas e a importação dos produtos coloniais — “este grande círculo do comércio e da navegação”, do qual dependia a subsistência, direta e indireta, de muitos milhares de pessoas — estariam sob o comando de uma única companhia.⁸ Os fazendeiros, por sua vez, reclamavam da qualidade, dos preços e da irregularidade das entregas, e negavam-se a saldar seus débitos com a companhia.⁹

Não havia nada de estranho nessa oposição ao monopólio do tráfico negreiro. Monopólio era uma palavra que soava mal, evocando lembranças da tirania política de Carlos I, embora nenhum praticante do livre-comércio da época pudesse fazer a mais leve ideia das visões ainda piores que a palavra viria a evocar 150 anos depois, ao ser associada à tirania econômica do fazendeiro de cana das Índias Ocidentais. Mas, nos anos 1690, o monopólio estava decididamente na contracorrente da economia. Em 1672, abriram-se os portos do comércio báltico, acabando com o exclusivo da Companhia do Mar do Norte. Uma das consequências mais importantes da Revolução Gloriosa de 1688 e da expulsão dos Stuart foi o impulso que se deu ao princípio do livre-comércio. Em 1698, a Real Companhia

Africana perdeu seu monopólio, e foi reconhecido o direito do livre-comércio de escravos como direito natural e fundamental dos ingleses. No mesmo ano, os Empreendedores Comerciais de Londres perderam o monopólio da exportação de tecidos, e um ano depois foi revogado o monopólio da Companhia da Moscóvia e o comércio com a Rússia foi liberado. A liberdade concedida ao comércio de escravos só se diferenciava da liberdade concedida a outras atividades num único detalhe: a mercadoria em questão era o ser humano.

A Real Companhia Africana se viu impotente diante da concorrência do livre-comércio. Logo foi à falência e passou a depender de subsídios do governo. Em 1731, ela abandonou o tráfico de escravos e se restringiu ao comércio de marfim e ouro em pó. Em 1750 foi criada uma nova organização, a Companhia de Mercadores em Comércio com a África, com um conselho de nove diretores igualmente repartidos entre Londres, Bristol e Liverpool. Entre os comerciantes de escravos registrados em 1755, 237 eram de Bristol, 147 de Londres e 89 de Liverpool.¹⁰

Com o livre-comércio e a demanda crescente das fazendas açucareiras, o volume do tráfico britânico de escravos aumentou vertiginosamente. Entre 1680 e 1686, a Real Companhia Africana transportou em média 5 mil escravos por ano.¹¹ Nos nove anos iniciais do livre-comércio, só Bristol enviou 160950 negros para as fazendas canavieiras.¹² Em 1760, saíram 146 navios dos portos ingleses para a África, com capacidade para 36 mil escravos;¹³ em 1771, o número de navios já tinha

aumentado para 190, e o número de escravos para 47 mil.¹⁴ Na Jamaica, entre 1700 e 1786, entraram 610 mil negros, e calcula-se que o total de escravos exportados para todas as colônias britânicas entre 1680 e 1786 tenha superado a casa dos 2 milhões.¹⁵

Mas o tráfico escravo não era apenas um meio atendendo a um fim: era também um fim em si mesmo. Os comerciantes britânicos de escravos forneciam os trabalhadores necessários não só para as fazendas das colônias britânicas, mas também para as dos concorrentes. O fomento aos estrangeiros contrariava o bom senso e, ainda, o próprio mercantilismo em sentido estrito; porém, enquanto os estrangeiros fossem as colônias espanholas, havia alguma justificativa para isso. Até o século XIX, a Espanha sempre dependeu de outros países para ter seus escravos, fosse por ter posto em prática a arbitragem papal que a excluía da África, fosse por falta de capital e bens necessários para o tráfico de escravos. O privilégio de fornecer negros para as colônias espanholas, o chamado *asiento*, veio a ser um dos objetos mais cobiçados e renhidamente disputados na diplomacia internacional. Os mercantilistas britânicos defendiam a importância do comércio, legal ou ilegal, de negros e de artigos manufaturados com as colônias espanholas, visto que os espanhóis pagavam em moeda, e assim as reservas de ouro e prata da Inglaterra aumentavam. Todavia, o fornecimento de escravos para as colônias francesas não podia invocar essa justificativa. Aqui havia um claro conflito de interesses entre o comerciante britânico de escravos e o fazendeiro britânico dos engenhos de açúcar, assim como a exportação

de máquinas britânicas após 1825 levaria a um claro antagonismo entre armadores e produtores britânicos.

O fazendeiro de cana estava certo e o traficante de escravos estava errado. Mas, na primeira metade do século XVIII, apenas os mais perspicazes se davam conta disso. Postlethwayt condenou o *asiento* de 1713, considerando-o escandaloso e catastrófico, por tomar uma ilusão por realidade: “Seria difícil conceber um tratado tão pouco favorável à nação”.¹⁶ Nos nove meses em que os britânicos ocuparam Cuba, durante a Guerra dos Sete Anos, entraram 10700 escravos na ilha, mais de um sexto das importações entre 1512 e 1763, e mais de um terço das importações entre 1763 e 1789.¹⁷ Durante a mesma guerra, em três anos os ingleses introduziram 40 mil negros em Guadalupe.¹⁸ A Comissão do Conselho Privado de 1788 deu especial atenção ao fato de que dois terços da exportação britânica anual de escravos africanos tinham se destinado a estrangeiros.¹⁹ Ao longo de todo o século XVIII, segundo Bryan Edwards, os traficantes britânicos de escravos forneceram meio milhão de negros aos fazendeiros de cana da França e da Espanha, o que justificava suas dúvidas em relação à “prudência e sagacidade desse setor do comércio africano”.²⁰ A Inglaterra não era apenas o principal país comerciante de escravos no mundo; tinha se tornado também, na expressão de Ramsay, a “ilustre transportadora de escravos” para os concorrentes.²¹

A história do crescimento do tráfico escravo é basicamente a história do desenvolvimento de Liverpool. O primeiro navio negreiro da cidade, uma modesta embarcação de trinta toneladas, zarpou para a África em 1709. Era o primeiro passo numa rota que, no final do

século, valeria a Liverpool a distinção de ser o maior porto negreiro do Velho Mundo. O avanço, de início, foi lento. A cidade estava mais interessada no contrabando com as colônias espanholas e no comércio de tabaco. Mas, segundo um historiador da cidade, logo ela tomou a dianteira com sua política de reduzir as despesas ao mínimo, o que lhe permitiu operar a preços mais baixos do que suas concorrentes inglesas e continentais. Em 1730, ela tinha quinze navios no tráfico de escravos; em 1771, o séptuplo disso. A proporção de navios negreiros no movimento total do porto ficava ligeiramente acima de 1% em 1709; em 1730, era de 9%; em 1763, de 25%; em 1771, correspondiam a um terço da frota total.²² Em 1795, Liverpool respondia por cinco oitavos do comércio escravo britânico e por três sétimos de todo o comércio escravo europeu.²³

Os “horrores” da Rota do Meio têm sido exagerados. Os responsáveis são, em larga medida, os abolicionistas britânicos. Há uma ponta de ignorância ou de hipocrisia, ou de ambas, nas invectivas que esses homens multiplicavam contra uma atividade comercial que, naquela época, já não era tão lucrativa e vital para a Inglaterra. Um fazendeiro das Índias Ocidentais lembrou ao Parlamento que não ficava bem que os representantes eleitos de um país que embolsara os lucros do tráfico negreiro agora o estigmatizassem como um crime.²⁴ A geração que presenciara a mortandade entre os engajados não via nenhuma razão para melindres em relação à mortandade entre os escravos, e a exploração dos escravos nas fazendas, na essência, não se diferenciava muito da exploração dos camponeses feudais nem do tratamento dado aos pobres nas cidades europeias.

Os motins e os suicídios, naturalmente, eram muito mais frequentes nos navios negreiros do que em outros navios, e sem dúvida o tratamento brutal e as maiores restrições aos movimentos dos escravos tendiam a aumentar o índice de mortalidade. Mas as causas fundamentais dessa alta mortalidade nos navios negreiros, bem como nos navios de engajados e mesmo de passageiros livres, devem ser procuradas, em primeiro lugar, nas epidemias, consequência inevitável da longa duração da viagem e da dificuldade de manter os alimentos e a água em condições salubres, e, em segundo lugar, no costume de superlotar os navios. A única preocupação dos traficantes de escravos era ter seus porões “bem forrados de pretos”.²⁵ Não são raras as notícias de um navio de noventa toneladas transportando 390 escravos ou de um navio de cem toneladas transportando 414.²⁶ As pesquisas de Clarkson em Bristol mostraram uma chalupa de 25 toneladas para setenta seres humanos, e outra de apenas onze toneladas para trinta escravos.²⁷ O espaço destinado a cada escravo na travessia do Atlântico era de 1,65 metro de comprimento por quarenta centímetros de largura. Comprimidos como “filas de livros em prateleiras”, como disse Clarkson, acorrentados aos pares, a perna direita de um à perna esquerda do outro, a mão direita de um à mão esquerda do outro, cada escravo tinha menos espaço do que um homem num caixão. Era como um transporte de gado negro — e, de fato, quando não havia negros suficientes, embarcavam-se cabeças de gado.²⁸ O objetivo do comerciante era o lucro, não o conforto de suas vítimas, e uma singela medida de 1788 para regulamentar o transporte dos escravos em conformidade com a capacidade do navio despertou uma enorme gritaria entre

os traficantes de escravos. “Se essa mudança ocorrer”, escreveu um deles a seu agente, “irá prejudicar o comércio, assim espero que você aproveite enquanto é tempo.”²⁹

Um vendedor de escravos, durante sua permanência na África, reconhece em seu diário que não encontrou “nenhum lugar em todos esses vários países da Inglaterra, Irlanda, América, Portugal, Caribe, Cabo Verde, Açores ou em todos os lugares em que estive [...] onde eu possa aumentar minha fortuna tão rápido como aqui onde estou morando agora”. O dinheiro fazia o homem. O esbanjador que voltava para casa de mãos vazias tinha de se contentar com o nome genérico de “o mulato que voltou da Guiné”. Mas, se voltasse com os bolsos cheios de ouro, “esse detalhe oculta todos os outros defeitos, e aí você tem montes de amigos de todos os tipos se atropelando e aguardando suas ordens. Então você é conhecido pelo nome de ‘o cavalheiro africano’ na casa de todos os homens importantes, e o que você fala é considerado tão extraordinário quanto a expedição de Cristóvão Colombo na América”.³⁰

Em Bristol, por volta de 1730, calculava-se que o lucro sobre uma carga de mais ou menos 270 escravos, numa boa viagem, alcançaria de 7 mil a 8 mil libras, sem contar a receita com o marfim. No mesmo ano, o retorno líquido de uma carga “mediana” que chegou em más condições foi de mais de 5700 libras.³¹ Em Liverpool, não eram raros os lucros de 100%, e houve uma viagem que teve um lucro líquido de pelo menos 300%. O *Lively*, aparelhado em 1737 com uma carga no valor de 1307 libras, voltou a Liverpool com produtos coloniais e letras de câmbio num total de

3080 libras, além de algodão e açúcar que foram remetidos mais tarde. O *Ann*, outro navio da cidade, partiu em 1751 com um aparelhamento e uma carga custando 1604 libras; no total, a viagem rendeu 3287 libras de lucro líquido. Uma segunda viagem em 1753 rendeu 8 mil libras numa carga e aparelhamento de 3153 libras.³²

Um autor setecentista calculou o valor dos 303737 escravos transportados em 878 navios de Liverpool, entre 1783 e 1793, em mais de 15 milhões de libras esterlinas. Deduzindo as comissões e outras taxas, além do custo do aparelhamento dos navios e do sustento dos escravos, ele chegou à conclusão de que o lucro médio anual fora acima dos 30%.³³ Os estudos modernos tendem a criticar um indevido exagero dos observadores da época. Mas, mesmo tomando os cálculos mais enxutos do professor Dumbell, o lucro líquido do *Enterprise* em 1803, estimado sobre os custos do aparelhamento e da carga, foi de 38%, enquanto o do *Fortune*, também em 1803, para uma carga de escravos de baixa qualidade, foi acima de 16%. Continuando com esses cálculos mais conservadores, o lucro do *Lottery* em 1802 foi de 36 libras por escravo; o do *Enterprise*, de dezesseis libras; o do *Fortune*, de cinco libras.³⁴ Calcula-se que o tráfico escravo, em seu conjunto, tenha gerado só para Liverpool, nos anos 1780, um lucro líquido de 300 mil libras anuais; e, em relação ao comércio muito menos lucrativo das Índias Ocidentais, costumava-se dizer na cidade que, se um a cada três navios rendesse, não seria prejuízo, e se dois deles rendessem já seria um bom negócio. Na média, apenas um navio em cinco ficava no vermelho.³⁵

Esses lucros parecem pequenos e insignificantes, comparados aos fabulosos 5000% que a Companhia

Holandesa das Índias Orientais atingiu algumas vezes em sua história. É até provável que os lucros do tráfico negreiro fossem menores do que os auferidos pela Companhia Britânica das Índias Orientais. Mas essas outras atividades comerciais eram muito menos importantes do que o comércio de escravos. Do ponto de vista mercantilista, o comércio indiano não era um bom negócio, pois drenava as reservas da Inglaterra para comprar artigos desnecessários, o que fazia muita gente da época pensar que “seria uma boa coisa para a cristandade que nunca se tivesse descoberto a navegação para as Índias Orientais pelo cabo da Boa Esperança”.³⁶ O tráfico de escravos, pelo contrário, era ideal porque se fazia usando artigos manufaturados britânicos e, no que se referia às colônias britânicas, estava indissociavelmente ligado ao comércio da agricultura colonial, o que tornava a Inglaterra independente dos estrangeiros para o abastecimento de produtos tropicais. Além disso, os lucros colossais do comércio holandês de especiarias se baseavam numa política de restrição rigorosa à produção para garantir preços altos, ao passo que o tráfico negreiro alimentava a indústria britânica em casa e a agricultura tropical nas colônias.

Assim, o “atraente meteoro africano”,³⁷ como disse um historiador de Liverpool daquela época, conheceu imensa popularidade. Embora grande parte do tráfico negreiro da cidade portuária inglesa fosse monopolizada por cerca de dez grandes empresas, muitos dos pequenos navios do ramo eram aparelhados por advogados, comerciantes de tecidos, merceeiros, barbeiros e alfaiates. As cotas do empreendimento eram subdivididas, ficando um com um oitavo, outro com 1/15, um terceiro com 1/32 e assim por diante. “Quase todos os homens em Liverpool estão no

comércio, e quem não pode mandar um fardo manda uma caixa [...] gente de quase todas as categorias se interessa numa carga para a Guiné, é por isso que [há] tantos barcos pequenos.”³⁸

A compra de escravos exigia tino comercial e grande perspicácia. Um angolano era sinônimo de imprestável; os coromantinos (axantes) da Costa do Ouro eram bons trabalhadores, mas rebeldes demais; os mandingas (Senegal) eram propensos ao furto; os eboés (Nigéria) eram tímidos e desanimados; os paupaus ou uidás (Daomé) eram os mais dóceis e de boa disposição.³⁹ Os escravos se destinavam ao trabalho agrícola pesado, e por isso os homens de físico robusto valiam mais do que as mulheres e as crianças — aquelas porque estavam sujeitas a interromper o trabalho devido à gravidez, e estas porque exigiam atenção até que tivessem condições de ficar sozinhas. Um negociante de Liverpool alertou seus agentes para que não comprassem escravos com hérnia, deficiência mental ou qualquer “condição antiga de fraqueza”.⁴⁰ Um poeta das Índias Ocidentais aconselhava que o traficante verificasse se o escravo tinha língua vermelha, peito largo e barriga não saliente.⁴¹ Compre rapazinhos, recomendou um feitor de Nevis; “os já crescidos acham difícil trabalhar; nunca tendo aprendido a trabalhar, não se dão bem e morrem ou nunca prestam para nada”.⁴²

Mas o tráfico negreiro sempre foi um empreendimento arriscado. “O Comércio Africano”, escrevia-se em 1795, “apresenta uma sucessão contínua de incertezas, o tempo para arrebanhar escravos varia, a extensão da Rota do Meio é incerta, um navio pode sofrer avaria parcial ou total, a mortandade pode ser alta, e podem surgir vários outros incidentes impossíveis de prever.”⁴³ A lavoura de cana,

além disso, era uma loteria. As dívidas, as falências e os longos prazos de pagamento dos fazendeiros causavam muita dor de cabeça aos comerciantes. “Como você sabe”, escreveu um deles, “a rapidez é a alma do negócio, tive muitas horas de ansiedade neste ano, e não gostaria de passar outra vez por isso nem pelo dobro do lucro que eu possa ter.”⁴⁴ De 1763 a 1778, os comerciantes atacadistas de Londres evitaram toda e qualquer relação com os comerciantes de escravos de Liverpool, na convicção de que o tráfico negreiro estava operando no prejuízo; entre 1772 e 1778, os comerciantes de Liverpool teriam perdido 700 mil libras.⁴⁵ Entre as trinta principais firmas que dominavam o comércio escravo desde 1773, doze tinham ido à falência em 1788, enquanto muitas outras tinham enfrentado prejuízos consideráveis.⁴⁶ A Revolução Americana provocou uma grave interrupção no tráfico. “Nosso comércio com a África, antes intenso, está parado”, lamentava um documento em 1775. Estando com seus “bravos navios guardados e sem uso”, os traficantes de escravos de Liverpool passaram a operar como corsários,⁴⁷ aguardando ansiosos pelo retorno da paz, sem jamais lhes ocorrer que estavam presenciando os estertores finais de uma velha época e as dores do parto de uma nova era.

Antes de 1783, porém, todas as classes da sociedade inglesa formavam uma frente unida em favor do comércio de escravos. A monarquia, o governo, a Igreja, a opinião pública em geral, todos apoiavam o tráfico negreiro. Eram poucos os protestos, e inócuos.

A monarquia espanhola lançou a moda que a realeza europeia veio a seguir até o final. Os palácios fortificados de Madri e Toledo foram construídos com o dinheiro que a Coroa recebia pelas licenças concedidas para o transporte de negros. Em 1701, houve um encontro entre os monarcas da Espanha e de Portugal para debater o problema aritmético de um contrato para 10 mil “toneladas” de negros firmado com os portugueses.⁴⁸ A rainha Cristina de Espanha, em meados do século XIX, participou abertamente do tráfico escravo para Cuba. A Corte portuguesa, quando se transferiu para o Brasil fugindo de Napoleão, não estranhou a atmosfera escravista de seu território colonial. Luís XIV reconhecia plenamente a importância do tráfico negreiro para a França e suas colônias. Entre os planos do Grande Eleitor para o crescimento da Prússia incluía-se o comércio de escravos africanos.⁴⁹

A expedição negreira de Hawkins partiu sob o patrocínio da rainha Elizabeth. Ela recomendou que não se embarcasse nenhum negro sem seu livre consentimento, o que “seria detestável e atrairia a vingança dos Céus sobre os empreendedores”. Mas a hipótese de um transporte negreiro feito democraticamente era tão realista quanto a possibilidade de uma negociação coletiva. A Real Companhia dos Empreendedores e a Real Companhia Africana estavam, como indicam seus nomes, sob a égide real e não raro contavam com investimentos da própria realeza.⁵⁰ Segundo Wilberforce, mais tarde Jorge III se opôs à extinção do comércio negreiro,⁵¹ e foi grande a alegria dos traficantes de escravos de Liverpool e dos donos de engenhos da Jamaica quando o duque de Clarence, futuro Guilherme IV, “ergueu o cacete” contra o fim do tráfico⁵² e

investiu contra Wilberforce, dizendo-o ou fanático ou hipócrita.⁵³

O governo britânico, antes de 1783, era unânime em incentivar o comércio de escravos. Os primeiros grandes rivais foram os holandeses, que monopolizavam o frete naval das colônias britânicas. A acirrada disputa comercial entre a Inglaterra e a Holanda, na segunda metade do século xvii, foi uma tentativa dos ingleses de romper a rede mercantil que os holandeses tinham criado em torno da Inglaterra e de suas colônias. “O que nós queremos”, disse Monk com uma objetividade militar, “é uma parte maior do comércio que os holandeses têm agora.”⁵⁴ Fosse uma guerra de fato ou uma paz nominal, durante trinta anos prolongou-se uma espécie de guerra privada entre a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais e a Real Companhia Africana.

Com a vitória sobre a Holanda, a Inglaterra ficou 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 entre mercantilismos rivais. A luta se travou no Caribe, na África, na Índia, no Canadá e nas margens do Mississippi, disputando o privilégio de saquear a Índia e o controle de alguns produtos de exportação vitais e estratégicos — negros; açúcar e tabaco; peixes; peles e suprimentos navais.⁵⁵ Entre as áreas, as mais importantes eram o Caribe e a África; entre as mercadorias, destacavam-se os negros e o açúcar. A principal questão era o controle do *asiento*. Esse privilégio foi concedido à Inglaterra pelo Tratado de Utrecht em 1713, em decorrência da vitória na Guerra de Sucessão Espanhola, e foi motivo de grandes comemorações populares no país. Chatham

alardeava orgulhoso que tinha sido sua guerra com a França que garantira à Inglaterra o controle quase total da costa africana e do comércio de escravos.

Era frequente que as assembleias coloniais criassem dificuldades para os traficantes de escravos, impondo altas tarifas sobre a importação de negros cativos, em parte para engordar a receita, em parte por medo do aumento da população escrava. Todas essas leis enfrentavam oposição no governo da metrópole, por insistência dos comerciantes que se opunham à tributação sobre o comércio realizado por nacionais britânicos. A Junta do Comércio determinou em 1708 que era “absolutamente necessário que um comércio tão benéfico ao reino seja empreendido com a máxima vantagem. O bom abastecimento das fazendas e das colônias com um número suficiente de negros a preços razoáveis é, em nossa opinião, o ponto central a se considerar”.⁵⁶ Em 1773, a Assembleia da Jamaica, com o propósito de aumentar a receita e reduzir o temor de rebeliões escravas, impôs uma taxa sobre cada negro importado. Os exportadores de Londres, Liverpool e Bristol protestaram, e a Junta de Comércio condenou a lei, dizendo-a injustificável, imprópria e prejudicial ao comércio britânico. O governador sofreu uma severa reprimenda por não ter sustado as tentativas de “frear e desencorajar um tráfico tão benéfico à nação”.⁵⁷ Como o conselheiro para os assuntos da agricultura colonial argumentou mais tarde:

Em toda a variedade de nossa administração dos assuntos públicos, em toda a variedade de partidos, a política em relação àquele comércio tem sido a mesma. [...] Em todos os períodos de nossa história, em quase todas as variações de nossa política, todos os setores e todas as categorias de políticos têm sucessivamente aprovado este comércio, têm votado pelo incentivo a ele e o têm considerado benéfico à nação.⁵⁸

O Parlamento era sensível à importância da escravidão e do comércio de escravos para a Inglaterra e suas colônias. Em 1750, Horace Walpole ironizou “o Senado britânico, aquele templo da liberdade e baluarte da cristandade protestante [...] avaliando métodos para aumentar a eficiência daquele horrendo tráfico de venda de negros”.⁵⁹ O Parlamento abrigou em seus majestosos salões muitos debates sobre a extinção do tráfico e a abolição da escravatura, e suas atas mostram os vigorosos defensores com que contavam os traficantes e os donos de escravos. Entre eles estava Edmund Burke. O paladino da conciliação da América colaborava com a crucificação da África. Em 1772, foi apresentado um projeto de lei à Câmara dos Comuns, proibindo o controle do Comitê Africano por pessoas que não participassem do tráfico escravo. Burke protestou, não contra a instituição do tráfico, mas pela exclusão da prerrogativa do voto de pessoas que tinham adquirido legalmente esse direito. Ele argumentou que apenas poucos eram acusados disso.

Não deveríamos imitar o modelo que nos foi estabelecido nas Sagradas Escrituras, e, se entre eles encontrarmos dez justos, pouparemos o conjunto? [...] Então não contrariemos a sabedoria de nossos ancestrais, que consideraram e reconsideraram este assunto, nem coloquemos na dependência de um monopólio o que se destinava a ser objeto de um comércio livre.⁶⁰

Bristol podia se permitir compartilhar a admiração geral pelo grande Liberal.

A Igreja também apoiava o comércio de escravos. Os espanhóis viam no tráfico uma oportunidade de converter os pagãos; e os jesuítas, os dominicanos e os franciscanos estavam maciçamente envolvidos na cultura canavieira, o que significava ter escravos. Há o caso de um velho diácono

da Igreja em Newport que invariavelmente, todos os domingos após a chegada de um negreiro na costa, rendia graças ao Senhor porque “mais um carregamento de seres ignorantes fora trazido a uma terra onde poderiam ter o benefício de uma revelação do Evangelho”.⁶¹ Mas, de modo geral, os fazendeiros britânicos eram contrários à cristianização de seus escravos. Ficavam mais teimosos e intratáveis, e portanto perdiam valor. A cristianização também significava que eles tinham de aprender inglês, o que permitiria que tribos diferentes se entendessem e conspirassem uma revolta.⁶² Havia outras razões materiais para a oposição dos fazendeiros. Em 1695, o governador de Barbados declarou que eles se recusavam a dar folga aos escravos nos domingos e dias santos;⁶³ ainda em 1823 a opinião pública britânica ficou chocada ao saber que os senhores de escravos tinham rejeitado uma moção para dar uma folga semanal aos negros, a qual visava ao fim do mercado escravo aos domingos.⁶⁴ A Igreja acatou obediente. A Sociedade para a Difusão do Evangelho proibiu o ensino cristão a seus escravos em Barbados,⁶⁵ e marcou a ferro seus novos escravos com a palavra “Sociedade”, a fim de diferenciá-los dos escravos dos senhores laicos;⁶⁶ os escravos originais eram herança de Christopher Codrington.⁶⁷ Sherlock, futuro bispo de Londres, assegurou aos fazendeiros que “o cristianismo e a adoção do Evangelho não fazem a menor diferença na propriedade civil”.⁶⁸ E tampouco esta significava algum impedimento à atividade clerical. Graças a sua contribuição para o *asiento*, o qual ele ajudou a elaborar como plenipotenciário britânico em Utrecht, o bispo Robinson de Bristol foi promovido à sé de Londres.⁶⁹ Os sinos das igrejas de Bristol repicaram alegremente à notícia da derrota do projeto de lei de

Wilberforce no Parlamento, propondo a extinção do tráfico negreiro.⁷⁰ O comerciante de escravos John Newton rendeu graças nas igrejas de Liverpool pelo êxito de sua última viagem antes de se converter, e rogou a Deus que o abençoasse na próxima. Newton instituiu uma missa duas vezes por dia em seu negreiro, sendo ele a oficiá-la pessoalmente, e estabeleceu um dia de jejum e orações, não para os escravos, mas para a tripulação. E declarou: “Nunca conheci horas mais doces ou mais frequentes de comunhão divina do que nas duas últimas viagens à Guiné”.⁷¹ O famoso cardeal Manning, do século XIX, era filho de um rico mercador das Índias Ocidentais que negociava produtos cultivados por escravos.⁷² Muitos missionários achavam vantajoso combater belzebu com belzebu. Segundo o estudo inglês mais recente sobre o tráfico, eles “consideravam que a melhor maneira de remediar o abuso dos escravos negros era dar um bom exemplo aos fazendeiros tendo eles mesmos escravos e fazendas, assim realizando na prática a salvação dos fazendeiros e o desenvolvimento de suas instituições”.⁷³ Os missionários morávios nas ilhas não hesitavam em ter escravos; os batistas, como escreve um historiador com uma delicadeza encantadora, não permitiam que seus primeiros missionários desaprovassem a propriedade de escravos.⁷⁴ O bispo de Exeter manteve seus 655 escravos até o fim, recebendo mais de 12700 libras de indenização em 1833.⁷⁵

Os historiadores da Igreja tecem justificativas capengas, alegando que foi muito lento o despertar da consciência para avaliar os males infligidos pela escravidão, e que a defesa eclesiástica da escravidão “simplesmente nasceu da falta de refinamento da percepção moral”.⁷⁶ Não há

necessidade dessas justificativas. A atitude do religioso era igual à atitude do laico. O século XVIII, como qualquer outro século, não podia se erguer acima de suas limitações econômicas. Como afirmou Whitefield ao defender a retirada daquele artigo da Constituição da Geórgia que proibia a escravidão, “é evidente que terras quentes não podem ser cultivadas sem negros”.⁷⁷

O não conformismo quacre não se estendeu ao tráfico de escravos. Em 1756, havia 84 quacres registrados como membros da Companhia de Mercadores em Comércio com a África, entre eles as famílias Barclay e Baring.⁷⁸ Os negócios com escravos estavam entre os investimentos mais lucrativos dos quacres, tanto ingleses quanto americanos, e o nome de um navio negreiro, *The Willing Quaker*, registrado em 1793 em Serra Leoa como proveniente de Boston,⁷⁹ é símbolo da aprovação que os círculos quacres dispensavam ao tráfico negreiro. A oposição quacre ao comércio de escravos surgiu inicialmente, e em larga medida, não na Inglaterra, mas nos Estados Unidos, entre as pequenas comunidades rurais do Norte, que não dependiam da mão de obra escrava. Como disse o dr. Gary: “É difícil evitar a impressão de que a oposição ao sistema escravista se restringia de início a um grupo que não auferia nenhuma vantagem direta com ele, e portanto tinha uma atitude objetiva”.⁸⁰

A Marinha sabia apreciar o valor das colônias das Índias Ocidentais e se recusava a colocar em risco a segurança delas. O posto naval das Índias Ocidentais era o “posto de honra”, e muitos almirantes tinham sido recebidos com grandes festas pelos senhores de escravos. Rodney era contrário à extinção do tráfico escravo.⁸¹ O conde St.

Vincent afirmava que a vida nas fazendas era um verdadeiro paraíso para o negro, se comparada à sua existência na África.⁸² A extinção não passava de uma “maldita doutrina execrável, adotada apenas por hipócritas”.⁸³ Os sentimentos do bravo almirante não estavam totalmente dissociados de considerações de ordem mais material. Em 1837, ele recebeu mais de 6 mil libras de indenização por seus 418 escravos na Jamaica.⁸⁴ A esposa de Nelson era nascida nas colônias, e as posições dele sobre o tráfico eram cristalinas. “Fui criado na boa e velha escola, e aprendi a apreciar o valor de nossas possessões nas Índias Ocidentais, e nem em campo nem no Senado seus justos direitos serão infringidos, enquanto eu tiver um braço para lutar em sua defesa ou uma boca para soltar minha voz contra a abominável doutrina de Wilberforce e seus aliados hipócritas.”⁸⁵

A escravidão existia sob as vistas dos ingleses setecentistas. Uma moeda inglesa, o guinéu, embora fosse e continue a ser rara, teve origem no comércio com a África.⁸⁶ Um ourives de Westminster fazia cadeados de prata para cães e negros.⁸⁷ Bustos de africanos e elefantes, símbolos do tráfico escravo, adornavam a Prefeitura de Liverpool. As insígnias e os equipamentos dos traficantes de escravos eram expostos à venda nas lojas e anunciados na imprensa. Os escravos eram abertamente vendidos em leilões.⁸⁸ Sendo os escravos propriedade de valor, com título reconhecido por lei, às vezes empregavam-se os carteiros como agentes para recapturar escravos fugitivos, e publicavam-se anúncios no órgão oficial do governo.⁸⁹ Empregados domésticos negros eram usuais. Negrinhos eram acompanhantes constantes de capitães de navios negreiros, de senhoras elegantes ou de mulheres de virtude

duvidosa. A heroína de Hogarth em *The Harlot's Progress* [A jornada da meretriz] tem um criadinho negro, e Orabella Burmester, personagem de Marguerite Steen, encarna a opinião setecentista inglesa em seu desejo de ter um negrinho que possa amar como um gatinho felpudo.⁹⁰ Os negros alforriados se destacavam entre os mendigos de Londres, e eram chamados de “graúnas de St. Giles”. Eram tão numerosos que em 1786 foi criada uma comissão parlamentar de assistência aos negros pobres.⁹¹

“Escravos não respiram o ar da Inglaterra”, escreveu o poeta Cowper. Era uma licença poética. Sustentou-se em 1677 que, “sendo os negros usualmente comprados e vendidos entre comerciantes, assim sendo mercadorias e também infiéis, pode haver propriedade sobre eles”. Em 1729, o procurador-geral decidiu que o batismo não acarretava a liberdade nem trazia nenhuma alteração à condição temporal do escravo; além disso, o escravo não se tornava livre ao ser levado à Inglaterra, e, estando na Inglaterra, o dono poderia obrigá-lo legalmente a voltar para a fazenda.⁹² Uma autoridade tão ilustre como sir William Blackstone sustentou que, “em relação a qualquer direito que o senhor tenha adquirido legalmente sobre o serviço perpétuo de fulano ou beltrano, este continuará exatamente no mesmo estado de sujeição por toda a vida”, na Inglaterra ou em qualquer outro lugar.⁹³

Portanto, quando o assíduo zelo de Granville Sharp, em 1772, levou à presença do juiz do Supremo Tribunal, lorde Mansfield, o caso do negro James Somersett, cujo dono estava prestes a remetê-lo de volta para a Jamaica, havia inúmeros precedentes que comprovavam a impureza dos ares ingleses. Mansfield se empenhou ao máximo em contornar a questão, sugerindo a manumissão do escravo,

mas saiu-se com a modesta declaração de que o caso não era “admitido ou aprovado pela lei da Inglaterra”, e determinou a libertação de Somersett. Esse processo ganhou grande repercussão, por obra dos interessados em exibir as vitórias do humanitarismo. O professor Coupland afirma que por trás do julgamento judicial estava um julgamento moral, e que o caso Somersett marcou o início do fim da escravidão em todo o Império Britânico.⁹⁴ Isso é mero sentimentalismo poético disfarçado de historiografia moderna. Benjamin Franklin denunciou com sarcasmo “a hipocrisia deste país, que encoraja um comércio tão detestável ao mesmo tempo que alardeia orgulhosamente sua virtude, seu amor à liberdade e a equidade de seus tribunais ao libertar um negro só”.⁹⁵ Dois anos depois do caso Somersett, o governo britânico desautorizou as Leis Jamaicanas que restringiam o tráfico de escravos. Em 1783, uma petição quacre pela extinção do tráfico foi solenemente rejeitada pelo Parlamento.

Além disso, também em 1783, o mesmo Mansfield julgou o caso do navio *Zong*. Faltando água a bordo, o capitão tinha lançado ao mar 132 escravos, e os proprietários acionaram a seguradora, alegando que a perda dos cativos se enquadrava na cláusula da apólice que cobria os “perigos do mar”. No parecer de Mansfield, “o caso dos escravos era igual a atirar cavalos ao mar”. Os danos materiais foram fixados em trinta libras por escravo, e jamais passou pela cabeça de qualquer humanitarista a ideia de que o capitão e os tripulantes deveriam ser processados por homicídio em massa. Em 1785, coube a Mansfield julgar outro caso envolvendo seguro, agora um navio britânico e um motim entre os escravos. Sua salomônica sentença foi que a companhia de seguros

deveria ressarcir o valor de todos os escravos mortos no motim ou em decorrência de contusões e ferimentos sofridos na ocasião, mas não os que tinham morrido saltando ao mar, engolindo água ou de “desgosto”, porque essas mortes não decorriam de lesões durante o motim; a companhia de seguros também não seria responsável por nenhuma desvalorização no preço dos sobreviventes.⁹⁶

O tráfico negreiro não era uma atividade da escória da sociedade inglesa. A filha de um comerciante de escravos nos garantiu que seu pai, embora corsário e capitão negreiro, era homem justo e bondoso, pai, marido e amigo exemplar.⁹⁷ Provavelmente era verdade. Os mais ativos nesse ramo de comércio eram homens respeitáveis, pais de família e excelentes cidadãos. O abolicionista Ramsay reconhecia esse fato com legítimo pesar e tentava justificá-lo argumentando que “nunca tinham examinado a natureza deste comércio, ingressaram nele e se conduziram como outros haviam feito antes deles, como uma coisa natural, a qual não demandava nenhuma explicação neste ou no outro mundo”.⁹⁸ A justificativa é desnecessária. O tráfico de escravos era um ramo do comércio, e muito importante. Um funcionário do setor disse certa vez que “um simples olhar de fato, um só minuto realmente gasto nos porões de escravos na Rota do Meio faria mais pela causa da humanidade do que a pena de um Robertson ou toda a eloquência coletiva do Senado britânico”⁹⁹ É de se duvidar. Como se disse mais tarde a propósito do tráfico cubano e brasileiro, era inútil declarar que a atividade era ímpia ou pouco cristã. Era um comércio lucrativo, e isso bastava.¹⁰⁰ Chegou-se a justificar o tráfico escravo como uma experiência muito pedagógica. “Pensem no efeito, no resultado de uma viagem escravista num juvenzinho no

começo da puberdade. [...] Que educação era uma viagem dessas para o menino da roça. Que ampliação da experiência para um garoto do campo. Voltando à terra, toda a sua visão da vida seria outra. Saía menino; voltava homem.”¹⁰¹

Os comerciantes de escravos estavam entre os principais humanitaristas da época. John Cary, defensor do tráfico, era famoso por sua integridade e humanitarismo, e foi o fundador de uma sociedade conhecida como “Associação dos Pobres”.¹⁰² O negreiro *Southwell* de Bristol recebeu esse nome por causa de um parlamentar de Bristol, que ganhou um monumento como súdito leal ao rei e ao país e homem fiel a suas convicções.¹⁰³ Bryan Blundell de Liverpool, um dos mercadores mais prósperos da cidade, ativo tanto no tráfico escravo quanto no comércio com as Índias Ocidentais, foi por muitos anos curador, tesoureiro, patrono-mor e financiador mais ativo de uma instituição de caridade, o Blue Coat Hospital, fundado em 1709.¹⁰⁴ Essa entidade recebeu grandes contribuições de outro comerciante de escravos de Liverpool, Foster Cunliffe. Era um pioneiro do tráfico negreiro. Ele e seus dois filhos constam como membros do Comitê de Liverpool de Comércio com a África em 1752. Tinham quatro navios negreiros com capacidade para 1120 escravos, cujos lucros permitiam abastecer doze navios com açúcar e rum, na volta à Inglaterra. Assim o apresenta uma inscrição na St. Peter’s Church: “Um cristão devoto e exemplar no exercício de todos os deveres públicos e privados, amigo da caridade, protetor dos pobres, inimigo apenas do vício e da indolência, viveu estimado por todos os que o conheciam [...] e morreu lamentado pelos bons e sábios”.¹⁰⁵ Thomas Leyland, um dos maiores comerciantes escravistas do

mesmo porto, em seu mandato como prefeito não teve a menor misericórdia pelos açambarcadores, pelos atravessadores e pelos revendedores no varejo, e era um flagelo para os malfeitores.¹⁰⁶ Os Heywood eram comerciantes de escravos e foram os primeiros a importar o algodão produzido com trabalho escravo dos Estados Unidos. Arthur Heywood era tesoureiro da Academia de Manchester, onde seus filhos estudaram. Um deles, Benjamin, foi eleito membro da Sociedade Literária e Filosófica de Manchester e admitido ao Billiard Club, o clube mais requintado que Manchester conheceu em toda a sua história, que só aceitava os homens mais seletos em termos de educação, posição e carreira. Ser admitido no círculo encantado dos Quarenta significava o reconhecimento incontestável como cavalheiro. Mais tarde, Benjamin Heywood organizou a primeira das exposições de artes e ofícios de Manchester.¹⁰⁷

Os traficantes de escravos ocupavam altos cargos na Inglaterra. A Real Companhia de Empreendedores do Comércio com a África, numa lista encabeçada por membros da realeza, incluía dois conselheiros municipais, três duques, oito condes, sete lordes, uma condessa e 27 cavaleiros.¹⁰⁸ Uma petição dos comerciantes de escravos de 1739 traz as assinaturas dos prefeitos de Liverpool e Bristol.¹⁰⁹ O Comitê de Bristol, criado em 1789 para se opor à extinção do tráfico, incluía cinco conselheiros municipais, um deles ex-capitão de um navio negreiro.¹¹⁰ Não poucos comerciantes de escravos ocuparam o mais alto cargo da municipalidade.¹¹¹ Os traficantes de escravos estavam solidamente estabelecidos nas duas Câmaras do Parlamento. Ellis Cunliffe representou Liverpool no Parlamento entre 1755 e 1767.¹¹² A família Tarleton,

importante no tráfico escravo, foi porta-voz da oposição de Liverpool ao fim do comércio negreiro no Parlamento.¹¹³ A Câmara dos Lordes, tradicionalmente conservadora, teve confirmada sua oposição instintiva ao fim do tráfico com a presença de muitos comerciantes de escravos com títulos de nobreza. Prestou ouvidos favoráveis à declaração do conde de Westmorland, o qual afirmou que muitos deles deviam seus assentos naquela câmara ao tráfico negreiro,¹¹⁴ e que a extinção da atividade era puro jacobinismo.¹¹⁵ Não admira que Wilberforce temesse a Câmara dos Lordes.¹¹⁶ Foi confiante que a Assembleia da Jamaica afirmou categoricamente em 1792 que “a segurança das Índias Ocidentais depende não só de não ser abolido o tráfico de escravos, mas também de uma imediata declaração da Câmara dos Lordes de que não admitirá a extinção do tráfico”.¹¹⁷

Houve alguns protestos de uns poucos intelectuais e prelados no século XVIII. Defoe, em sua “Reforma das Maneiras”, condenou o comércio de escravos. O poeta Thomson, em seu “Verão”, pintou um quadro dramático de um tubarão seguindo um navio negreiro. Cowper, depois de alguma hesitação, escreveu seus versos memoráveis em “A tarefa”. Blake escreveu seu belo poema sobre o “Garotinho negro”. Southey criou alguns versos pungentes sobre o “Marinheiro que tinha servido no Tráfico de Escravos”. Mas grande parte dessa literatura setecentista, como mostrou o professor Sypher numa análise exaustiva,¹¹⁸ concentrava-se no “negro nobre”, o príncipe injustamente capturado, superior a seus captores mesmo estando no cativeiro. Esse

sentimentalismo, típico do século XVIII em geral, não raro trazia o capcioso implícito de que a escravidão do negro não nobre seria justificada. Boswell, por outro lado, declarou enfaticamente que a extinção do tráfico de escravos fecharia os portões da caridade à humanidade e apelidou Wilberforce de “anão de nome bombástico”.¹¹⁹

Dois negociantes do século XVIII, Bentley e Roscoe, opuseram-se ao tráfico de escravos antes de 1783. Eles eram mais que negociantes: eram negociantes de Liverpool. Dois economistas do século XVIII condenaram o alto custo e a ineficiência da mão de obra escrava — Dean Tucker e Adam Smith, o sino de alarme, o arauto da nova era. As notas dissonantes não encontraram eco. O século XVIII endossava o apelo de Temple Luttrell:

Alguns cavalheiros podem, de fato, ter objeções ao tráfico de escravos como prática ímpia e desumana. Consideremos que, se quisermos manter e cultivar nossas colônias, o que só pode ser feito por negros africanos, certamente é melhor nos abastecermos desses trabalhadores em navios britânicos do que comprá-los por intermédio de agentes franceses, holandeses ou dinamarqueses.¹²⁰

Em certa ocasião, um cavalheiro das ilhas Maurício, ansioso em convencer o abolicionista Buxton de que “os negros eram o povo mais feliz do mundo”, pediu à esposa para confirmar suas palavras apresentando as impressões pessoais sobre os escravos que vira. “Oh, sim”, respondeu a boa esposa, “eles são muito felizes, tenho certeza; eu só achava muito estranho ver as cozinheiras pretas acorrentadas ao fogão.”¹²¹ Poucos ingleses antes de 1783 tinham qualquer dúvida, como a boa esposa, sobre a moralidade do tráfico de escravos. Os raros com alguma dúvida percebiam que as objeções, como disse

Postlethwayt, pouco peso teriam entre políticos que viam os grandes lucros nacionais resultantes do comércio negreiro. “Temos de tomar as coisas como elas são e raciocinar a partir delas em sua atual condição, e não a partir do que gostaríamos que elas fossem. [...] Não podemos pensar em renunciar ao tráfico de escravos, a despeito de meus votos por que isso possa acontecer.” Mais tarde, talvez, alguma nobre e bondosa alma cristã pudesse pensar em mudar o sistema, “o que, como agora são as coisas, talvez não ocorra tão facilmente”.¹²² Antes da Revolução Americana, a opinião pública inglesa em geral aceitava a posição do comerciante de escravos:

Embora traficar com criaturas humanas possa à primeira vista parecer bárbaro, desumano e desnaturado, ainda assim os comerciantes aqui têm a invocar em sua justificativa o mesmo que se pode dizer de alguns outros ramos do comércio, a saber, sua *vantagem*. [...] Em resumo, deste comércio resultam benefícios que ultrapassam em muito todos os males e inconvenientes, reais ou imaginários.¹²³

3. O comércio britânico e o comércio marítimo triangular

A. O COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

Segundo Adam Smith, a descoberta da América e da rota do cabo da Boa Esperança até as Índias são “os dois acontecimentos de maior grandeza e importância registrados na história da humanidade”. A importância da descoberta da América não estava nos metais preciosos ali encontrados, mas no novo mercado inesgotável que ela oferecia aos produtos europeus. Um dos principais efeitos foi “elevar o sistema mercantil a um grau de esplendor e glória que ele jamais teria alcançado de outra maneira”.¹ Ela gerou um enorme incremento do comércio mundial. Os séculos XVII e XVIII foram os do comércio, assim como o século XIX foi o da produção. Para a Inglaterra, comércio correspondia basicamente ao comércio marítimo triangular. Em 1718, William Wood afirmou que o comércio de escravos era “a fonte e origem de onde nascem os demais”.² Alguns anos depois, Postlethwayt definiu o tráfico de escravos como “o primeiro princípio e a fundação de todo o resto, a mola principal da máquina que coloca todas as rodas em movimento”.³

No comércio marítimo triangular, a Inglaterra — bem como a França e a América colonial — fornecia os navios e os produtos de exportação; a África, a mercadoria humana; as fazendas, as matérias-primas coloniais. O navio negreiro saía da metrópole com uma carga de artigos manufaturados. Estes eram trocados com lucro por negros na costa da África, os quais eram vendidos nas fazendas com mais lucro, em troca de uma carga de produtos coloniais que seriam levados de volta ao país de partida. Aumentando o volume do tráfico, o comércio triangular foi suplementado, mas nunca suplantado, por um comércio direto entre a Inglaterra e as Índias Ocidentais, no qual as manufaturas de produção interna eram trocadas diretamente por produtos coloniais.

Assim, o comércio marítimo triangular deu um triplo estímulo à indústria britânica. Os negros eram comprados com artigos britânicos; transportados para as fazendas, eles produziam açúcar, algodão, anil, melão e outros produtos tropicais, cujo processamento criava novas indústrias na Inglaterra; e, enquanto isso, a manutenção dos negros e seus donos nas fazendas fornecia mais um mercado à indústria britânica, à agricultura da Nova Inglaterra e aos pescadores da Terra Nova. Em 1750, praticamente não existia nenhuma cidade mercantil ou manufatureira na Inglaterra que não estivesse ligada de alguma maneira ao comércio colonial triangular ou direto.⁴ Os lucros obtidos forneceram um dos principais fluxos da acumulação do capital que, na Inglaterra, financiou a Revolução Industrial.

As ilhas das Índias Ocidentais tornaram-se o núcleo central do Império Britânico, postos de imensa importância para a grandeza e a prosperidade da Inglaterra. Foram os escravos negros que fizeram dessas colônias canavieiras as

colônias mais preciosas de que se tem notícia em todos os anais do imperialismo. Para Postlethwayt, eles eram “o esteio e apoio fundamental” das colônias, “pessoas valiosas” cujo trabalho fornecia à Inglaterra todos os produtos agrícolas das fazendas. O Império Britânico era “uma superestrutura magnificente do poder naval e do comércio americano sobre uma fundação africana”.⁵

Sir Josiah Child calculava que todo inglês nas Índias Ocidentais, “com os dez negros que trabalham com ele, contando o que comem, usam e vestem, daria emprego a quatro homens na Inglaterra”.⁶ Pelos cálculos de Davenant, uma pessoa nas ilhas, branca ou negra, era tão rentável quanto sete na Inglaterra.⁷ Outro autor avaliava que cada família nas Índias Ocidentais dava emprego a cinco marinheiros e outros tantos artesãos, manufatureiros e comerciantes, e que cada branco nas ilhas gerava dez libras anuais de lucro líquido para a Inglaterra, vinte vezes mais que seu equivalente dentro do país.⁸ William Wood estimou que um lucro de sete xelins anuais *per capita* era suficiente para enriquecer um país; cada branco nas colônias dava um lucro de mais de sete libras.⁹ Sir Dalby Thomas ia além: cada trabalhador nos canaviais era 130 vezes mais lucrativo para a Inglaterra do que um morador do país.¹⁰ O professor Pitman estimou que as fazendas das Índias Ocidentais britânicas, em 1775, valiam 50 milhões de libras esterlinas,¹¹ e os próprios fazendeiros chegaram a um valor de 70 milhões em 1788.¹² Em 1798, Pitt calculou que a renda anual proveniente das fazendas das Índias Ocidentais equivalia a 4 milhões de libras, em comparação a 1 milhão proveniente do resto do mundo.¹³ Como escreveu Adam Smith: “Os lucros de uma fazenda canavieira em qualquer uma de nossas colônias das Índias Ocidentais são

geralmente muito maiores do que os de qualquer outra cultura agrícola que se conheça na Europa ou na América”.¹⁴

Segundo Davenant, o total comercializado pela Inglaterra no final do século XVII gerava um lucro de 2 milhões de libras. O comércio dos produtos coloniais respondia por 600 mil libras; a reexportação dos produtos coloniais, por 120 mil libras; o comércio europeu, africano e levantino, por outras 600 mil libras; o comércio com as Índias Orientais, por 500 mil libras; e a reexportação de produtos das Índias Orientais, por 180 mil libras.¹⁵

Em 1776, sir Charles Whitworth fez uma compilação completa, a partir dos registros oficiais, das importações e exportações da Grã-Bretanha entre os anos de 1697 e 1773. Seu livro é inestimável para se ter uma ideia da importância relativa das colônias caribenhas e continentais no Império Britânico setecentista. Em 1697, as colônias das Índias Ocidentais forneceram 9% das importações britânicas, e as colônias do continente, 8%; enquanto isso, 4% das exportações britânicas foram para as Índias Ocidentais, e um pouco menos de 4% para o continente; por fim, as Índias Ocidentais responderam por 7% de todo o comércio britânico, e o continente, por 6%. Em 1773, as Índias Ocidentais ainda se mantiveram à frente, embora, como mercado exportador, tenham ficado atrás das colônias do continente, com população branca mais numerosa. Naquele ano, quase um quarto das importações britânicas veio do Caribe, e um oitavo do continente; o Caribe consumiu um pouco mais de 8% das exportações britânicas, e o continente, 16%; finalmente, 15% do comércio total da Grã-Bretanha realizou-se com as Índias Ocidentais, e 14% com o

continente. Tomando os totais para os anos de 1714 a 1773 e incluindo nesses totais o comércio com novas aquisições — colônias estrangeiras ocupadas temporariamente por forças britânicas durante a guerra ou colônias estrangeiras em geral —, temos o seguinte quadro: um quinto das importações britânicas veio do Caribe, e um nono do continente; 6% das exportações britânicas foram para o Caribe, e, para o continente, 9%; do comércio exterior total da Grã-Bretanha, 12% foram com o Caribe, e 10% com o continente. Nesses mesmos anos, 0,5% das importações britânicas veio da África, e 2% das exportações britânicas foram para a África, enquanto o comércio africano representava quase 1,5% do comércio britânico total. Portanto, deixando de fora as colônias monocultoras do continente (Virgínia, Maryland, Carolina, Geórgia), o comércio triangular e o comércio das Índias Ocidentais representaram praticamente um sétimo do comércio total britânico durante os anos de 1714 a 1773.

O valor impressionante das colônias das Índias Ocidentais pode ser apresentado de maneira mais vívida comparando-se cada ilha colonial britânica com as colônias do continente. Em 1697, as importações britânicas de Barbados foram o quádruplo da soma das importações das colônias cerealistas;* as exportações para Barbados foram ligeiramente maiores. A pequena ilha de Barbados, com seus 430 quilômetros quadrados, valia mais para o capitalismo britânico do que a Nova Inglaterra, Nova York e a Pensilvânia somadas. Em 1773, as importações britânicas da Jamaica representaram mais que o quádruplo de todas as importações somadas das colônias cerealistas; as exportações britânicas para a Jamaica foram quase um terço maiores do que as destinadas à Nova Inglaterra e

ficaram apenas um pouco abaixo das destinadas a Nova York e Pensilvânia juntas. Para os anos 1714-73, as importações britânicas de Monserrat foram o triplo das importações da Pensilvânia; as importações de Nevis foram quase o dobro das de Nova York; as importações de Antígua foram mais do que o triplo das da Nova Inglaterra. As importações de Barbados foram mais do que o dobro daquelas provenientes das colônias cerealistas; as importações da Jamaica foram quase o sêxtuplo. Nos mesmos anos, a Jamaica era, como mercado importador, tão valiosa quanto a Nova Inglaterra; Barbados e Antígua somadas significavam tanto quanto Nova York para os exportadores britânicos; Montserrat e Nevis juntas eram um mercado melhor do que a Pensilvânia. As exportações britânicas para a África nesses anos eram apenas 10% menores do que as destinadas à Nova Inglaterra, ao passo que as importações britânicas da África ficaram 25% acima das de Nova York e representaram mais do que o dobro que as da Pensilvânia.¹⁶

Os mercantilistas estavam entusiasmados. O comércio triangular e o comércio associado com as ilhas canavieiras, devido à navegação mercantil que incentivavam, eram mais valiosos para a Inglaterra do que suas minas de estanho ou carvão.¹⁷ Eram colônias ideais. Não fosse por elas, a Grã-Bretanha não teria ouro nem prata, exceto o que recebesse do comércio ilícito com as colônias espanholas, e ficaria com uma balança comercial desfavorável.¹⁸ Os produtos tropicais, ao contrário dos do norte do continente, não concorriam com sua produção interna. Mostravam poucos sinais daquele desenvolvimento industrial que era o receio constante no que se referia ao continente. A grande população negra era uma garantia eficaz contra aspirações

à independência.¹⁹ Tudo isso se combinava numa só palavra: açúcar. “O prazer, a glória e a grandeza da Inglaterra”, escreveu sir Dalby Thomas, “têm sido mais fomentados pelo açúcar do que por qualquer outra mercadoria, sem excetuar a lã.”²⁰

Havia apenas uma ressalva: o monopólio. A filosofia econômica da época não tinha espaço para a abertura dos portos, e o comércio colonial constituía um monopólio rígido do reino. Os mercantilistas eram inflexíveis nesse ponto. “As colônias”, escreveu Davenant,

são uma força para a metrópole, enquanto estão sob boa disciplina, enquanto são estritamente levadas a observar as leis fundamentais do país, e enquanto se mantêm sob sua dependência. Mas, não sendo assim, elas são piores do que membros amputados do corpo político, sendo em verdade como armas ofensivas arrebatadas a uma nação que se voltam contra ela tão logo tenham ocasião.²¹

As colônias, em troca de sua prosperidade, deviam à metrópole, na opinião de Postlethwayt, gratidão e um dever indispensável — “estar na dependência direta da metrópole e curvar seus interesses a ela”.²²

Foi sobre essas ideias que o sistema mercantil se ergueu. As colônias eram obrigadas a enviar seus produtos valiosos apenas para a Inglaterra, e utilizando navios ingleses. Não podiam comprar nenhuma mercadoria que não fosse britânica ou, sendo estrangeira, que não tivesse passado primeiramente pela Inglaterra. E como deviam trabalhar tal qual bons filhos para a maior glória da terra matriz, elas estavam reduzidas a um estado de vassalagem permanente e confinadas somente à exploração de seus recursos agrícolas. Não podiam fabricar nenhum prego, nenhuma ferradura — dizia Chatham —, nem chapéus, ferro

ou açúcar refinado. Em troca, a Inglaterra fazia uma concessão: os produtos coloniais tinham o monopólio de seu mercado interno.

O elemento que dava sustentação a esse edifício eram as Leis de Navegação, “medidas inglesas concebidas para finalidades inglesas”.²³ As Leis de Navegação visavam aos holandeses — “os pais adotivos”, como diz Andrews, das primeiras colônias britânicas²⁴ —, que forneciam crédito, entregavam mercadorias, compravam produtos coloniais, faziam o frete para a Europa, tudo a tarifas mais atraentes do que os britânicos poderiam oferecer num mercado livre. Mas as leis visavam também aos escoceses e aos irlandeses,²⁵ e a tentativa da Escócia de criar uma Companhia Africana independente²⁶ gerou grandes temores na Inglaterra e, em larga medida, foi responsável pela Lei da União em 1707. As ilhas canavieiras protestavam contra esse monopólio comercial. Aqueles que, em 1840, foram os mais veementes na oposição ao livre-comércio tinham sido, em 1660, seus mais ardorosos defensores. Em 1666, o governador de Barbados pedia “licença para ser direto com Sua Majestade, pois ele chegou ao nó do problema. [...] O livre-comércio é a vida de todas as colônias [...] quem aconselhou Sua Majestade a restringir e tolher suas colônias é mais um mercador do que um bom súdito”.²⁷ Seu sucessor repetiu a advertência: “Os senhores devem abrir os portos [das colônias] a todos os que forem comerciar com elas. A maneira usual que foi adotada para as novas fazendas é, em minha humilde opinião, um pouco errônea. Meus lordes, a Lei de Comércio e Navegação na Inglaterra certamente será, com o tempo, a ruína de todas as fazendas estrangeiras de Sua Majestade”.²⁸ Os lordes da Câmara do Comércio decidiram “dar-lhe uma advertência

por defender essa máxima do livre-comércio” e o repreenderam severamente por “esses princípios perigosos que ele sustenta, contrários às leis estabelecidas do reino e à sua evidente vantagem”.²⁹

Essas ideias subversivas não podiam ser toleradas numa época que ouvia demandas para a ampliação das Leis de Navegação, mediante a inclusão de cláusula para que os navios “ingleses” fossem construídos com madeira inglesa e usando lona feita por ingleses, e que se aprovasse uma legislação determinando que os mortos fossem sepultados com mortalhas de lã inglesa e todos os escravos e trabalhadores das plantações fossem obrigados a usar lãs inglesas, a fim de incentivar a principal indústria da Inglaterra. Os negros, item de exportação mais importante da África, e o açúcar, item mais importante de exportação das Índias Ocidentais, eram as principais mercadorias enumeradas nas Leis de Navegação. Mas os fazendeiros de cana das Índias Ocidentais nunca aceitaram essas limitações a seu comércio. Finalmente, em 1739 eles conseguiram uma alteração na citada legislação, mas tão limitada e incluindo apenas mercados estrangeiros tão pobres na Europa — ao sul do cabo Finisterra — que as vantagens foram nulas. Todavia, mesmo essa concessão, por irrisória que fosse, despertou a ira dos mercadores ingleses. Como declarava uma petição de Liverpool antes que a medida se sagra-se lei, “ela será altamente prejudicial em muitos casos aos negócios e às manufaturas, ao comércio e à navegação da Grã-Bretanha em geral e deste porto em particular”.³⁰ Cem anos depois, voltaria a se travar o mesmo conflito, em forma mais aguçada, entre o monopólio e o livre-comércio, entre o mercantilismo e o *laissez-faire*. Os antagonistas eram os mesmos:

comerciantes e industriais britânicos de um lado, fazendeiros de cana das Índias Ocidentais de outro. Mas o capitalismo britânico, agora inteiramente favorável ao monopólio, era antes inteiramente favorável ao livre-comércio; os fazendeiros das Índias Ocidentais, por outro lado, esqueceram todos os seus nobres sentimentos em favor do livre-comércio e se aferraram tenazmente ao princípio do monopólio que antes condenavam por torná-los “escravos dos comerciantes”.³¹

B. A NAVEGAÇÃO COMERCIAL E A CONSTRUÇÃO NAVAL

O comércio externo, naturalmente, trouxe em sua esteira um enorme desenvolvimento da navegação comercial e da construção naval. Uma das vantagens não menos importantes do comércio triangular foi sua contribuição à armada inglesa. Naquela época, a diferença entre um navio mercante e um navio de guerra era menor do que hoje. A “longa viagem” era uma escola notável para os marinheiros; os navios mercantes representavam um auxílio inestimável para as forças navais em tempos de guerra; e os defensores do comércio de escravos sustentavam que a extinção do tráfico negreiro aniquilaria a marinha ao cortar uma grande fonte de marinheiros.³² Como escreveu um comerciante de escravos de Liverpool: “É um assunto de sobeja importância para este reino — se algum dia for *abolido*, a importância naval deste reino estará abolida junto com ele, e então nossa bandeira deixará gradualmente de se altear triunfante sobre os mares”.³³

Em 1678, os membros da Comissão Aduaneira declararam que o comércio de produtos coloniais era um dos grandes sustentáculos da navegação mercantil e dos marinheiros da Inglaterra e um dos principais setores do comércio britânico.³⁴ Aqui também as colônias açucareiras estavam muito à frente das colônias cerealistas. O número de navios ingleses com destino às colônias canavieiras era maior do que os destinados à soma de todas as colônias do continente. Em 1690, as colônias canavieiras empregavam 114 navios, com 13600 toneladas e 1203 marinheiros; as colônias continentais, 111 navios, com 14320 toneladas e 1271 marinheiros.³⁵ Entre 1710 e 1714, seguiram 122 mil toneladas de carga marítima britânica para as Índias Ocidentais, e 112 mil para o continente.³⁶ O comércio com as Índias Ocidentais em 1709 empregava 10% da frota britânica utilizada no comércio exterior.³⁷ Entre 1709 e 1787, a frota britânica usada no comércio exterior quadruplicou;³⁸ o número de navios que zarpavam para a África se multiplicou doze vezes, e a tonelagem, onze vezes.³⁹

A construção naval na Inglaterra recebeu um estímulo direto do comércio marítimo triangular. Construía-se navios especiais para o tráfico negreiro, somando capacidade e velocidade na tentativa de reduzir a mortalidade. Muitos armadores de Liverpool eram também comerciantes de escravos. A principal firma era a Baker & Dawson, uma das maiores exportadoras de escravos para as Índias Ocidentais e, a partir de 1783, fornecedora de escravos para as colônias espanholas. John Gorell era um dos membros baseados em Liverpool da Companhia de Mercadores em Comércio com a África. John Okill, um dos armadores mais prósperos de Liverpool, também era

associado, mas parecia evitar o tráfico de escravos. Num porto cuja prosperidade estava intimamente vinculada ao comércio de escravos, William Rathbone era uma excentricidade em sua recusa de fornecer madeira para a construção de navios destinados ao tráfico negreiro,⁴⁰ que empregava metade dos marinheiros de Liverpool.⁴¹

A indústria naval, tal como a indústria em geral, estava dividida acerca da organização do comércio escravo. Alguns setores eram favoráveis à Real Companhia Africana; outros defendiam o livre-comércio.⁴² Mas sobre a questão da extinção do tráfico a indústria formava uma frente unida, sustentando que ela destruiria as próprias bases da superioridade naval e imperial da Grã-Bretanha. A primeira reação de Liverpool à lei de 1788 regulamentando a capacidade dos navios negreiros foi gerar o desemprego de 22 comandantes, 47 imediatos e 350 marujos, todos com suas respectivas famílias, além dos varejistas que dependiam indiretamente do comércio com a África.⁴³

Além dos marinheiros, havia os ofícios complementares. Carpinteiros, pintores e construtores navais; comerciantes e artesãos ligados aos consertos, aos equipamentos e aos carregamentos; comissões, salários, seguros, taxas portuárias — tudo dependia parcialmente dos navios que comerciavam com a África. Para atender aos navios, em 1774 havia quinze cordoarias em Liverpool.⁴⁴ Poucas pessoas na cidade, dizia-se, não seriam afetadas, direta ou indiretamente, pela extinção do tráfico.⁴⁵

As ilhas canavieiras deram ainda outra contribuição ao desenvolvimento da navegação comercial. A economia

específica desenvolvida nas Índias Ocidentais se concentrava nos produtos agrícolas para exportação, enquanto os alimentos eram importados. O mais importante de todos os gêneros alimentícios era o peixe, artigo caro ao coração de todo mercantilista, pois dava emprego aos navios e formação aos marinheiros. A Inglaterra aprovou leis incentivando o consumo de peixe. A sexta-feira e o sábado eram dias reservados ao peixe. Ele era um item importante na dieta dos escravos nas fazendas, e o comércio do arenque inglês tinha como mercado principal as fazendas de cana-de-açúcar.⁴⁶ O setor pesqueiro da Terra Nova dependia em grau considerável da exportação anual de peixe seco para as Índias Ocidentais, os refugos ou “peixes de pobre” que não se prestavam “a nenhum outro consumo”.⁴⁷ Assim se alimentou uma tradição das Índias Ocidentais. Ainda hoje, o bacalhau salgado importado é um prato favorito em praticamente todos os lares prósperos das Índias Ocidentais; mas, se ainda não se presta “a nenhum outro consumo”, isso não sabemos.

O aumento da navegação comercial submeteu os portos ingleses do século XVIII a uma pressão intolerável. A quantidade de navios entrando no porto de Londres triplicou entre 1705 e 1795, e a tonelagem quadruplicou, sem contar os navios menores empregados no comércio costeiro. Os armazéns das docas eram inadequados para as importações. Os navios carvoeiros não podiam ser descarregados, e o preço do carvão subiu vertiginosamente. O açúcar era empilhado em carreiras de seis a oito barricas de altura no cais, aumentando o risco de incêndio e facilitando os roubos. Desenvolveu-se uma grande rede de crime organizado, envolvendo cerca de 10 mil pessoas.

Calculava-se o total de depredações anuais nas docas em meio milhão de libras, e metade desse valor se referia a navios vindos do Caribe.

Os mercadores das Índias Ocidentais começaram a lidar pessoalmente com o problema. Organizaram uma força especial de guardas para cuidar dos roubos e montaram um registro geral dos estivadores que descarregavam os navios das Índias Ocidentais. Fizeram pressão junto ao Parlamento e por fim conseguiram um decreto autorizando a construção das Docas das Índias Ocidentais. Receberam o monopólio por 21 anos para carregar e descarregar navios do comércio com as Índias Ocidentais. A pedra fundamental foi assentada em 1800, e à cerimônia seguiu-se uma elegante recepção para os dignitários presentes, não faltando o devido brinde à prosperidade das colônias das Índias Ocidentais. As docas foram inauguradas publicamente em 1802: o primeiro navio recebeu o nome do primeiro-ministro, o segundo foi carregado com seiscentas toneladas de açúcar.⁴⁸

C. O CRESCIMENTO DAS GRANDES CIDADES PORTUÁRIAS DA INGLATERRA

O desenvolvimento do comércio triangular, da navegação mercantil e da construção naval levou ao crescimento das grandes cidades portuárias. Bristol, Liverpool e Glasgow, como portos e centros comerciais, ocupavam na era mercantil a posição que Manchester, Birmingham e Sheffield ocupariam mais tarde na era industrial.

Afirmou-se em 1685 que não existia praticamente nenhum varejista em Bristol que não tivesse uma cota a bordo de algum navio com destino à Virgínia ou às Antilhas. Até mesmo os párocos não falavam de outra coisa que não fosse comércio, e dizia-se de caçoada que os donos das cargas de Bristol não eram comerciantes, e sim artesãos.⁴⁹ As taxas portuárias subiram de 10 mil libras em 1634 para 334 mil em 1785. As tarifas pela atracação e movimentação de cargas, que recaíam sobre qualquer navio acima de sessenta toneladas, duplicaram entre 1745 e 1775.⁵⁰

Foi o comércio de escravos e de açúcar que converteu Bristol na segunda cidade da Inglaterra durante o século XVIII, até 1775. Como escreveu um analista local:

Não existe um tijolo na cidade que não tenha sido cimentado com o sangue de um escravo. Mansões suntuosas, padrões de vida luxuosos, criadagens de libré foram frutos da riqueza construída com os gemidos e sofrimentos dos escravos comprados e vendidos pelos mercadores de Bristol. [...] Em sua simplicidade infantil, podiam não sentir a iniquidade daquele comércio, mas podiam sentir que era lucrativo.⁵¹

Uma análise da composição de um comitê montado em 1789 para se opor ao movimento pela extinção do tráfico negreiro mostra que, entre os membros eleitos, nove eram comerciantes que em algum momento foram prefeitos de Bristol, cinco eram corregedores, e sete tinham sido ou viriam a ser mestres da Sociedade de Empreendedores Mercantis.⁵²

Quando Bristol foi suplantada por Liverpool no tráfico de escravos, a cidade transferiu sua atenção do comércio triangular para o comércio açucareiro direto. Ela diminuiu o número de navios para a África e aumentou o número de navios direto para o Caribe. Em 1700, o porto tinha 46

navios empregados no comércio com as Índias Ocidentais.⁵³ Em 1787, havia trinta navios de Bristol no comércio escravo e 72 no comércio com as Índias Ocidentais; aqueles com uma média de 140 toneladas cada, estes com 240.⁵⁴ Em 1788, o número de navios de Bristol em comércio com as ilhas Leeward era igual — e com a Jamaica, quase igual — ao de navios empregados no comércio com a África.⁵⁵ Quase um terço da tonelagem que entrava e mais de um terço da tonelagem que saía de Bristol se referiam ao comércio com as colônias açucareiras;⁵⁶ e havia o festivo costume em Bristol de celebrar a chegada do primeiro navio açucareiro do ano com a distribuição de vinho por conta do feliz proprietário.⁵⁷ O comércio com as Índias Ocidentais rendia a Bristol o dobro do que a cidade auferia com todo o restante do comércio praticado no ultramar. Ainda em 1830, cinco oitavos das atividades comerciais desempenhadas pela cidade se deviam às Índias Ocidentais, e dizia-se em 1833 que, sem as ilhas, Bristol não passaria de um porto de pesca.⁵⁸

Bristol tinha sua própria Sociedade das Índias Ocidentais. A Câmara Municipal distribuía fundos para aliviar os problemas causados por incêndios nas ilhas canavieiras. Era usual que os filhos mais jovens e os sócios mais novos das empresas passassem alguns anos nas fazendas antes de entrar no ramo na própria Inglaterra. No século XVIII, os membros do Parlamento por Bristol estavam frequentemente associados, de uma maneira ou de outra, às fazendas canavieiras, e essas ilhas se tornaram tão importantes para Bristol que, na primeira metade do século XIX, a cidade sempre esteve representada no Parlamento por algum proprietário das Índias Ocidentais — um Baillie, um

Protheroe ou um Miles. James Evan Baillie exortou seus concidadãos a não deitar o machado nas raízes de suas fortunas apoiando a abolição da escravatura nas ilhas.⁵⁹ Sua prosperidade pessoal também estava em jogo. As indenizações pagas à família pelos numerosos escravos que possuíam em Trinidad e na Guiana Inglesa ultrapassaram 62 mil libras.⁶⁰ Bristol apresentou oposição cerrada ao nivelamento das tarifas sobre o açúcar, que deu o golpe de misericórdia no monopólio das Índias Ocidentais. A partir daí, o comércio de Bristol com as Índias Ocidentais declinou rapidamente. Em 1847, 40% da tonelagem do porto tinha como destino as Índias Ocidentais, e os navios que voltavam das ilhas representavam meros 11%. Em 1871, nenhum navio saiu de Bristol com destino à Jamaica, e a tonelagem vinda das ilhas não alcançou nem 2% das chegadas. O comércio de Bristol com as ilhas só ressurgiu no final do século XIX, com a entrada da banana no mercado mundial.⁶¹

O que o comércio com as Índias Ocidentais fez para Bristol, o tráfico de escravos fez para Liverpool. Em 1565, Liverpool tinha 138 chefes de família, apenas sete ruas habitadas e doze navios de 223 toneladas em sua marinha mercante. Até o final do século XVII, o único evento local de alguma importância foi o cerco da cidade durante a Guerra Civil inglesa.⁶² Na coleta de impostos para a construção de navios, Strafford tributou Liverpool em quinze libras; Bristol pagou 2 mil libras.⁶³ A frota entrando em Liverpool aumentou quatro vezes e meia entre 1709 e 1771; a tonelagem de saída aumentou seis vezes e meia. O número

de navios pertencentes ao porto quadruplicou no mesmo período, e a tonelagem e a quantidade de marinheiros mais que sextuplicaram.⁶⁴ A receita alfandegária disparou de uma média de 51 mil libras entre os anos de 1750 e 1757 para 648 mil em 1785.⁶⁵ As taxas portuárias aumentaram duas vezes e meia entre 1752 e 1771.⁶⁶ A população passou de 5 mil habitantes em 1700 para 34 mil em 1773. Em 1770, Liverpool já tinha fama suficiente como cidade integrante do mundo comercial para que Arthur Young fosse visitá-la em suas viagens pela Inglaterra.⁶⁷

O abolicionista Clarkson afirmava que o crescimento de Liverpool se devia a várias causas, entre elas o comércio de sal, o aumento prodigioso da população de Lancashire e o rápido crescimento das manufaturas de Manchester.⁶⁸ Este é um exemplo especialmente flagrante de confundir os efeitos com as causas. Foi apenas a acumulação de capital de Liverpool que permitiu o crescimento da população de Lancashire e incentivou as manufaturas de Manchester. Essa acumulação de capital proveio do tráfico de escravos, cuja importância foi mais bem apreciada pelos contemporâneos do que pelos historiadores posteriores.

Era comum dizer que várias das ruas principais de Liverpool tinham sido traçadas pelas correntes dos escravos africanos, e que as paredes das casas haviam sido cimentadas pelo seu sangue.⁶⁹ Uma rua tinha o apelido de “Travessa do Negro”.⁷⁰ O prédio da Alfândega, em tijolo vermelho, era decorado com cabeças de negros.⁷¹ Conta uma história que um ator na cidade foi vaiado pelo público ao se apresentar bêbado, e não pela primeira vez; então ele se aprumou e declarou com ar majestoso e ofendido: “Não vim aqui para ser insultado por um bando de canalhas,

numa cidade infernal onde cada tijolo é cimentado com o sangue de um africano”.⁷²

Calculou-se em 1790 que os 138 navios que saíram de Liverpool para a África representavam um capital de mais de 1 milhão de libras. O provável prejuízo de Liverpool com a extinção do tráfico negreiro foi então calculado como superior a 7,5 milhões de libras.⁷³ O fim do tráfico, dizia-se, arruinaria a cidade. Destruiria as bases de seu comércio e o princípio de sustentação da indústria e da riqueza da nação. “Que vã ilusão de liberdade”, indagava-se em Liverpool, “pode cegar as pessoas e levá-las a tal licenciosidade a ponto de considerar ilegal um comércio que é um costume imemorial, ratificado e sancionado por várias Leis do Parlamento?”⁷⁴

Essa dependência em relação ao tráfico se mostrou muito constrangedora para os historiadores sensíveis e patrióticos. Como afirmou um historiador de Bristol, em 1939, uma geração que viu a espoliação da Etiópia, o desmembramento brutal da China e a pilhagem da Tchecoslováquia não pode se dar ao luxo de condenar o tráfico escravo.⁷⁵ Na opinião de um funcionário municipal de Liverpool, a cidade sofreu mais do que merecia com o estigma associado ao comércio negreiro. Se não tivesse existido o tráfico de escravos, a energia e a perseverança indômita de seus habitantes ter-lhe-iam garantido uma prosperidade equivalente em outras direções — e com a mesma eficácia, ainda que talvez não com a mesma rapidez.⁷⁶ Segundo ainda outro autor de Liverpool, não havia nada de depreciativo no fato de seus ancestrais terem lidado com “pretos”, e os horrores do tráfico negreiro eram superados pelos horrores do comércio de bebidas de Liverpool. Mas, no final das contas, “foi o capital formado no

tráfico de escravos africanos que construiu algumas de nossas docas. Foi o preço em carne e sangue humanos que nos deu o impulso inicial”. Alguns daqueles que enriqueceram com o tráfico de escravos traziam no peito um coração compassivo, que se amolecia com os pobres de Liverpool, enquanto os lucros do tráfico negreiro representavam “uma entrada de riquezas à qual provavelmente nenhuma comunidade comercial se sentiria persuadida a renunciar por qualquer argumento que fosse”.⁷⁷

Até a Lei da União de 1707, a Escócia não tinha autorização para participar do comércio colonial. Quando enfim a obteve, colocou Glasgow no mapa. O açúcar e o tabaco foram as bases de sua prosperidade no século XVIII. O comércio colonial incentivou o crescimento de novas indústrias. Como escreveu o bispo Pococke em 1760, depois de visitar Glasgow: “A cidade tem sentido mais do que todas as outras as vantagens da União, devido ao comércio com as Índias Ocidentais que eles realizam, o qual é muito grande, especialmente em tabaco, anil e açúcar”.⁷⁸ A refinação de açúcar continuou a ser uma indústria importante no Clyde Valley até o eclipse das ilhas das Índias Ocidentais em meados do século XIX.

D. OS PRODUTOS DO COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

Agora é preciso traçar o desenvolvimento industrial na Inglaterra, que foi incentivado direta ou indiretamente pelos produtos do comércio marítimo triangular.

As amplas ramificações do comércio de escravos na indústria inglesa são exemplificadas por este carregamento para a África no ano de 1787: artigos de algodão e linho, lenços de seda, tecidos grosseiros de lã azul e vermelha, tecidos de fibra tingida encarnada, chapéus finos e rústicos, gorros de lã penteada, armas de fogo, pólvora, munição, sabres, barras de chumbo, barras de ferro, bacias de estanho, panelas e frigideiras de cobre, bules de ferro, ferragens de diversos tipos, peças de vidro e cerâmica, baús de couro e camurça, contas e miçangas variadas, anéis e enfeites de ouro e prata, papel, tecidos xadrez finos e grosseiros, toucas e camisas de folhos de linho, bebidas inglesas e estrangeiras e tabaco.⁷⁹

Esse sortimento variado era típico da carga de um traficante de escravos. Enfeites vistosos para os africanos, utensílios domésticos, tecidos e roupas de toda espécie, ferro e outros metais, além de armas, algemas e grilhões: essa produção incentivava o capitalismo, fornecia emprego para a mão de obra britânica e gerava grandes lucros para a Inglaterra.

1. Lã

Antes do extraordinário desenvolvimento da indústria de tecidos de algodão na Revolução Industrial, a lã era a menina dos olhos das manufaturas inglesas. Figurava em lugar de destaque em todas as considerações a respeito do tráfico de escravos nos cem anos que se seguiram a 1680. O carregamento de um navio negreiro não estaria completo se não tivesse alguns artigos de lã — sarjas de lã penteada, lãs finas, *perpetuanas* [uma sarja mais resistente], lãs cruas

de fio longo. Às vezes o tecido tinha o nome do local onde era fabricado inicialmente. O Bridwaters representava a participação de Bridgewater no mercado colonial; o Welsh Plaines, um tecido de lã dos mais simples, era feito em Gales e no oeste da Inglaterra.

Um comitê parlamentar de 1695 expressou a opinião pública de que o comércio com a África era um incentivo à manufatura de lã.⁸⁰ Entre os argumentos apresentados para demonstrar a importância do tráfico de escravos, as exportações de lã sempre apareciam em primeiro lugar. Um panfleto de 1680, ilustrando a utilidade pública e as vantagens do comércio africano, começa com “a exportação de nossas manufaturas nativas de lã e outras em grande quantidade, que antes eram em sua maioria importadas da Holanda [...] com isso, a lã desta nação é muito mais consumida e usada do que anteriormente, e empregam-se muitos milhares de pobres”.⁸¹ Da mesma forma, a Real Companhia Africana afirmou numa petição, em 1696, que o tráfico negreiro deveria ter o apoio da Inglaterra, porque fomentava as exportações de artigos de lã e outros manufaturados ingleses.⁸²

As manufaturas de lã do reino desempenharam um papel importante na longa e acirrada controvérsia que se travou entre a Real Companhia Africana e os comerciantes independentes. Os fornecedores da companhia argumentavam que os entrelopos transtornavam e tumultuavam o comércio, e que o setor declinou quando foi alterado o monopólio da companhia. Em 1694, os fabricantes de tecidos de Witney fizeram uma petição ao Parlamento defendendo o monopólio. Os trabalhadores têxteis de Shrewsbury seguiram o exemplo em 1696, e os tecelões de Kidderminster também, com duas petições no

mesmo ano. Em 1709 foi a vez dos tecelões de Exeter e dos comerciantes de lã de Londres, e em 1713 vários comerciantes envolvidos com artigos de lã também tomaram o partido da companhia.⁸³

Mas, de modo geral, o peso dos interesses do setor da lã pendia mais para o lado dos comerciantes autônomos. Devido ao monopólio, a companhia podia “forçar os comerciantes a determinada quantidade e preço, comprimento, largura e peso”.⁸⁴ O monopólio significava um único comprador e um único vendedor. Um fiscal da alfândega testemunhou que as exportações de lã eram maiores quando havia liberdade de comércio. Segundo o depoimento de dois comerciantes londrinos em 1693, o monopólio tinha reduzido as exportações de lã em quase um terço. Suffolk exportava 25 mil peças de lã por ano; dois anos após a incorporação da companhia, o número diminuiu para quinhentas peças.⁸⁵ Em 1690, os tecelões de Suffolk e Essex e os manufactureiros de Exeter fizeram uma petição contra o monopólio da companhia. Exeter fez novas petições em 1694, 1696, 1709, 1710 e 1711 em favor do livre-comércio. Os comerciantes de lã do reino reclamaram em 1694 que as restrições tinham reduzido muito suas vendas. Outras petições semelhantes contra o monopólio foram apresentadas pelos exportadores de lã de Londres e pelos comerciantes de lã de Plymouth em 1710, e, em 1711, pelos negociantes de lã de Totnes e Ashburton, pelos manufactureiros de lã de Kidderminster e pelos Empreendedores Mercantis de Minehead envolvidos na manufatura de lã.⁸⁶

Outras petições ao Parlamento frisavam a importância do mercado colonial para a indústria da lã. Em 1690, os fazendeiros da Jamaica protestaram contra o monopólio da

companhia, que desencorajava o comércio, sobretudo o de lã. Uma petição de Manchester em 1704 mostrou que a lã inglesa era exportada para a Holanda, Hamburgo e o Oriente em troca de linho e fios de linho que, depois de manufaturados, eram remetidos para as colônias. Os comerciantes e exportadores de Liverpool, em 1709 e em 1715, sustentaram que o monopólio da companhia era prejudicial ao setor da lã. Petições do norte industrial em 1735 revelaram que Wakefield, Halifax, Burnley, Colne e Kendal tinham interesse na manufatura de artigos de lã para a África e as Índias Ocidentais.⁸⁷

A presença destacada de artigos de lã em mercados tropicais deve ser atribuída à política deliberada do mercantilismo britânico. Argumentou-se em 1732, em nome das colônias continentais, que a Pensilvânia consumia sozinha uma quantidade de lã importada da Inglaterra maior do que todas as ilhas canavieiras somadas, e que Nova York consumia mais do que qualquer ilha canavieira, à exceção da Jamaica.⁸⁸ Os artigos de lã eram mais adequados a esses climas mais frios, e os fazendeiros de Barbados preferiam tecidos leves de algodão, fáceis de lavar.⁸⁹ Mas a lã era um item fundamental das exportações inglesas, e considerações de ordem climática eram sutilezas requintadas demais para o espírito mercantilista. Qualquer pessoa familiarizada com a sociedade atual das Índias Ocidentais britânicas pode constatar a força da tradição assim alimentada. Até hoje são comuns as roupas íntimas de lã, embora especialmente entre a geração mais velha, e os ternos de sarja de lã azul ainda indicam o homem bem vestido. Tal como o inglês e ao contrário do norte-americano nas colônias, a classe média de cor no Caribe imita ainda hoje as modas da Inglaterra, dando preferência aos tecidos

mais pesados que são tão ridículos e desconfortáveis num clima tropical.

Mais tarde, porém, o algodão superou a lã nos mercados coloniais, tal como ocorreu no mercado interno. Num total de exportações de 4 milhões de libras em artigos de lã em 1772, menos de 3% foram para as Índias Ocidentais e menos de 4% para a África.⁹⁰ Os melhores clientes eram a Europa e a América. Em 1783, a indústria de lã começava lentamente sua tardia adoção das mudanças tecnológicas que haviam revolucionado a indústria do algodão. Em seu avanço após 1783, o comércio triangular e o mercado das Índias Ocidentais não tiveram nenhum papel significativo.

2. A manufatura algodoeira

No século XVIII, o que a construção de navios para o transporte de escravos fez para Liverpool, a manufatura de artigos de algodão para a compra de escravos fez para Manchester. O primeiro estímulo para o crescimento de Cotonópolis** veio dos mercados da África e das Índias Ocidentais.

O crescimento de Manchester estava intimamente ligado ao de Liverpool, com sua saída para o mar e o mercado mundial. O capital acumulado por Liverpool com o tráfico de escravos foi para o interior, fertilizando as energias de Manchester; os artigos de Manchester para a África eram levados até a costa nos navios negreiros de Liverpool. O mercado externo para Lancashire significava basicamente as fazendas das Índias Ocidentais e a África. As exportações foram de 14 mil libras em 1739; em 1759, tinham se multiplicado quase oito vezes; em 1779, foram de

303 mil libras. Até 1770, um terço dessas exportações ia para a costa escrava, e metade para as colônias americanas e das Índias Ocidentais.⁹¹ Foi essa tremenda dependência do comércio triangular que gerou Manchester.

Os artigos de lã leve tinham grande demanda na costa escrava; da mesma forma as sedas, desde que fossem bem coloridas e com grandes estampas floridas. Mas os favoritos eram os artigos de algodão, pois o africano já estava acostumado a roupas de algodão rústico azul e branco, que ele mesmo manufaturava, e desde o começo os panos listrados para usar na cintura, chamados *annabasses*, eram um componente constante na carga de todo traficante de escravos. Os tecidos indianos, banidos da Inglaterra, logo monopolizaram o mercado africano. *Brawls, tapsells, niccanees, cuttanees, buckshaws, nillias, salempores*:*** essas fazendas indianas eram altamente apreciadas, e no entanto outro poderoso interesse econômico se introduziu na órbita do tráfico de escravos. Manchester tentou concorrer com a Companhia das Índias Orientais. As *baftas*, por exemplo, eram panos baratos de morim tingido, vindos do Oriente, que foram copiados na Inglaterra para o mercado africano. Mas o atraso dos processos ingleses de tingimento impedia que Manchester obtivesse os vermelhos, verdes e amarelos — cores populares na costa — em tonalidades que fossem firmes e não desbotassem. Manchester não conseguiu imitar as cores desses algodões indianos, e existem dados mostrando que os fabricantes de algodão da Normandia também não conseguiram aprender os segredos do Oriente.

Manchester teve mais sorte no comércio de axadrezados de algodão e linho, embora os números para a

primeira metade do século XVIII não sejam fidedignos. As guerras europeias e coloniais de 1739-48 e a reorganização pela qual a Companhia Africana passou até 1750 fizeram despencar o comércio de algodão na África, e quando ele se recuperou após 1750, as exportações indianas foram insuficientes para atender à demanda. Os manufactureiros ingleses não deixaram passar essa oportunidade de empurrar seus artigos. Em 1752, a exportação de axadrezados de algodão e linho, só da Inglaterra, foi de 57 mil libras; em 1763, ao final da Guerra dos Sete Anos, alcançou a cifra extraordinária de 302 mil libras; depois de 1767, porém, permaneceu entre 100 mil e 200 mil libras, quando a Índia voltou a se mostrar uma forte concorrente.

As estatísticas disponíveis não permitem uma comparação entre o valor dos tecidos ingleses de algodão xadrez e o das peças de algodão indiano exportados para a África, visto que aqueles aparecem por valor, e estas, por quantidade. Mas o aumento das exportações de algodão indiano e inglês para a África fornece algumas indicações da importância do mercado africano. As exportações totais de algodão em 1751 foram de 214600 libras; em 1763, mais que o dobro; em 1772, mais que o quádruplo; mas em 1780, em decorrência da Revolução Americana, diminuíram para 195900 libras. O efeito da guerra sobre os mercados das fazendas e dos escravos é evidente. Em 1780, os axadrezados tinham deixado de ser um item importante da indústria cotonifícia. Mas a guerra não foi, sozinha, a única responsável. Manchester só podia atender ao mercado africano quando os algodões indianos estavam caros ou escassos. Para o mercado das fazendas coloniais, o essencial era o preço baixo, e em 1780 o algodão bruto

vinha se tornando cada vez mais caro, na medida em que a oferta estava muito abaixo da demanda gerada pelas novas invenções.⁹²

Todavia, segundo estimativas fornecidas ao Conselho Privado em 1788, Manchester exportava anualmente para a África artigos no valor de 200 mil libras, sendo 180 mil apenas para os negros. A manufatura desses artigos representava um investimento de 300 mil libras e fornecia emprego a 180 mil homens, mulheres e crianças.⁹³ Os manufatureiros franceses, impressionados com a qualidade e o preço baixo daqueles artigos especiais chamados “panos da Guiné”, produzidos em Manchester, estavam enviando agentes para obter maiores detalhes e fazendo propostas explícitas a manufatureiros de Manchester, caso a Grã-Bretanha abolisse o tráfico negreiro, para se instalarem em Rouen, onde receberiam todos os incentivos.⁹⁴ Além disso, em 1788 Manchester forneceu ao comércio das Índias Ocidentais mais de 300 mil libras anuais em produtos manufaturados, que davam emprego a muitos milhares.⁹⁵

Entre os fabricantes de algodão de Manchester e os comerciantes de escravos não existiam aquelas íntimas relações que já foram comentadas no caso dos construtores de navios de Liverpool. Mas há dois casos excepcionais. Dois conhecidos fabricantes de algodão de Lancashire, sir William Fazackerly e Samuel Touchet, eram membros da Companhia de Mercadores em Comércio com a África. Fazackerly, atacadista londrino de fustões, representou os comerciantes independentes de Bristol e Liverpool na causa contra a Companhia Africana em 1726.⁹⁶ Touchet, sócio de uma grande empresa de Manchester, fabricante de tecidos xadrez, representou Liverpool na diretoria da firma no período de 1753 a 1756. Cuidou da equipagem da

expedição que capturou o Senegal em 1758 e se empenhou em conseguir o contrato para o fornecimento de víveres para as tropas. Um dos financiadores da malograda máquina de fiação de Lewis Paul, que pretendia revolucionar a indústria cotonifícia, acusado abertamente de tentar monopolizar a importação de algodão bruto, Touchet somava a suas várias atividades empresariais uma sociedade com seus irmãos em cerca de vinte navios empregados no comércio com as Índias Ocidentais. Ele deixou uma grande fortuna ao morrer, e em seu necrológio foi descrito como “o comerciante e manufatureiro mais importante de Manchester, admirável por suas grandes capacidades e rigorosa integridade, por sua benevolência universal e préstimos à humanidade”. Dois autores modernos nos deixaram esta descrição: “Qual Ícaro voando alto demais”, ele surge como “o primeiro grande financista que o comércio de Manchester produziu, e certamente um dos primeiros casos de um manchesteriano que se dedicava ao mesmo tempo à manufatura e a empreendimentos financeiros e comerciais de grande escala na City e no exterior”.⁹⁷

Outros casos mostram a relevância da carreira de Touchet. Robert Diggles, comerciante de escravos africanos de Liverpool, era filho e irmão de negociantes de armarinhos de Manchester. Em 1747, um residente da cidade foi sócio de dois homens de Liverpool numa viagem à Jamaica. Uma importante empresa de Manchester, da família Hibbert, possuía canaviais na Jamaica e, certa época, forneceu axadrezados e imitações de panos indianos à Companhia Africana para o tráfico de escravos.⁹⁸

Manchester recebeu um duplo estímulo do comércio colonial. Fornecia os artigos necessários para a costa

escrava e as fazendas coloniais, mas seus manufactureiros dependiam, por sua vez, do fornecimento da matéria-prima. O interesse econômico de Manchester nas ilhas era duplicado.

Nos séculos xvii e xviii, a matéria-prima chegava à Inglaterra principalmente por duas fontes: o Levante e as Índias Ocidentais. No século xviii, aquela concorrência indiana que se mostrava forte demais para Manchester na costa africana e ameaçava inundar até mesmo o mercado interno foi efetivamente esmagada, no que toca à Inglaterra, pelas tarifas proibitivas sobre as importações indianas no reino. Assim, foi dado o primeiro passo com o qual a terra do algodão passou a ser, nos séculos xix e xx, o mercado principal de Lancashire. No século xviii, a medida garantiu a Manchester o monopólio do mercado interno, e os empresários independentes que comerciavam com as Índias começaram a importar o algodão bruto para as fábricas de Lancashire. Surgira um concorrente para as ilhas das Índias Ocidentais, ao qual depois se seguiria o Brasil, com um produto cuja qualidade foi reconhecida, em 1783, como claramente superior a todas as outras variedades.

Mas, no começo do século xviii, a Inglaterra dependia das ilhas das Índias Ocidentais numa faixa de dois terços a três quartos do total de seu algodão bruto. Apesar disso, o algodão ocupava geralmente um lugar secundário nos interesses do fazendeiro das ilhas, e, por mais que os fazendeiros, tomados em conjunto, vissem com alguma preocupação o cultivo do algodão na Índia, na África ou no Brasil, o produto continuava em segundo plano. Opondo-se à conservação de Guadalupe em 1763, os argumentos apresentados pelo setor das Índias Ocidentais se

concentraram no peso econômico do açúcar, embora o autor de um panfleto da mesma época tivesse apontado justamente as exportações de algodão de Guadalupe para a Inglaterra como razão para manter a ilha.⁹⁹ Mas o consumo britânico era pequeno e a contribuição das Índias Ocidentais era bem-vinda. Em 1764, as importações britânicas de algodão bruto chegaram a quase 4 milhões de libras; as Índias Ocidentais forneceram metade. Em 1780, a Grã-Bretanha importou mais de 6,5 milhões de libras; as Índias Ocidentais forneceram dois terços.¹⁰⁰

Em 1783, portanto, as Índias Ocidentais ainda dominavam o comércio algodoeiro. Mas estava raiando um novo dia. Na expansão fenomenal de uma indústria que iria vestir todo o mundo, algumas ilhas minúsculas no Caribe não podiam pretender fornecer toda a matéria-prima necessária. O algodão de lá era da variedade de fibra longa, o chamado “algodão de Barbados” [*Gossypium barbadense*], fácil de limpar à mão, restrito a certas áreas e, por isso, mais caro. Quando a máquina descaroçadora, facilitando a tarefa de limpar a rama, permitiu o cultivo do algodão de fibra curta, o centro de gravidade passou das ilhas para o continente, atendendo assim à enorme demanda das novas máquinas na Inglaterra. Em 1784, um carregamento de algodão americano foi apreendido pelas autoridades aduaneiras de Liverpool sob a alegação de que o algodão, não sendo um produto genuíno dos Estados Unidos, não podia ser legalmente transportado à Inglaterra num navio americano.

Foi um mau presságio para os fazendeiros das Índias Ocidentais, coincidindo, ademais, com outro fenômeno significativo. Durante a Revolução Americana, as exportações de têxteis de Manchester para o continente

européu quase triplicaram.¹⁰¹ A Revolução em si criou outro mercado importante para Manchester e os Estados Unidos independentes, numa época em que a descaroçadora estava logo para surgir. Assim, o algodão começava a alcançar o mercado mundial, tanto nas exportações quanto nas importações. O ensolarado céu caribenho se toldava com uma nuvem não muito visível, mas agourenta, e a suave brisa das Índias Ocidentais estava soprando os prenúncios do futuro. Ela anunciava o furacão político que se aproximava, o qual — parafraseando Edmund Burke ao descrever aqueles flagelos da natureza comuns nas Índias Ocidentais —, se não corrigiu os vícios do fazendeiro de cana, ao menos abateu seu orgulho.

3. Refinação do açúcar

O beneficiamento das matérias-primas coloniais deu origem a novas indústrias na Inglaterra, gerou mais empregos na navegação mercantil e contribuiu para uma ampliação do mercado mundial e do comércio internacional. Entre essas matérias-primas destacava-se o açúcar, e sua manufatura gerou a indústria de refinação. O processo de refinação transformava o açúcar mascavo bruto feito nas fazendas em açúcar branco, mais durável e com longo prazo de conservação, fácil de manusear e de distribuir por todo o globo.

A primeira referência à refinação de açúcar na Inglaterra é uma ordem do Conselho Privado em 1615, proibindo a estrangeiros construir usinas de açúcar ou exercer o ofício de refinação.¹⁰² A importância da indústria aumentou proporcionalmente à sua produção nos canaviais, e também

à medida que o açúcar, com a difusão do chá e do café, deixou de ser um luxo da monarquia e passou a ser um dos gêneros de primeira necessidade.

Nos meados do século XVIII, havia 120 refinarias na Inglaterra. Segundo as estimativas, cada uma delas dava emprego a cerca de nove homens. Além disso, a distribuição do produto refinado gerava uma série de atividades subsidiárias e exigia navios e meios de transporte para a comercialização no litoral e no interior.¹⁰³

A indústria de refinação do açúcar em Bristol era uma das mais importantes do reino. Foi em Bristol, no ano de 1654, que o diarista Evelyn viu pela primeira vez o método de fabricar açúcar em cubos,¹⁰⁴ e nos anais da história da cidade o açúcar aparece como presente oferecido a seus visitantes ilustres — Richard, filho de Oliver Cromwell, e o rei Carlos II, que, em retribuição, sagrou cavaleiros quatro mercadores.¹⁰⁵

Em 1799, havia vinte refinarias em Bristol, com produção proporcionalmente superior à de Londres, levando-se em conta o tamanho e a população de ambas. O açúcar de Bristol era considerado superior em qualidade, e a cidade, estando próxima dos fornecedores de carvão para abastecer as fornalhas, podia vendê-lo a preços mais baixos do que os de Londres. Por sua localização geográfica, Bristol atendia aos mercados da Irlanda, do sul de Gales e do oeste da Inglaterra.¹⁰⁶ O açúcar refinado foi por muito tempo um dos produtos principais de Bristol. Os refinadores locais fizeram uma petição ao Parlamento em 1789 contra a extinção do tráfico escravo, do qual “dependem o bem-estar e a prosperidade, se não a existência concreta, das ilhas das Índias Ocidentais”.¹⁰⁷ Em 1811, havia dezesseis refinarias

na cidade, cujas ligações com essa atividade só cessaram no final do século XIX, quando a banana substituiu o açúcar.¹⁰⁸

Alguns dos cidadãos mais importantes de Bristol estavam ligados ao setor de refinação do açúcar. Robert Aldworth, conselheiro municipal do século XVII, era identificado diretamente com a refinação, sendo ao mesmo tempo um comerciante que construiu dois estaleiros para acomodar a frota que aumentara.¹⁰⁹ William Miles foi o maior refinador do século XVIII. Sua carreira é típica de muitos outros casos. Miles chegou a Bristol com poucos centavos no bolso, trabalhou como carregador, aprendeu o ofício num estaleiro de construção naval, economizou quinze libras e foi para a Jamaica como carpinteiro de bordo num navio mercante. Comprou uma ou duas barricas de açúcar, vendeu o produto em Bristol com enorme lucro e, com essa receita, comprou artigos de grande demanda na Jamaica e repetiu o investimento anterior. Miles logo enriqueceu e se estabeleceu em Bristol como refinador. Essa foi a origem humilde de uma das maiores riquezas amealhadas no comércio com as Índias Ocidentais. Tomando o filho como sócio, Miles, com sua fortuna, pôde lhe dar um cheque de 100 mil libras para se casar com a filha de um clérigo da aristocracia. Miles tornou-se conselheiro municipal e morreu rico, coberto de honrarias; o filho continuou a comerciar com as Índias Ocidentais, principalmente açúcar e escravos, e ao morrer em 1848 deixou bens avaliados em mais de 1 milhão de libras.¹¹⁰ Em 1833, ele possuía 663 escravos em Trinidad e na Jamaica, pelos quais recebeu uma indenização de 17850 libras.¹¹¹

A frequente associação entre Glasgow e a indústria de tabaco é apenas uma parte da verdade. A prosperidade da cidade no século XVIII se devia pelo menos em igual medida às atividades de refinação de açúcar, que datavam da segunda metade do século XVII. A refinaria Wester foi construída em 1667, seguida pela de Easter em 1669, e logo depois a South e uma outra. Seguiu-se mais uma em 1701. Mas Glasgow tinha uma desvantagem: até 1707, as relações comerciais diretas com as colônias eram ilegais, e os fabricantes de açúcar refinado da cidade dependiam forçosamente de Bristol para obter matéria-prima. Com a Lei da União e um feliz acaso, essa situação insatisfatória chegou ao fim. Dois oficiais escoceses, o coronel William Macdowall, caçula de uma antiga família tradicional, e o major James Milliken, aquartelados em St. Kitts, cortejaram e desposaram duas herdeiras, a viúva Tovie e sua filha, donas de grandes fazendas canavieiras. Encontrara-se o elo que faltava. Com a chegada das herdeiras e respectivos maridos, Glasgow passou a ser um dos principais portos de entrada das cargas de açúcar das Índias Ocidentais. No mesmo ano do feliz evento foi criada uma nova refinaria.¹¹²

Em sua maioria, as refinarias ficavam na capital e nos arredores — eram oitenta, contra as vinte de Bristol. Em 1774, havia oito refinarias em Liverpool, e uma delas, a firma dos Brancker, também envolvida no tráfico de escravos, era uma das maiores de todo o reino.¹¹³ Havia outras em Manchester, Chester, Lancashire, Whitehaven, Newcastle, Hull, Southampton e Warrington.

Pode-se perguntar por que não se refinava o açúcar na origem, nas próprias fazendas. A divisão do trabalho — entre as operações agrícolas no clima tropical e as

operações industriais no clima temperado — subsiste até hoje. A razão original não tinha nada a ver com a qualificação da mão de obra ou a disponibilidade de recursos naturais. Foi resultado de uma política deliberada da metrópole. A proibição de refinar açúcar nas ilhas correspondia à proibição de fabricar ferro ou tecido nas colônias do continente. Sir Thomas Clifford indagou em 1671 se as refinarias deviam ficar na Inglaterra ou nas fazendas. “Vão cinco navios para os negros”, respondeu ele mesmo, “e não mais de dois se for refinado nas fazendas; e assim se destrói a frota mercante e tudo o que se relaciona com ela; e se perdemos essa vantagem da Inglaterra, perdemos tudo.” Daí a pesada tarifa de importação sobre o açúcar refinado na Inglaterra, quatro vezes maior do que a tarifa sobre o açúcar mascavo. Com essa política, a Inglaterra tinha de atender a um pedido maior de barris para acondicionar o açúcar mascavo, consumia-se maior quantidade de carvão e de víveres e a renda nacional aumentava.¹¹⁴ Os pedidos de autorização de Davenant para a refinação colonial¹¹⁵ caíam em ouvidos moucos.

É significativo que uma luta semelhante estivesse ocorrendo na França, resultando numa vitória também semelhante para os mercantilistas. Colbert autorizara a fabricação de açúcar refinado nas Índias Ocidentais francesas, e o açúcar mascavo e o açúcar branco das ilhas eram tributados com a mesma alíquota na França. Mas, em 1682, a tarifa sobre o açúcar refinado dobrou, e dois anos mais tarde foi proibido construir novas refinarias nas ilhas, sob pena de uma multa de 3 mil libras francesas. Um decreto de 1698 foi ainda mais drástico. A tarifa sobre o açúcar mascavo das Índias Ocidentais baixou de quatro para três libras francesas, enquanto a tarifa sobre o açúcar

refinado passou de oito para 22,5 libras francesas. Esse último valor era igual à tarifa imposta sobre o açúcar refinado de países estrangeiros: “A natureza drástica da proteção concedida aos refinadores franceses, em detrimento de seus compatriotas nas colônias, é evidente”.¹¹⁶

O setor de refinação de açúcar da Inglaterra foi incentivado por tal legislação. Nem sempre os interesses do setor coincidiam com os das fazendas coloniais que lhe garantiam o fornecimento. No sistema mercantil, os plantadores de cana-de-açúcar tinham o monopólio do mercado interno, e eram proibidas as importações estrangeiras. Portanto, a política dos fazendeiros era restringir a produção para manter os preços altos. O monopólio legal que detinham sobre o mercado interno era uma arma poderosa em suas mãos, que utilizavam impiedosamente, à custa de toda a população da Inglaterra. Enquanto o preço do açúcar estava diminuindo naturalmente no mercado mundial devido ao aumento do plantio de cana nas colônias francesas, espanholas e portuguesas, os fazendeiros britânicos se obstinavam em manter um preço de monopólio no mercado interno.

Os defensores dos fazendeiros os alertaram do “erro infeliz e fatal” que estavam cometendo, pois, “se as plantações britânicas não podem, ou não querem, fornecer açúcar etc. a preços baixos e volumes suficientes, os franceses, holandeses e portugueses podem, e querem”.¹¹⁷ Não faltavam autores, já desde 1730, que insistiam com o governo para “abrir as comportas das leis e deixar entrar mesmo o açúcar francês, inundando o mercado deles, até que nos atendam pelo menos ao mesmo preço a que nossos vizinhos são atendidos”.¹¹⁸ Em 1739, a Jamaica pediu

auxílio à metrópole. O Conselho do Comércio e Fazendas emitiu uma advertência clara e inequívoca. A Jamaica tinha o dobro de terra de todas as ilhas Leeward somadas, e no entanto as exportações das ilhas Leeward ultrapassavam as da Jamaica. “Disso se deduz naturalmente que nem metade de suas terras é cultivada atualmente, e que a Grã-Bretanha não colhe nem metade dos benefícios de sua colônia, o que ela poderia fazer se estivesse plenamente colonizada.”¹¹⁹

Os fazendeiros não ouviram. No século XVIII, não precisavam. Em 1753, os refinadores de Londres, Westminster, Southwark e Bristol protestaram ao Parlamento contra o egoísmo dos fazendeiros e aquela “espécie de imposto absolutamente intolerável” representada pelo preço mais alto do açúcar britânico. Os refinadores pediam ao Parlamento que favorecesse o aumento da produção de açúcar mascavo, fazendo com que os fazendeiros aumentassem a área cultivada. Mas esclareceram que não pretendiam “entrar em concorrência com os habitantes de todas as colônias açucareiras, seja em número, riqueza ou importância para o público”. O Parlamento contornou o problema aprovando resoluções para incentivar a presença de colonos brancos na Jamaica.¹²⁰

Outra crise nas relações entre produtores e beneficiadores se desenvolveu durante a Revolução Americana. As importações de açúcar diminuíram em um terço entre 1774 e 1780. Os preços estavam altos, e os refinadores, aflitos, fizeram uma petição ao Parlamento, solicitando que fosse autorizada a entrada de cargas apreendidas. Nas entrelinhas dos depoimentos ouvidos pelo comitê parlamentar sobre o tema, podemos ver o conflito

de interesses entre refinador e plantador. Os preços altos beneficiavam os fazendeiros, enquanto os refinadores reivindicavam um maior volume, que os fazendeiros não queriam, ou não podiam, fornecer. Se não quisessem, que fossem obrigados: os refinadores de Bristol recomendaram “uma lei salutar”, que tornasse “do interesse das colônias açucareiras britânicas ampliar o cultivo de suas terras, a fim de lhes permitir que aumentem a produção e enviem maiores quantidades de açúcar para a Grã-Bretanha, tornando-se assim mais úteis à sua terra matriz, a seu comércio, à navegação mercantil e à receita”.¹²¹ Se não pudessem, que se comprasse açúcar de outro lugar — das colônias francesas, por exemplo. “Se eu fosse um refinador”, declarou um depoente, atacadista de gêneros alimentícios, “sem dúvida preferiria os açúcares de São Domingos a qualquer outro.”¹²² Abria-se o abismo a seus pés, mas o fazendeiro de cana, com a cabeça orgulhosamente empinada, prosseguia em seu caminho salmodiando a lição que os mercantilistas lhe tinham ensinado e que ele, sem muito siso, aprendera de cor e salteado.

4. A destilação de rum

Outra matéria-prima colonial deu origem a mais um setor industrial inglês. Um dos subprodutos mais importantes do açúcar é o melaço de cana, que serve para fabricar rum. Mas o rum nunca alcançou a importância do algodão, e muito menos a do açúcar, como contribuição à indústria britânica; em parte, talvez, porque se importava diretamente das ilhas uma grande quantidade de rum já

pronto. As importações das ilhas passaram de 58 mil galões em 1721 para 320 mil em 1730. Em 1763, atingiram 1,25 milhão de galões, quantidade que aumentou gradualmente para mais de 2 milhões entre 1765 e 1779.¹²³

O rum era indispensável nos pesqueiros e no comércio de peles, bem como componente da ração naval. Mas sua ligação com o comércio marítimo triangular era ainda mais direta. O rum era essencial no carregamento do navio negreiro, em particular do navio negreiro das colônias americanas. Nenhum comerciante de escravos podia se dar ao luxo de dispensar uma carga de rum. Era lucrativo difundir o gosto pela bebida na costa africana. Os negros que vendiam os escravos eram assediados com doses de rum; sob insistência, bebiam até perder a cabeça, e então fechavam o negócio.¹²⁴ Muitas vezes o vendedor, com a bolsa cheia do ouro que recebera por seus escravos, cometia a tolice de aceitar um convite do capitão do navio negreiro para jantar. Embebedavam-no e, no dia seguinte, o sujeito acordava descobrindo que o dinheiro sumira e ele mesmo estava nu, marcado a ferro e escravizado junto com suas próprias vítimas, para grande divertimento dos marujos.¹²⁵ Em 1765, foram instaladas duas destilarias em Liverpool, com a finalidade expressa de abastecer os navios com destino à África.¹²⁶ De igual importância para o mercantilista era que o melaço também servia para fazer conhaque e vinhos inferiores importados da França. As destilarias eram provas importantes do interesse econômico de Bristol nas plantações de cana, e os destiladores remetiam inúmeras reclamações ao Parlamento defendendo seus interesses contra a importação de conhaques franceses. O bispo Berkeley apenas expressava o sentimento dominante quando perguntou em tom cáustico

e numa linguagem rigorosamente mercantilista: “Se a embriaguez é um mal necessário, os homens não podem também se embriagar com o crescimento de seu país?”.

O século XVIII na Inglaterra foi notório pelo alcoolismo. A bebida popular era o gim, imortalizado por Hogarth em seu *Gin Lane*. Um anúncio clássico de um bar que servia gim em Southwark dizia: “Porre a um centavo, porre total a dois centavos, palha de graça”. O gim e o rum disputavam o primeiro lugar.

Os fazendeiros das Índias Ocidentais alegavam que o rum produzido por eles equivalia a um quarto do valor de todos os outros produtos. Proibir a venda de rum, portanto, seria a ruína deles, e levaria as pessoas a procurar substitutos estrangeiros. Os fazendeiros esperavam que a eliminação dos males causados pelo excesso de bebidas alcoólicas não acarretasse a destruição do setor açucareiro.¹²⁷ Do ponto de vista deles, a questão não era se as pessoas podiam beber, e sim o que elas beberiam. O gim, disse um autor anônimo, era “imensamente mais destrutivo para o organismo humano” do que o rum. “O gim é uma bebida demasiado forte, picante e abrasadora para ser consumida — mas... O rum é uma bebida tão suave, balsâmica e benigna que, sendo usada e temperada da maneira apropriada, pode ser extremamente útil, para o alívio e o deleite da natureza humana.”¹²⁸ Era uma estranha descrição da bebida à qual os barbadianos davam o apelido mais adequado de “mata-diabo”.

Contra os fazendeiros, alegava-se que o comércio de rum das Índias Ocidentais era irrisório demais para justificar a perpetuação de uma flagrante monstruosidade que tendia a destruir a saúde e os bons costumes do povo da Grã-

Bretanha.¹²⁹ Não é improvável que aqui entrassem considerações de outra ordem. O rum concorria com os destilados de cereais. Portanto, os interesses das Índias Ocidentais divergiam dos interesses agrícolas britânicos. Os fazendeiros de cana alegavam que os destilados de cereais provocavam a tendência de aumento dos preços do pão. Essa preocupação com os consumidores pobres de pão era comovente, vinda da boca de exploradores que queriam que os pobres pagassem mais pelo açúcar deles, e antecedeu em cem anos outro conflito parecido, mas mais significativo, entre os agricultores e os industriais ingleses, sobre a redução do preço do pão ou a redução do salário dos trabalhadores. O doce melaço azedou as relações entre o plantador de cana das Índias Ocidentais e o latifundiário inglês, e também as relações entre o fazendeiro das ilhas e o colono do continente; e o grupo de pressão em favor das Índias Ocidentais sempre foi muito ágil em recomendar o uso do melaço na Inglaterra quando houvesse escassez de cereais, querendo na verdade dizer quando houvesse excesso de açúcar. Como escreveu um defensor anônimo dos condados plantadores de cevada em 1807: “Doces senhores! Eles arranjaram um argumento forçado demais para a causa da sacarina”.¹³⁰ Em 1831, Michael Sadler se opôs à ideia: “Seria possível fazer uma bebida muito saudável com esse produto, mas o povo da Inglaterra não gostou”.¹³¹

O verdadeiro inimigo do destilador das Índias Ocidentais, porém, era o destilador da Nova Inglaterra, e não o agricultor inglês. Os negociantes da Nova Inglaterra negavam-se a comprar o rum das Índias Ocidentais e insistiam no melaço, que eles mesmos destilavam e depois remetiam para a Terra Nova, para as tribos indígenas e

sobretudo para a África. O comércio do rum na costa africana tornou-se praticamente monopólio da Nova Inglaterra. Em 1770, as exportações de rum da região para a África responderam por mais de 80% do total de exportações coloniais daquele ano,¹³² e assim mais um importante segmento econômico passou a tirar seu sustento do comércio marítimo triangular. Mas aqui também estavam os germes de uma futura ruptura. O melaço das Índias Ocidentais francesas era mais barato do que o britânico, já que a França não permitia que os destilados coloniais concorressem com os conhaques da metrópole. Em vez de usar o melaço para alimentar os cavalos, preferiam vendê-lo para as colônias continentais. Estas, portanto, passaram a recorrer aos fazendeiros franceses, e o melaço tornou-se um dos itens principais nesse comércio entre o continente e as colônias açucareiras estrangeiras, o qual, como veio a se demonstrar mais tarde, trouxe consequências de longo alcance para os fazendeiros de cana britânicos.

5. Pacotilhas

As cargas dos navios negreiros não estariam completas se não incluíssem as “pacotilhas”, miudezas e bugigangas variadas que eram atraentes para o gosto dos africanos pelas cores vivas e em troca das quais, depois de venderem seus semelhantes, iriam ceder suas terras e autorizar a exploração de minérios na segunda metade do século XIX. Sempre havia demanda de contas e outros artigos de vidro na costa escrava, e nas fazendas era grande a procura por garrafas. A maioria dessa vidraria era manufaturada em

Bristol.¹³³ Um príncipe africano deu a um negociante de escravos um belo negro em troca de treze contas de coral, meia feira de âmbar, 28 sininhos de prata e três pares de braceletes para suas esposas; em reconhecimento dessa generosidade, o comerciante presenteou a favorita do príncipe com algumas feiras de contas de vidro e cerca de quatro onças de lã escarlate.¹³⁴ Tomados isoladamente, esses artigos eram de valor irrisório; no conjunto, formavam um comércio de grande importância e constituíam uma parte tão essencial das transações escravas que até hoje a palavra “pacotilha” é usada nas Índias Ocidentais para designar qualquer miudeza barata e vistosa, dada em troca de objetos de grande valor.

6. *As indústrias metalúrgicas*

O comércio escravo exigia artigos não tão bonitos quanto os tecidos de lã e algodão, mas igualmente úteis. Havia necessidade de grilhões, correntes e cadeados para prender os negros com segurança nos navios negreiros, impedindo os motins e os suicídios. A prática de marcar os escravos como forma de identificação requeria ferros em brasa. A regulamentação legal prescrevia que qualquer navio com destino à África, às Índias Orientais ou às Índias Ocidentais “deveria colocar três quartos de sua cota de cerveja em tonéis reforçados com ferro, firmados com arcos de boa qualidade e boa forja”.¹³⁵ As barras de ferro eram moeda de troca em grande parte da costa africana e equivaliam a quatro barras de cobre.¹³⁶ As barras de ferro responderam, em 1679, por quase três quartos do valor da carga do *Swallow*; em 1690, por quase um quarto da carga

do *Mary*; em 1733, por quase um quinto de um cargueiro de escravos.¹³⁷ Em 1682, a Real Companhia Africana exportava cerca de 10 mil barras de ferro por ano.¹³⁸ Os donos de metalurgias de ferro também tinham um bom mercado na África.

Outro item constante em toda carga com destino à África eram as armas de fogo. Birmingham tornou-se o centro do comércio de armas, tal como Manchester era para o comércio de algodão. A disputa entre Birmingham e Londres pelo comércio de armas era apenas outro aspecto da disputa entre a livre-iniciativa ou o monopólio, que já observamos entre o porto da capital e os demais portos para o tráfico escravo em geral. Em 1709 e 1710, os fabricantes de armas de Londres fizeram uma petição em favor do monopólio da Real Companhia Africana. Os fabricantes de armas e de ferro de Birmingham usaram todo seu peso e influência contra os interesses de Londres e da companhia. Por três vezes em 1708, 1709 e 1711, fizeram petições contra a renovação do monopólio da Companhia, que havia sido alterado em 1698.¹³⁹ Desde então, o movimento de seus negócios tinha aumentado e eles temiam que a renovação do monopólio viesse a submeter suas manufaturas “a um único comprador ou a uma sociedade monopolizadora, excluindo todos os outros”.¹⁴⁰

No século XIX, as armas de Birmingham eram trocadas por óleo de palma africano, mas no século XVIII a troca era menos inocente. As armas setecentistas da cidade eram trocadas por homens, e costumava-se dizer que um negro custava uma arma de Birmingham. O mosquete africano constituía um importante item de exportação para a economia local, atingindo um total de 100 mil a 150 mil

unidades por ano. Empatando com o governo britânico e a Companhia das Índias Orientais, a África figurava entre os clientes mais importantes dos fabricantes de armas da cidade.¹⁴¹

As necessidades das fazendas também não eram de desprezar. Na segunda metade do século xvii, os fabricantes de ferro Sitwell, de Derbyshire, estavam produzindo fornos para açúcar e cilindros para esmagar cana em Barbados, e Birmingham também mantinha negócios com as fazendas.¹⁴² Havia exportações de ferro forjado e pregos para as ilhas, embora estivessem sujeitas a flutuações, dependendo da condição do comércio açucareiro. Como disse um fabricante de ferro em 1737: “O mau estado de algumas de nossas ilhas açucareiras tem sido [...] de algum prejuízo para o setor do ferro; pois o consumo de artigos de ferro naquelas ilhas é maior ou menor conforme o comércio do açúcar esteja melhor ou pior”.¹⁴³ Um antigo historiador da cidade nos deixou um quadro da participação de Birmingham no sistema colonial:

Machadinhas para a Índia e machados para os nativos da América do Norte; para Cuba e o Brasil, correntes, algemas e coleiras de ferro para os pobres escravos. [...] Nas florestas virgens da América, o machado de Birmingham derrubava as velhas árvores; as pastagens de gado da Austrália soavam com o tilintar dos cencerros de Birmingham; nas Índias Orientais e Ocidentais, carpavam-se os canaviais com enxadas de Birmingham.¹⁴⁴

Com o ferro iam o latão, o cobre e o chumbo. As exportações de panelas e frigideiras de lata para a África já vinham desde antes de 1660, mas aumentaram com o livre-comércio após 1698. A partir daí, Birmingham começou a exportar grandes volumes de peças de latão e cutelaria em geral, e ao longo de todo o século xviii os artigos britânicos

realmente conseguiram enfrentar a concorrência estrangeira nos mercados coloniais. A Cheadle Company, fundada em Staffordshire do Norte em 1791, logo se tornou uma das principais empresas de cobre e latão da Inglaterra. Ela ampliou suas atividades incluindo o arame de latão, o fio grosso de cobre chamado *Guinea rod* e a “manilha” (anel de metal usado pelas tribos africanas), empregados no comércio africano. O capital da empresa cresceu onze vezes entre 1734 e 1780, quando houve uma reorganização da companhia. “Partindo de inícios modestos [...] ela se tornou uma das empresas de cobre e latão mais importantes, se não a mais importante, do século XVIII.” Segundo a tradição, os navios seguiam para a África com os porões cheios de ídolos e “manilhas”, enquanto nas cabinas iam os missionários — “um exemplo edificante de um bem material concorrendo com um bem imaterial”.¹⁴⁵ Os Baptist Mills de Bristol produziam uma quantidade colossal de latão que, estendendo-se em fios e arames e transformando-se em “baterias de cozinha”, era amplamente utilizado no comércio africano.¹⁴⁶ As forjas de Holywell, além de produzir revestimentos de cobre para os navios de Liverpool, fabricavam caldeiras de latão para os comerciantes de açúcar das Índias Ocidentais e de chá das Índias Orientais, e todas as variedades de objetos de lata baratos e vistosos para o comércio africano.¹⁴⁷ Exportavam-se tachos e panelas de lata para a África e as fazendas, e numa lista, sob o cabeçalho “tachos de lata”, lemos “idem, grandes para tomar banho”.¹⁴⁸ Essas “tinhas de banho”, agora feitas de alumínio galvanizado, ainda hoje são comumente usadas nas Índias Ocidentais.

As demandas da construção naval foram outro incentivo para a indústria pesada. As fundições de âncoras e correntes de ferro, tão numerosas em Liverpool, viviam da construção de navios. O revestimento de cobre dos navios deu origem a indústrias locais na cidade e em distritos próximos, para atender à demanda. Havia de trinta a quarenta navios empregados no transporte do cobre, fundido em Lancashire e Cheshire e levado das fábricas em Holywell para os depósitos em Liverpool.¹⁴⁹

A participação econômica do fabricante de ferro no tráfico de escravos se prolongou durante todo o século. Quando o tema da extinção do tráfico foi apresentado ao Parlamento, os fabricantes e comerciantes de ferro, cobre, latão e chumbo em Liverpool assinaram petições contra o projeto, que afetaria o nível de emprego na cidade e poria na rua milhares que iriam “vaguear solitários pelo mundo, procurando colocação em climas estrangeiros”.¹⁵⁰ No mesmo ano, Birmingham declarou que dependia em larga medida do tráfico de escravos numa boa parte de suas várias manufaturas. O fim do tráfico levaria a cidade à ruína e muitos de seus habitantes cairiam na pobreza.¹⁵¹

Esses receios eram exagerados. A demanda de munição para as guerras comerciais do século XVIII tinha preparado os fabricantes de ferro para as demandas ainda maiores que surgiriam durante as guerras napoleônicas e as revoluções. Além disso, os mercados coloniais eram insuficientes para absorver o aumento de produção gerado pelas inovações tecnológicas. Entre 1710 e 1735, as exportações de ferro quase triplicaram. Em 1710, as Índias Ocidentais britânicas receberam mais de um quinto das exportações, e em 1735, menos de um sexto. Em 1710, mais de um terço das

exportações para as colônias foi para as ilhas canavieiras; em 1735, mais de um quarto. Atingiu-se o pico em 1729, quando as Índias Ocidentais ficaram com quase um quarto do total das exportações, e quase metade das exportações foi para todas as colônias.¹⁵² Crescimento interno, retração nas ilhas canavieiras. Em 1783, até mesmo os fabricantes de ferro começavam a procurar outros mercados. Mas Cinderela, temporariamente enfeitada com suas lindas roupas, estava se divertindo demais no baile para prestar atenção às badaladas do relógio.

* *Bread Colonies*: ver nota à p. 39. (N. T.)

** Isto é, Manchester. (N. T.)

*** Respectivamente, tecidos de morim listrado azul e branco, algodão fino listrado, chita listrada, uma espécie de chintz grosso estampado, espécies de tafetás lisos e de tafetás enrugados, algodão grosso liso para calças e culotes. (N. T.)

4. Os interesses econômicos das Índias Ocidentais

“Nossas colônias de tabaco”, escreveu Adam Smith, “não nos mandam fazendeiros tão ricos como os que amiúde vemos chegar de nossas ilhas açucareiras.”¹ O fazendeiro de cana estava entre os maiores capitalistas da época mercantilista. Em 1771, foi encenada em Londres uma peça que ficou muito famosa, *The West Indian*. Ela começa com os preparativos de uma enorme recepção para um fazendeiro que está chegando à Inglaterra, como se fosse para o prefeito. O criado filosofa: “Ele é muito rico, e é o que basta. Dizem que ele tem rum e açúcar numa quantidade que, se fosse fazer ponche, usaria toda a água do Tâmis”.²

O fazendeiro das Índias Ocidentais era uma figura familiar na sociedade inglesa setecentista. A explicação reside no absenteísmo dos latifundiários, que sempre foi a maldição do Caribe e ainda hoje é um de seus maiores problemas.

Certa vez, um fazendeiro absenteísta alegou que

o clima de nossas colônias açucareiras é tão inconveniente para a saúde de um inglês que nenhum homem escolheria morar lá, e muito menos um homem escolheria se estabelecer lá sem a esperança de sustentar sua família pelo

menos com mais largueza, ou poupando mais dinheiro, do que seria capaz em qualquer atividade que possa esperar na Inglaterra ou em nossas fazendas no continente americano.³

Mas o clima das Índias Ocidentais não é desagradável e, depois de fazer fortuna, o dono de escravos voltava à Inglaterra. Escrevendo em 1689, o representante para Barbados afirmou que “por uma espécie de força magnética a Inglaterra atrai a si tudo o que há de bom nas fazendas. Ela é o centro para o qual tudo se dirige. Nada, a não ser a Inglaterra, consegue nos agradar ou nos deleitar: nosso coração está aqui, onde quer que esteja nosso corpo. [...] Trazemos para a Inglaterra tudo o que conseguimos extrair e arrancar”.⁴ Em 1698, as Índias Ocidentais enviaram à Inglaterra cerca de trezentas crianças para receber educação, com a diferença, segundo Davenant, de que os pais saíam pobres e os filhos voltavam ricos.⁵ “Bem”, diz o sr. Belcour, o fazendeiro da comédia *The West Indian*, “pela primeira vez na vida eis-me aqui na Inglaterra, na fonte do prazer, na terra da beleza, das artes, da elegância. Minha boa estrela me concedeu uma grande fortuna, e os ventos propícios aqui me trouxeram para gastá-la.”⁶ De volta à Inglaterra, o maior desejo dos fazendeiros era adquirir uma propriedade no campo, conviver com a aristocracia e eliminar suas marcas de origem. A presença deles na Inglaterra, como assinalou Brougham, muitas vezes teve efeito deletério no caráter e nos costumes ingleses; onde eram numerosos e tinham adquirido terras, geralmente introduziam maus modos na localidade.⁷ Suas riquezas colossais permitiam gastos extravagantes que patenteavam vulgaridade e despertavam inveja e desaprovação entre a aristocracia inglesa menos opulenta.

Mais tarde, no século XIX, o economista político Merivale afirmou que essa mudança, passando de um domicílio na colônia para o absenteísmo, era mais um mérito do que um demérito do caráter inglês, na medida em que indicava aversão pela profunda crueldade e devassidão da vida nas colônias escravistas. Mas, quanto àquela peculiar suscetibilidade do indivíduo que se retraía ao contato com a escravidão, ao mesmo tempo em que não fazia nenhuma objeção a gozar os lucros auferidos com ela, Merivale só podia explicá-la com “a justificativa geral da incoerência da natureza humana”.⁸

O absenteísmo, porém, trazia sérias consequências para as ilhas. As fazendas ficavam entregues aos desmandos de encarregados e administradores. Por vezes, os governadores não conseguiam quórum para os conselhos. A mesma pessoa tinha de acumular vários cargos, e a desproporção entre a população branca e a negra aumentava, agravando o risco de revoltas dos escravos. As Leis de Insuficiência não conseguiram refrear a prática do absenteísmo, e então as assembleias locais tentaram confiscar as grandes extensões de terras improdutivas, de donos ausentes, e propuseram a redistribuição em pequenas propriedades. Devido a instâncias dos fazendeiros absenteístas, o governo britânico não autorizou essas duas medidas.⁹

Entre as famílias de fazendeiros de cana residentes na Inglaterra, a mais importante era a dos Beckford, antigo ramo de Gloucestershire que remontava ao século XII. Um Beckford tinha dado a vida pelo rei lutando na batalha de

Bosworth em 1483; outro encontrara na conquista inglesa da Jamaica um meio de recuperar as fortunas da família. Em 1670, o conselheiro municipal sir Thomas Beckford, um dos primeiros proprietários absenteístas, recebia 2 mil libras anuais de suas propriedades jamaicanas, livres de todos os encargos. Peter Beckford veio a ser o mais ilustre dos novos colonizadores. Ocupou, ao longo do tempo, todos os cargos militares e civis mais importantes da ilha; foi presidente do Conselho e, mais tarde, vice-governador e comandante supremo. Ao morrer em 1710, ele “possuía a maior fortuna em bens móveis e imóveis entre todos os súditos da Europa”. Em 1737, seu neto William herdou a riqueza da família e se tornou o mais poderoso fazendeiro das Índias Ocidentais na Inglaterra.¹⁰

Beckford, em sua propriedade em Wiltshire, construiu a mansão Fonthill, por muito tempo considerada a residência mais bela e luxuosa do oeste da Inglaterra.

Era um edifício uniforme e imponente, consistindo num centro com quatro andares e duas alas de dois andares, ligados por corredores, construído em excelente pedra e adornado com um pórtico arrojado, assentado numa base rústica, com duas amplas escadarias: os aposentos eram numerosos e magnificamente mobiliados. Mostravam o luxo e as riquezas do Oriente; e em certas ocasiões resplandeciam de maneira deslumbrante. Enquanto as paredes eram adornadas com as mais caras obras de arte, seus armários e aparadores apresentavam uma requintada combinação de ouro, prata, metais e pedras preciosas, montados e trabalhados por artistas e artífices do mais apurado bom gosto. Somando-se a esses esplendores, esses objetos deslumbrantes, aumentados e multiplicados por grandes espelhos luxuosos, havia uma grande biblioteca seleta e muito valiosa. [...] Pode-se ter uma ideia das dimensões etc. da casa pelo tamanho de seu grandioso saguão de entrada no andar térreo, com 26 metros de comprimento por quase doze de largura. O teto era em abóbada, sustentado por grandes pilastras de pedra. Um aposento era decorado em estilo turco, com grandes espelhos, otomanas etc., enquanto outros eram enriquecidos com lareiras de mármore finamente entalhado.¹¹

Mas ninguém superaria Beckford Junior. Possuidor de viva imaginação e vasta fortuna, segundo o historiador da família ele não se satisfaria com nada que fosse banal e corriqueiro; desejava o original, o grandioso, o complexo e até o sublime. Resultou Fonthill Abbey, cuja construção deu emprego a uma enorme quantidade de artesãos e trabalhadores braçais — chegou inclusive a ser construída uma vila para acomodar alguns que foram morar lá durante as obras. O terreno que circundava a propriedade ficava numa área plantada com árvores e arbustos floridos de todas as espécies, nativos das Américas, crescendo com todo o seu vigor natural.¹² Em 1837, Beckford recebeu 15160 libras de indenização pelos 770 escravos que tinha na Jamaica.¹³

Os Hibbert possuíam fazendas nas Índias Ocidentais e também eram comerciantes atacadistas, fornecendo, como vimos, axadrezados de algodão e linho para a África e as colônias. Robert Hibbert morava em Bedfordshire, vivendo das rendas que recebia de suas propriedades coloniais. Sua fazenda era uma das melhores na Jamaica; “embora fosse um senhor eminentemente bondoso”, assegura-nos seu biógrafo, “ele não sentia repugnância de foro moral por esse tipo de propriedade”. Ao morrer, deixou um fundo que rendia cerca de mil libras anuais destinado a três ou mais bolsas de estudos em teologia, para incentivar a difusão do cristianismo em sua forma mais simples e inteligível e o livre exercício do julgamento íntimo em matérias de religião.¹⁴ Um parente seu, George, era sócio de uma grande empresa exportadora de Londres, e foi por muitos anos representante da Jamaica na Inglaterra. George Hibbert tomou a frente na construção das Docas das Índias Ocidentais. Foi eleito o primeiro presidente do conselho, e

hoje seu retrato, pintado por Lawrence, se encontra na sala da diretoria do porto de Londres. Grande bibliófilo, a venda de sua biblioteca se prolongou por 42 dias.¹⁵ Os Hibbert receberam 31120 libras de indenização por seus 1618 escravos.¹⁶ A mansão da família em Kingston, uma das casas mais antigas da Jamaica, ainda se conserva, e o nome da família se perpetua no *Hibbert Journal*, a famosa revista trimestral de religião, teologia e filosofia. Lançado em outubro de 1902, o *Journal* teve “a aprovação e o apoio dos curadores da Fundação Hibbert”, os quais, porém, não se responsabilizavam pelas opiniões expressas nas páginas da revista.¹⁷

Outra família com conexões na Jamaica eram os Long. Ao morrer, Charles Long deixou propriedades em Suffolk, uma casa em Bloomsbury, Londres, e terras na Jamaica num total de 14 mil acres. Ele tinha uma enorme receita — de longe o maior de todos os latifundiários jamaicanos daquele período —, e assim podia viver em grande luxo.¹⁸ Seu neto, fazendeiro na Jamaica, escreveu uma história da ilha, obra que adquiriu muito renome. Um parente seu, Beeston Long Jr., foi presidente da Companhia das Docas de Londres e diretor de banco, e a mansão da família em Bishopsgate Street, Londres, era igualmente famosa.¹⁹ Outro parente, lorde Farnborough, construiu Bromley Hill Place em Kent, uma das mansões mais célebres da Inglaterra, conhecida por seus maravilhosos jardins ornamentais.²⁰

Não contente com sua sociedade na empresa atacadista de cereais Corrie & Company, de Liverpool, John Gladstone estava indiretamente envolvido no tráfico negreiro como proprietário de escravos nas Índias Ocidentais. “Como muitos outros comerciantes de reconhecida probidade e honestidade, [ele] tranquilizava sua consciência

argumentando que era uma necessidade.” Gladstone recebeu grandes fazendas na Guiana Inglesa e na Jamaica executando hipotecas, e ao mesmo tempo estava muito envolvido no comércio com as Índias Ocidentais. O açúcar e outros produtos que vendia na Bolsa de Mercadorias de Liverpool eram cultivados em suas próprias fazendas e importados em seus próprios navios. A fortuna assim acumulada lhe permitiu travar relações comerciais com a Rússia, a Índia e a China, e fazer grandes investimentos de êxito em terrenos e imóveis em Liverpool. Deu contribuições vultosas a entidades beneficentes de Liverpool, construiu e doou verbas a igrejas e foi um eloquente defensor dos gregos e de sua luta pela independência. Quando seu filho, o famoso William Ewart, concorreu nas eleições de Newark em 1832, um jornal diário lembrou aos eleitores, talvez não com bom gosto, mas com bastante precisão, que o candidato era “o filho de Gladstone de Liverpool, indivíduo que acumulou vasta fortuna com negócios nas Índias Ocidentais. Em outras palavras, uma grande parte de seu ouro brotou do sangue de escravos negros”.²¹ Durante a maior parte do movimento abolicionista, John Gladstone foi diretor da Associação das Índias Ocidentais, e numa ocasião travou uma controvérsia memorável num dos diários de Liverpool com James Cropper, abolicionista local, sobre a escravidão nas Índias Ocidentais.²² A indenização paga a Gladstone em 1837, em conformidade com a lei de 1833, foi de 85600 libras por 2183 escravos.²³

Os Codrington eram outra família de renome, com fortuna e prestígio social decorrentes de suas fazendas canavieiras escravistas. Christopher Codrington foi governador de Barbados no século xvii, e suas fazendas

nessa ilha e em Barbuda valiam cerca de 100 mil libras em valores atuais. Ele fundou uma faculdade que ainda leva seu nome, e, ao morrer, legou 10 mil libras — a maior parte para uma biblioteca — e sua valiosa coleção de livros — no valor de 6 mil libras — para All Souls College, Oxford, onde formou-se o núcleo inicial da famosa Codrington Library. Um de seus descendentes foi herói da vitória naval de Navarino pela independência da Grécia, no século XIX.²⁴

A família Warner se encontrava dispersa pelas ilhas Leeward, alguns em Antígua, outros em Dominica, uns em São Vicente ou em Trinidad. Thomas Warner foi um dos pioneiros da colonização britânica do Caribe. Um dos membros da família, Joseph, chegou a ser um dos três maiores cirurgiões de sua época, no Guy's Hospital, e o primeiro membro do College of Surgeons, fundado em 1750. Seu retrato pintado por Samuel Medley pertence ao Royal College of Surgeons. No século XIX, outro Warner foi presidente do Conselho de Antígua, e um outro ainda, procurador-geral de Trinidad, foi o grande defensor da imigração das Índias Orientais. Talvez o membro mais conhecido dessa família das Índias Ocidentais seja Pelham Warner, célebre jogador de críquete e autoridade respeitada nesse grande jogo inglês.²⁵

Outros nomes, menos espetaculares, relembram a glória que foi o açúcar. Bryan Edwards, historiador das Índias Ocidentais britânicas no final do século XVIII, segundo ele mesmo admitiu, teria vivido e morrido na obscuridade na pequena herdade paterna em Westbury, cidade decadente em Wiltshire, se não fosse pelos dois tios muito ricos que possuíam fazendas canavieiras nas Índias Ocidentais.²⁶ Os Pinney, bastante conhecidos em Bristol, tinham canaviais

em Nevis.²⁷ O filho de Joseph Marryat foi o capitão Frederick Marryat, famoso romancista da vida marítima e inventor de um código de sinais para a marinha mercante utilizado até 1857.²⁸ O coronel William Macdowall foi a figura mais notável em Glasgow.

Dono de uma mansão imponente no campo e de uma rica propriedade nas Índias Ocidentais, com navios nos mares e cargas de açúcar e rum chegando constantemente à Inglaterra, ele também gozava o prestígio social de sua patente militar e de sua longa genealogia familiar, e devia atrair os olhares de todos ao passar pela calçada com sua longa bengala de castão de ouro.²⁹

Bryan Edwards negou de forma indignada a acusação de que seus colegas fazendeiros se destacavam pela opulência desmedida ou pelo exibicionismo, ostentando riqueza. As fontes disponíveis apontam o contrário. A fortuna dos fazendeiros das Índias Ocidentais se tornou proverbial. Encontravam-se colônias de fazendeiros ricos em Londres e em Bristol, e as placas comemorativas na All Saints' Church, em Southampton, são eloquentes sobre a posição social que desfrutavam.³⁰ As exclusivas escolas internas de Eton, Westminster, Harrow e Winchester estavam repletas de filhos de fazendeiros das Índias Ocidentais.³¹ Suas carruagens eram tantas que, quando se reuniam, os moradores de Londres reclamavam que as ruas ficavam congestionadas por longos trechos. Conta uma história que, em visita a Weymouth, Jorge III e Pitt se depararam com um jamaicano rico, acompanhado de uma imponente equipagem, com batedores e criados de libré. Jorge III, sentindo um profundo desagrado, teria dito: "Açúcar, açúcar, hein? Todo *aquele* açúcar! Como andam as tarifas, hein, Pitt, como andam as tarifas?".³² Os fazendeiros das Índias Ocidentais eram frequentadores assíduos das

estâncias de Epsom e Cheltenham;³³ seus filhos se misturavam em pé de igualdade às multidões elegantes nos salões sociais e nas fontes termais de Bristol.³⁴ Uma herdeira das Índias Ocidentais era um partido cobiçado, e Charles James Fox chegou a cogitar a fortuna de 80 mil libras da srta. Phipps como uma solução para suas enormes dívidas de jogo.³⁵ É de se perguntar qual seria o efeito de um casamento desses na carreira abolicionista de Fox.

Muitos homens de origens humildes na Inglaterra subiram na vida, alcançando o luxo e a fartura, depois de receber alguma herança inesperada de uma fazenda nas Índias Ocidentais. Chegou uma época em que uma herança dessas passou a ser considerada um transtorno,³⁶ mas no século XVIII não era assim. A peça *Africans*, de George Colman, apresenta o sr. Marrowbone, um açougueiro, numa situação que devia ser bastante familiar ao público. O açougueiro recebeu de herança uma fazenda no Caribe, e “agora negocia pretos em vez de negociar bois”.³⁷

A força dos fazendeiros também ganhou impulso com a grande quantidade de negociantes das Índias Ocidentais que obtinham enormes lucros com o comércio nas colônias. Segundo o professor Namier,

eram relativamente poucos os grandes comerciantes na Grã-Bretanha em 1761 que, de uma maneira ou outra, não negociavam com as Índias Ocidentais, e um número considerável de famílias distintas tinha participação nos negócios das Ilhas Açucareiras, tal como agora inúmeros ingleses têm ações em culturas de chá ou borracha na Ásia ou em campos de petróleo.³⁸

Os dois lados nem sempre estavam de acordo. No começo, fazendeiros e comerciantes representavam organizações distintas, e o vínculo entre eles — o crédito — nem sempre contribuía para a harmonia. Mas esse fato em si não seria

uma causa fundamental de conflito, pois o comerciante sempre poderia executar a hipoteca. Mais importante do que a dívida era a obstinação dos fazendeiros em manter preços de monopólio, e o mal-estar entre os dois grupos se acentuou muito em 1739, na luta para conseguirem comercializar diretamente com a Europa.³⁹ Mas, de modo geral, a identidade de interesses era maior e mais importante do que o conflito, e fazendeiros e comerciantes finalmente se uniram por volta de 1780, quando logo precisariam de todas as forças que conseguissem somar para reforçar as barreiras contra a torrente do livre-comércio, que então se avolumava.

A combinação dessas duas forças, os fazendeiros e os comerciantes, associados aos representantes coloniais na Inglaterra, formava o poderoso segmento econômico das Índias Ocidentais no século XVIII. Na era clássica da corrupção parlamentar e da venalidade eleitoral, o dinheiro deles falava mais alto. Compravam votos e “cadeiras frias”* no Parlamento. A concorrência que exerciam forçou a subida de preços dos assentos nas câmaras. O conde de Chesterfield foi objeto de chacota em 1767, quando ofereceu 2500 libras por uma vaga no Parlamento pela qual um empreendedor das Índias Ocidentais ofereceria o dobro.⁴⁰ Nenhuma fortuna hereditária inglesa era capaz de resistir a essa avalanche de corrupção e ouro das colônias. A aristocracia fundiária inglesa se sentia indignada, “agastada, forçada a grandes despesas e até fraudada” nas eleições pelos concorrentes das Índias Ocidentais.⁴¹ Nota-se a presença inequívoca dessa preocupação no alerta de

Cumberland, em sua peça *The West Indian*, ao fazendeiro ostentando sua fortuna e alardeando seus planos para gastá-la. “Espero que a use, não a desperdice; que a trate, sr. Belcour, não como um vassalo sobre o qual o senhor exerceria um poder despótico e desenfreado, mas como um súdito que o senhor tem obrigação de governar com autoridade moderada e contida.”⁴² Nas eleições de 1830, um fazendeiro das Índias Ocidentais conseguiu se eleger em Bristol com 18 mil libras.⁴³ As despesas eleitorais do candidato das Índias Ocidentais derrotado em Liverpool no mesmo ano foram de quase 50 mil libras, tendo 20% delas saído do bolso de John Bolton, próspero negociante, traficante e dono de escravos nas Índias Ocidentais.⁴⁴

A dinastia Beckford estava representada no Parlamento de acordo com sua fortuna. O patriarca William foi membro do Parlamento por Shaftesbury de 1747 a 1754, e por Londres de 1754 a 1770. Outro irmão representava Bristol; um terceiro, Salisbury; um quarto, por sua vez, iria representar um burgo de Wiltshire.⁴⁵ Richard Pennant representou Liverpool uma vez.⁴⁶ Um dos Codrington foi membro de Parlamento em 1737.⁴⁷ George Hibbert representou Seaford de 1806 a 1812.⁴⁸ Edward Colston, o Cunard do século xvii, ocupou um assento por Bristol de 1710 a 1713.⁴⁹ O setor empresarial das Índias Ocidentais praticamente monopolizava uma cadeira por Bristol. John Gladstone representou inicialmente Woodstock e depois Lancaster. Ele teve o prazer de ouvir em maio de 1833 o discurso inaugural de seu filho, membro do Parlamento por Newark, em defesa da escravidão nas propriedades da família na Guiana.⁵⁰ O grande estadista viu todos os seus sentimentos filiais devotados à questão da escravidão, e

seus vínculos familiares com as fazendas açucareiras das Índias Ocidentais lhe desataram toda a eloquência em público.⁵¹ Um dos Lascelle foi eleito para o Parlamento em 1757.⁵² Henry Goulburn lutou pelas Índias Ocidentais até o último instante. Em 1833, ele ainda pedia ao Parlamento que levasse em conta o impulso ao comércio e à agricultura, que visse os vilarejos transformados em cidades, graças à ligação com as colônias.⁵³ O Parlamento não deu atenção, e Goulburn teve de se contentar com cerca de 5 mil libras de indenização por seus 242 escravos.⁵⁴ Joseph Marryat de Trinidad, Henry Bright de Bristol, Keith Douglas, Charles Ellis, todos eram das Índias Ocidentais. Dez dos quinze membros de um dos comitês mais importantes da Sociedade de Fazendeiros e Comerciantes ocupavam assentos no Parlamento inglês.⁵⁵

Para se garantir duplamente, os latifundiários das Índias Ocidentais, tal como os traficantes de escravos, estavam entrincheirados não só na Câmara dos Comuns, mas também na Câmara dos Lordes, para defender suas fazendas e a estrutura social em que se assentavam. Era fácil passar de uma câmara para a outra, pois os títulos eram distribuídos prestamente em troca de apoio político. Segundo um autor contemporâneo, eram poucas as famílias nobres da Inglaterra — se é que havia alguma — que não tinham algum ramo nas Índias Ocidentais.⁵⁶ Richard Pennant se tornou lorde Penrhyn. Os Lascelle, antiga família de Barbados, receberam título de nobreza e se tornaram Harewood; um de seus descendentes é, hoje o marido da irmã do atual rei da Inglaterra. O marquês de Chandos, autor da “Cláusula Chandos” no Projeto de Reforma de 1832, tinha fazendas nas Índias Ocidentais e era porta-voz do setor, mas chegou a viver a época em que era quase

inútil defender a causa das ilhas.⁵⁷ O conde de Balcarres possuía canaviais na Jamaica. No momento da abolição, ele tinha 640 escravos, pelos quais recebeu uma indenização próxima de 12300 libras.⁵⁸ Isso explica sua oposição frenética, enquanto governador da ilha, ao tratado entre o general Maitland e o líder dos escravos, Toussaint L'Ouverture, para a evacuação de São Domingos após a tentativa malograda da Grã-Bretanha de conquistar a colônia francesa. “Seria considerado um tanto estranho”, escreveu ele para a Inglaterra, “se a City de Londres tivesse de enviar uma quantidade imensa de provisões e roupas para o uso do exército *sans culotte* arregimentado com a finalidade de invadir a Inglaterra!”⁵⁹ Lorde Hawkesbury, né Jenkinson, era um latifundiário das Índias Ocidentais⁶⁰ e, como presidente do Conselho Privado para o Comércio, deu apoio sistemático à causa dos traficantes e donos de escravos. Essa sua devoção lhe valeu a dedicatória de vários panfletos em favor do tráfico de escravos,⁶¹ e Liverpool lhe deu a chave da cidade em agradecimento pelos grandes serviços prestados à cidade com seu desempenho parlamentar em defesa do tráfico negreiro.⁶² Hawkesbury foi um símbolo dessa ligação ao adotar o título de conde de Liverpool quando ascendeu à nobreza e ao aceitar aquartelar as armas da corporação em seu brasão.⁶³

Não era apenas o pai de todos os parlamentos que era dominado pelos senhores de escravos. A exemplo de seus aliados, os comerciantes de açúcar e os traficantes de escravos, eles estavam em evidência em todas as partes, como conselheiros municipais, prefeitos e membros de conselhos. William Beckford foi conselheiro municipal de Londres e duas vezes lorde prefeito. Seus contemporâneos caçoavam do vozeirão e do latim estropiado de Beckford,

mas tinham de respeitar sua riqueza, sua posição e influência política. Como prefeito, ele organizava comemorações cívicas grandiosas. Em certa ocasião, num banquete suntuoso, seis duques, dois marqueses, 23 condes, quatro viscondes e catorze barões da Câmara dos Lordes se somaram aos membros da Câmara dos Comuns e foram em procissão até a cidade para homenageá-lo. Ele continua famoso, esse senhor escravista, por sua defesa de Wilkes e da liberdade de expressão, indiferente ao desagrado da realeza.⁶⁴ No edifício da prefeitura de Londres há um magnífico monumento erguido em sua homenagem, com o famoso discurso que deixou Jorge III roxo de raiva.⁶⁵ Seu irmão Richard também foi conselheiro municipal de Londres. William Miles tornou-se conselheiro municipal de Bristol, e George Hibbert, de Londres.⁶⁶

O setor econômico ligado às Índias Ocidentais contava com amizades poderosas. Chatham foi defensor sistemático de suas reivindicações, certas ou erradas, e era grande amigo de Beckford. “Ele sempre considerou as colônias açucareiras como o setor agrícola deste reino, e achava uma barbaridade entendê-las de outra maneira.”⁶⁷ John Gladstone e John Bolton eram defensores vigorosos de Canning, que sempre insistiu que a questão das Índias Ocidentais era muito delicada e sensível, de uma “importância absolutamente tremenda”.⁶⁸ Os fazendeiros também contavam com as grandes simpatias de Huskisson e Wellington, este se recusando a “saquear os proprietários nas Índias Ocidentais a fim de granjear para si impopularidade na Inglaterra”,⁶⁹ e aquele considerando impossível abolir o tráfico escravo por decreto ou intervenção legislativa.⁷⁰ Mas a recalcitrância e a recusa

obstinada dos latifundiários coloniais em fazer qualquer concessão aos sentimentos antiescravistas da Inglaterra acabaram afastando esses amigos. Para Canning, a escravidão nas Índias Ocidentais era um tema desagradável;⁷¹ as questões escravistas quase enlouqueciam Huskisson, que achava os fazendeiros uns insanos;⁷² Wellington, antes de ser dita a última palavra sobre a escravidão britânica, concedeu tratamento bastante ríspido a uma delegação das Índias Ocidentais em Londres.⁷³

Aliado aos outros grandes monopolistas do século XVIII, a aristocracia fundiária e a burguesia mercantil das cidades portuárias, o poderoso setor das Índias Ocidentais exercia no Parlamento, antes da Reforma, uma influência capaz de fazer frente a qualquer político, e representava uma sólida falange “cujo apoio numa emergência era de um valor que todos os sucessivos governos tiveram ocasião de conhecer”.⁷⁴ O grupo apresentava uma resistência decidida à extinção do tráfico, à libertação dos escravos e à renúncia ao monopólio colonial. Estava sempre disposto a lutar contra qualquer aumento nos impostos sobre o açúcar, medida que Beckford certa vez definiu como “um *coup de grâce* em nossas colônias açucareiras e em nosso comércio de açúcar”.⁷⁵ O setor das Índias Ocidentais foi o *enfant terrible* da política inglesa, até o momento em que a independência americana desferiu o primeiro grande golpe no mercantilismo e no monopólio.

Em 1685, o governador da Jamaica protestou que qualquer tarifa adicional sobre o açúcar desestimularia a

lavou, prejudicaria o surgimento de novos canaviais e tolheria a ampliação dos já existentes. Com a proposta, “a Virgínia recebe uma punhalada mortal, Barbados e as Ilhas são tomados de uma febre convulsiva e a Jamaica entra em definhamento”.⁷⁶ Em 1744, os fazendeiros enviaram sua posição a todos os membros do Parlamento, na tentativa de despertar uma grito popular contra outra proposta de aumentar as tarifas sobre o açúcar. A proposta foi aprovada por uma margem de 23 votos. “Essa pequena diferença não foi uma surpresa para quem considerasse o número de pessoas envolvidas pessoalmente ou por seus amigos, com grandes interesses num ou noutro aspecto do setor açucareiro, e porque a causa em si sempre foi popular na Câmara dos Comuns.”⁷⁷ Mas os fazendeiros das Índias Ocidentais conseguiram transferir o imposto extra proposto para os tecidos estrangeiros. Todo esse episódio apenas ilustrava “as dificuldades que acompanhavam a criação de mais um imposto sobre o açúcar, devido ao número e à influência dos envolvidos direta ou indiretamente naquele amplo ramo do comércio”.⁷⁸

A questão ressurgiu quando foi preciso financiar a Guerra dos Sete Anos. O aristocrata agrário da Inglaterra geralmente apoiava seu irmão nas colônias, mas, chegado o momento de escolher entre si mesmo e aquele parente distante, “entre a pele e a camisa [preferiu] a própria pele”. Beckford, defendendo os companheiros, era interrompido a gargalhadas a toda vez que dizia a palavra “açúcar”.⁷⁹ Era a mão invisível se movendo. O representante para Massachusetts informou em 1764 que havia cinquenta ou sessenta eleitores das Índias Ocidentais que podiam inclinar a balança para o lado que quisessem.⁸⁰ Foi o auge do poder do setor açucareiro das Índias Ocidentais. Mas, no século

seguinte e no Parlamento reformado, apareceu outra combinação de cinquenta ou sessenta eleitores. Era o setor algodoeiro de Lancashire, cujo lema não era o monopólio, e sim o *laissez-faire*.

* Antes da reforma parlamentar de 1832, distritos com poucos habitantes ou mesmo despovoados, os chamados *rotten boroughs* ou "burgos podres", tinham a possibilidade de ocupar assento no Parlamento, gerando uma representação "fria". (N. T.)

5. A indústria britânica e o comércio marítimo triangular

A Grã-Bretanha estava acumulando uma grande riqueza com o comércio marítimo triangular. O aumento dos bens de consumo que ele gerava acarretou inevitavelmente o desenvolvimento da capacidade produtiva do país. A expansão industrial exigia financiamento. Entre 1700 e 1775, quem melhor do que um fazendeiro açucareiro das Índias Ocidentais ou um comerciante de escravos de Liverpool para dispor prontamente desse capital? Já vimos a agilidade com que os fazendeiros absenteístas compravam terras na Inglaterra, onde podiam usar suas fortunas para financiar os grandes desenvolvimentos associados à Revolução Agrícola. Agora devemos rastrear o investimento dos lucros do comércio triangular na indústria britânica, à qual forneceram uma parte do gigantesco desembolso de capital para construir as grandes fábricas, necessárias para atender às demandas do novo processo de produção e dos novos mercados.

A. O INVESTIMENTO DOS LUCROS DO COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

1. O setor banqueiro

Muitos dos bancos setecentistas fundados em Liverpool e Manchester, respectivamente a metrópole escravista e a capital algodoeira, mantinham ligações diretas com o comércio triangular. Havia necessidade de somas vultosas para as fábricas têxteis e para os canais que melhoravam os meios de comunicação entre as duas cidades.

O típico banqueiro setecentista surge da transição do comerciante varejista para o comerciante atacadista e então para o banqueiro. A palavra *merchant*, no contexto do século XVIII, não raro abarcava as gradações de capitão de navio negreiro, capitão de navio corsário, proprietário de navio corsário, até se estabelecer em terra firme, no respeitável ramo do comércio. As atividades variadas de um homem de negócios de Liverpool abrangem: cervejeiro, comerciante de bebidas, merceiro, negociante de destilados, corretor de câmbio, banqueiro etc. Escreve o historiador: “Fica-se a imaginar o que estava incluído naquele ‘etc.’”.¹ Como o canto das sereias, esse “etc.” não é totalmente inimaginável. Incluía, num ou noutro momento, um ou mais aspectos do comércio triangular.

O Heywood Bank foi fundado em Liverpool em 1773 e se manteve como banco privado até 1883, quando foi comprado pelo Bank of Liverpool. Seus dois fundadores eram comerciantes prósperos, eleitos mais tarde para a Câmara de Comércio. “Tinham experiência”, escreve o historiador, “no comércio africano”, além de atividades corsárias. Ambos aparecem na lista de comerciantes que negociavam com a África em 1752, e suas atividades econômicas africanas prosseguiram até 1807. O sócio

principal de uma das filiais da empresa era Thomas Parke, da firma bancária de William Gregson, Sons, Parke and Morland, cujo avô tinha sido capitão de êxito no comércio com as Índias Ocidentais. Como era típico na rede de relações comerciais daquela época, a filha de um dos sócios dos Heywood se casou mais tarde com Robertson, filho de John Gladstone, e o filho do casal, Robertson Gladstone, tornou-se sócio do banco. Em 1788, a empresa abriu uma filial em Manchester, por sugestão de alguns grandes comerciantes da cidade. A filial de Manchester, chamada Manchester Bank, foi muito conhecida por vários anos. Onze dos catorze descendentes de Heywood até 1815 tornaram-se comerciantes atacadistas ou banqueiros.²

A aparição de Thomas Leyland na cena bancária só ocorreu no começo do século XIX, mas seus investimentos no tráfico escravo africano datavam do último quartel do século XVIII. Leyland, com seus sócios, estava entre os traficantes de escravos mais ativos em Liverpool, e seus lucros eram imensos. Em 1802, ele se tornou sócio majoritário na empresa bancária de Clarkes e Roscoe. Leyland e Roscoe: que dupla! Estranha união entre o escravista bem-sucedido e o adversário constante da escravatura! Leyland se desligou por iniciativa própria em 1807 para montar uma sociedade mais coerente com seu colega escravista Bullins, e a razão social Leyland and Bullins manteve-se orgulhosa e impoluta durante 94 anos, até se fundir, em 1901, com o North and South Wales Bank Ltd.³

Os Heywood e os Leyland são apenas os exemplos mais destacados da regra geral na história bancária de Liverpool no século XVIII. O banqueiro William Gregson também era

traficante de escravos, dono de navios, corsário, segurador e dono de uma cordoaria. Francis Ingram era traficante de escravos, membro da Companhia Africana em 1777, acionista também de uma cordoaria e sócio de Thomas Leyland e dos Earles num empreendimento corsário. Os Earles, por sua vez, tinham acumulado imensa fortuna no tráfico de escravos, no qual se mantiveram até 1807. O fundador do Hanly's Bank foi o capitão Richard Hanly, traficante de escravos, cuja irmã desposou outro deles. Hanly era membro destacado do Liverpool Fireside, associação composta quase exclusivamente de capitães, donos de navios negreiros e corsários, com um ou outro varejista importante. Robert Fairweather, como Hanly, negociava escravos, era membro do Liverpool Fireside, atacadista e banqueiro.

Jonas Bold operava no tráfico de escravos e no comércio com as Índias Ocidentais. Membro da Companhia de Mercadores em Comércio com a África de 1777 até 1807, Bold tinha uma refinaria de açúcar e foi sócio do banco de Ingram. Thomas Fletcher iniciou sua carreira como aprendiz com um banqueiro mercantil, que desenvolvia intenso comércio com a Jamaica. Promovido a sócio, Fletcher se tornou mais tarde vice-presidente e presidente da Associação das Índias Ocidentais de Liverpool, e, ao morrer, seus bens incluíam ações em hipotecas numa fazenda de café e cana-de-açúcar na Jamaica, com seus respectivos escravos. Charles Caldwell, da instituição bancária Charles Caldwell and Co., era sócio da Oldham, Caldwell and Co., cujas transações se concentravam no açúcar. Isaac Hartman, outro banqueiro, possuía fazendas nas Índias Ocidentais, enquanto James Moss, banqueiro e cidadão

ilustre do século XVIII, tinha algumas fazendas canavieiras enormes na Guiana Inglesa.⁴

O que se disse de Liverpool também se aplica a Bristol, Londres e Glasgow. Quem presidiu à reunião do importante comitê montado em Bristol em 1789 para se opor à extinção do tráfico foi William Miles. Entre os membros do comitê estavam o conselheiro municipal Daubeny, Richard Bright, Richard Vaughan, John Cave e Philip Protheroe. Todos eles eram banqueiros em Bristol. Cave, Bright e Daubeny eram sócios do New Bank, fundado em 1786. Protheroe era sócio do Bristol City Bank. William Miles tinha adquirido uma importante participação na antiga instituição bancária de Vaughan, Barker and Company; dois de seus filhos foram mencionados em 1794, e o “Banco de Miles”, como era popularmente chamado, teve longa e próspera carreira.⁵

Para Londres, basta mencionar um único nome, quando esse nome é Barclay. Dois membros dessa família quacre, David e Alexander, operavam no tráfico de escravos em 1756. David iniciou sua carreira no comércio colonial nas ilhas e no continente, e veio a ser um dos principais comerciantes de sua época. A casa paterna em Cheapside era uma das mais elegantes de Londres, recebendo visitas assíduas da realeza. Ele não era apenas traficante de escravos; possuía também uma grande fazenda na Jamaica, onde, ao que consta, libertou seus escravos e veio a descobrir que “a pele negra recobria corações cheios de gratidão e mentes capazes de aperfeiçoamento, tal como a do mais orgulhoso branco”. Os Barclay casavam-se dentro das famílias de banqueiros Gurney e Freame, assim como tantos casamentos em círculos fechados em outros setores da indústria, que mantinham as riquezas quacres em mãos

quacres. Dessa união nasceu o Barclay's Bank, cuja expansão e crescimento escapam ao âmbito deste estudo.⁶

O surgimento do setor bancário em Glasgow estava intimamente associado ao comércio triangular. O primeiro banco com atividades regulares nasceu em 1750. Conhecido como Ship Bank, um de seus sócios originais foi Andrew Buchanan, um magnata do tabaco na cidade. Outro sócio fundador foi o mesmo William Macdowall que, ao conhecer as herdeiras de St. Kitts e suas fazendas canavieiras, decidiu os destinos da família e da cidade. Um terceiro era Alexander Houston, um dos maiores comerciantes das Índias Ocidentais da cidade, cuja firma, a Alexander Houston and Company, era uma das principais empresas das Índias Ocidentais no reino. Mesmo essa firma só surgiu com o retorno dos dois oficiais escoceses e suas noivas da colônia para Glasgow. Durante 75 anos, a empresa manteve um enorme movimento comercial, possuindo muitos navios e grandes fazendas canavieiras. Prevendo a extinção do tráfico, a empresa fez grandes especulações comerciais, com aquisição maciça de escravos. Mas o projeto de lei não foi aprovado. Os escravos tinham de ser alimentados e vestidos; o preço deles despencou; centenas foram dizimadas por doenças. Em virtude disso, a firma quebrou em 1795, e essa foi a maior catástrofe financeira que Glasgow conheceu.

O sucesso do Ship Bank incentivou a criação de outros bancos. O Arms Bank foi fundado no mesmo ano, tendo como um dos principais sócios Andrew Cochrane, outro magnata do tabaco. Seguiu-se o Thistle Bank em 1761, um banco aristocrático cujas atividades se concentravam basicamente entre os comerciantes ricos das Índias Ocidentais. Um dos sócios majoritários era John Glassford,

que operava em grande escala. Certa vez ele chegou a ter 25 navios ao mesmo tempo no mar, todos com suas respectivas cargas, e seu faturamento anual ultrapassava meio milhão de libras esterlinas.⁷

2. Indústria pesada

A indústria pesada desempenhou um papel importante no avanço da Revolução Industrial e no desenvolvimento do comércio marítimo triangular. Como se verá, uma parte do capital que financiou o crescimento das indústrias metalúrgicas foi fornecida diretamente pelo comércio triangular.

Foi o capital acumulado no comércio com as Índias Ocidentais que financiou James Watt e a máquina a vapor. Boulton e Watt receberam adiantamentos de Lowe, Vere, Williams & Jennings — o futuro Williams Deacons Bank. Watt passou por alguns momentos de ansiedade em 1778, durante a Revolução Americana, quando a frota das Índias Ocidentais esteve sob ameaça de ser capturada pelos franceses. “Mesmo nessa emergência”, escreveu Boulton para tranquilizá-lo, “Lowe, Vere and Company ainda podem se salvar, se a frota das Índias Ocidentais chegar a salvo da frota francesa [...] pois muitas de suas apólices dependem dela.”⁸

O banco superou a dificuldade, e a preciosa invenção saiu incólume. Os fazendeiros de cana foram dos primeiros a entender sua importância. Boulton escreveu a Watt em 1783: “O sr. Pennant, que é um homem muito amigável, com 10 mil ou 12 mil libras anuais, tem a maior propriedade na Jamaica; havia também o sr. Gale e o sr. Beeston Long,

que têm alguns canaviais muito grandes por lá, que querem ver a solução do vapor em vez dos cavalos”.⁹

Um dos maiores fabricantes de ferro do século XVIII, Antony Bacon estava intimamente ligado ao comércio triangular. Seu sócio era Gilbert Francklyn, fazendeiro das Índias Ocidentais, que mais tarde escreveu várias cartas ao lorde presidente do Comitê do Conselho Privado ressaltando a importância de tomar a colônia açucareira francesa de São Domingos na guerra com a França revolucionária.¹⁰ Bacon, como muitos outros, aventurou-se no comércio africano. Iniciou uma atividade lucrativa com o fornecimento de víveres às tropas na costa, e depois passou a fornecer negros aptos e experientes para contratos com o governo nas Índias Ocidentais. Durante os anos 1768-76, ele recebeu quase 67 mil libras nessa última atividade. Em 1765, montou uma metalúrgica de ferro em Merthyr Tydfil, que cresceu rapidamente graças a contratos com o governo durante a guerra americana; em 1776, montou outra fundição em Cyfartha. O minério de ferro para suas fornalhas vinha de Whitehaven, e desde 1740 ele participou das melhorias do porto local.

Bacon fez fortuna com seus contratos de artilharia com o governo britânico. Retirou-se das atividades em 1782, tendo montado um verdadeiro império mineral. Arrendou sua usina metalúrgica em Cyfartha a Crawshay, reservando para si um rendimento líquido de 10 mil libras anuais; e Crawshay, por vez, fez fortuna com Cyfartha. Vendeu Penydaeren a Homfray, o homem que aperfeiçoou o processo de pudlagem; Dowlais foi para Lewis, e a fundição de Plymouth, para Hill. A licença de regulamentação já tinha sido transferida para Carron, sucessor de Roebuck. Não

admira que Bacon se considerasse “movendo-se numa órbita superior”.¹¹

William Beckford tornou-se industrial metalúrgico em 1753.¹² Uma parte do capital investido na fundição de Thorncliffe, criada em 1792, veio de um fabricante de navalhas, Henry Longden, que recebeu uma herança de cerca de 15 mil libras de um tio rico, comerciante de Sheffield que operava nas Índias Ocidentais.¹³

3. Seguros

No século XVIII, quando o tráfico de escravos era o segmento comercial mais rentável e o preço da terra nas Índias Ocidentais dos mais valiosas no Império Britânico, o comércio triangular ocupava uma posição importante aos olhos das companhias de seguro então nascentes. Nos primeiros anos, quando o Lloyd's era apenas uma casa de café e nada mais, muitos anúncios de escravos fugidos na *London Gazette* davam a firma como local para a devolução.¹⁴

O mais antigo anúncio remanescente com menção ao Lloyd's é de 1692 e se refere ao leilão de três navios. Os navios foram liberados para Barbados e Virgínia. O único projeto registrado no Lloyd's envolvido na crise de especulação financeira de 1720 se referia a um empreendimento comercial com a Berbéria e a África. Relton, o historiador dos seguros contra incêndios, afirma que essa modalidade era coberta pelo Lloyd's, no comércio com as Índias Ocidentais, “desde data muito antiga”. O Lloyd's, como outras seguradoras, cobria escravos e navios negreiros, e tinha interesse vital nas decisões judiciais

determinando o que constituíam os “perigos do mar” e “morte natural”. Entre suas apólices a capitães mercantes e heróis públicos há uma de 1804 para um capitão de Liverpool que, em trânsito da África para a Guiana Inglesa, conseguiu derrotar uma corveta francesa e salvou seu precioso carregamento. John Bennett, o terceiro filho do primeiro secretário do Lloyd’s, foi o agente da companhia em Antígua em 1833, e o único retrato conhecido de seu pai foi descoberto recentemente nas Índias Ocidentais. Um dos diretores mais ilustres do Lloyd’s em sua longa história foi Joseph Marryat, fazendeiro das Índias Ocidentais que lutou com garbo e êxito na Câmara dos Comuns em 1810 para manter o monopólio de seguros marítimos do Lloyd’s contra uma companhia rival, vencendo a oposição de outro fazendeiro das Índias Ocidentais, pai do famoso cardeal Manning.¹⁵ Em 1837, Marryat recebeu 15 mil libras de indenização por 391 escravos em Trinidad e na Jamaica.¹⁶

Em 1782, o setor econômico ligado ao açúcar das Índias Ocidentais tomou a frente para fundar outra seguradora, a Phoenix, uma das primeiras companhias a criar uma filial no ultramar — nas Índias Ocidentais.¹⁷ A Associação de Seguradores de Liverpool se formou em 1802. Quem presidiu à reunião foi o insigne comerciante das Índias Ocidentais, John Gladstone.¹⁸

B. O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA BRITÂNICA ATÉ 1783

Por isso o Abade Raynal, um dos espíritos mais progressistas da época, homem de grande cultura e em íntimo contato com a burguesia francesa, foi capaz de ver que a mão de obra das Índias Ocidentais “pode ser

considerada a causa principal do rápido movimento que agora agita o universo”.¹⁹ O comércio marítimo triangular deu uma contribuição enorme ao desenvolvimento industrial da Inglaterra. Seus lucros fertilizaram todo o sistema de produção do país. Bastam três exemplos. A indústria de ardósia em Gales, que fornecia material para telhas, foi revolucionada pelos novos métodos adotados por lorde Penrhyn em sua propriedade de Carnarvonshire,²⁰ o qual, como vimos, era proprietário de canaviais na Jamaica e foi presidente do Comitê das Índias Ocidentais no final do século XVIII. A principal figura no primeiro grande projeto ferroviário na Inglaterra, ligando Liverpool e Manchester, foi Joseph Sandars, do qual pouco se sabe. Mas sua saída da Sociedade Contra a Escravidão de Liverpool, em 1824, é de grande importância, pelo menos porque mostra sua relutância em pressionar os fazendeiros canavieiros.²¹ Três outros nomes de destaque, participantes do empreendimento, tinham relações próximas com o comércio triangular — o general Gascoyne de Liverpool, ardoroso defensor do setor açucareiro das Índias Ocidentais, John Gladstone e John Moss.²² Os empresários de Bristol ligados às Índias Ocidentais também tiveram papel importante na construção da Great Western Railway.²³

Mas disso não se deve inferir que o comércio triangular foi o responsável exclusivo pelo desenvolvimento econômico. O crescimento do mercado interno na Inglaterra, com o investimento dos lucros da indústria dentro do próprio país para gerar mais capital e obter um crescimento ainda maior, desempenhou um papel significativo. Mas esse desenvolvimento industrial, incentivado pelo mercantilismo, veio mais tarde a superá-lo e a destruí-lo.

Em 1783, já era claro o que se avizinhava. As potencialidades da máquina a vapor não eram uma questão acadêmica. Havia 66 máquinas em operação, dois terços delas em minas e fundições.²⁴ O aperfeiçoamento dos métodos de mineração de carvão, ao lado dos efeitos da energia a vapor, resultou numa grande expansão da indústria de ferro. A produção quadruplicou entre 1740 e 1788, e o número de fornalhas aumentou 50%.²⁵ Surgiram as estradas e pontes de ferro; nascera a Carron Works; Wilkinson já era famoso como “o pai do ferro”. O algodão, rei da Revolução Industrial, respondeu prontamente às novas invenções, desimpedido das tradições e restrições corporativas que atrapalhavam sua rival mais antiga, a lã. O *laissez-faire* passou a ser praticado na nova indústria muito antes de entrar nos manuais como teoria econômica ortodoxa. A fiadeira *spinning jenny*, a fiadeira movida a água e a fiadeira *mule*, esta incorporando as técnicas daquelas duas, revolucionaram a indústria, que, a partir daí, mostrou uma tendência de evolução constante. Entre 1700 e 1780, as importações de algodão bruto mais que triplicaram, e as exportações têxteis aumentaram quinze vezes.²⁶ A população de Manchester cresceu cerca de 50% entre 1757 e 1773,²⁷ e o número de pessoas na indústria algodoeira quadruplicou entre 1750 e 1785.²⁸ E não era só a indústria pesada: o algodão também estava reunindo forças para a investida contra o sistema monopolista que, por tanto tempo, tinha sido essencial para a existência e a prosperidade desses dois setores, os quais viriam a dominar o período de 1783 a 1850.

Toda a economia da Inglaterra foi irrigada com esse benéfico aumento da produção. O faturamento das olarias de Staffordshire quintuplicou entre 1725 e 1777.²⁹ A

tonelagem da frota mercante saindo dos portos ingleses mais que dobrou entre 1700 e 1781. As importações inglesas quadruplicaram entre 1715 e 1775, e as exportações triplicaram entre 1700 e 1771.³⁰ A indústria inglesa em 1783 era como Gulliver, tolhida pelas restrições liliputianas do mercantilismo.

Duas figuras ilustres do século XVIII viram — e, sobretudo, entenderam — o conflito inevitável: Adam Smith, de sua cátedra, e Thomas Jefferson, em sua fazenda.

Adam Smith denunciou a loucura e a injustiça que tinham norteado inicialmente o projeto de fundar colônias no Novo Mundo. Ele era contrário a todo o sistema de monopólio, base da estrutura colonial, com o fundamento de que isso restringia a capacidade produtiva da Inglaterra e das colônias. Se a indústria britânica progredira, não fora não por causa do monopólio, mas apesar dele; e este representava apenas o sacrifício do bem comum aos interesses de uma minoria, o sacrifício do interesse do consumidor inglês ao do produtor colonial. Nas próprias colônias, a proibição de manufaturas locais lhe parecia “uma flagrante violação dos direitos mais sagrados da humanidade [...] símbolos indevidos da escravidão imposta a elas, sem qualquer razão suficiente, pela inveja infundada dos comerciantes e manufatureiros da terra matriz”. O capital britânico fora obrigado a abandonar o comércio com os países próximos e a comerciar com países mais distantes; o dinheiro que poderia ter sido usado para melhorar os solos, ampliar as manufaturas e estender o comércio da Grã-Bretanha fora gasto para sustentar o comércio com terras distantes, do qual o país não extraía nada, a não ser prejuízos (!) e guerras constantes. Era um

sistema próprio para uma nação que se deixava governar pelos interesses do pequeno varejo.³¹

A riqueza das nações foi o antecedente filosófico da Revolução Americana. Ambas provinham da mesma causa: os freios que o sistema mercantil impunha ao desenvolvimento da capacidade produtiva da Inglaterra e de suas colônias. O papel de Adam Smith foi repreender intelectualmente “os expedientes mesquinhos e perniciosos”³² de um sistema que George Washington, com seus exércitos, feriu de morte nos campos de batalha da América.

6. A Revolução Americana

Em 1770, as colônias continentais enviaram às Índias Ocidentais aproximadamente um terço de suas exportações de peixe seco e quase todo o seu peixe em salmoura; sete oitavos de suas exportações de aveia e sete décimos da farinha; toda a manteiga e queijo; mais de um quarto das exportações de arroz; quase todas as cebolas; cinco sextos das tábuas de pinho, carvalho e cedro, mais da metade das tábuas para barris e praticamente todos os seus arcos de barril; todos os cavalos, carneiros, porcos e aves domésticas; quase todo o sabão e velas.¹ Como nos disse o professor Pitman, “foi a riqueza acumulada no comércio das Índias Ocidentais, mais do que qualquer outra coisa, que sustentou a prosperidade e o desenvolvimento social da Nova Inglaterra e das Colônias do Meio”.²

Mas, dentro do quadro imperial setecentista, as colônias do continente ocupavam um segundo lugar bem distante. O açúcar reinava, e as ilhas eram o grande açucareiro da Europa. A aquisição da Jamaica deixou Cromwell tão feliz que, ao receber a alegre notícia, tirou o resto do dia de folga. Tiraria uma semana se tivesse capturado a Hispaniola, cuja parte francesa, São Domingos, mais tarde se tornaria a pérola das Antilhas e a perdição dos fazendeiros britânicos. Barbados era a “bela joia” da coroa

de Sua Majestade, uma pequena pérola mais rara e mais preciosa do que qualquer outra joia dos reis da Europa³ — importância esta demonstrada por Carlos II em 1661, quando criou treze baronetes num único dia, escolhidos entre os fazendeiros de lá.⁴ Entre as nomeações do reino, o cargo de governador da Jamaica vinha logo depois do da Irlanda, e o sistema postal atendia melhor às ilhas do que ao continente.

Os mercantilistas viam com desconfiança as colônias do continente, sobretudo as setentrionais. Estavam repletas de pequenos sitiantes, comerciantes, pescadores, marinheiros — mas nada de fazendeiros. Elas eram, num sentido muito literal, uma Nova Inglaterra, à exceção das manufaturas ainda subdesenvolvidas.⁵ A rivalidade com a Velha Inglaterra era inevitável. Concorriam com a terra-mãe nas atividades pesqueiras, que se tornaram os criatórios dos marinheiros da Nova Inglaterra. Quanto aos produtos agrícolas, devido à localização geográfica, podiam vendê-los nos mercados das ilhas a preço mais baixo do que seus rivais ingleses. Com essa concorrência, a Inglaterra estava perdendo 2,5 milhões de libras esterlinas ao ano, em frete e vendas. “Alguém é capaz de pensar”, perguntou um autor anônimo, “que do *comércio* e da *navegação* de nossas colônias entra algum vintém para esta nação?”⁶ Sir Josiah Child assinalou que dez homens em Massachusetts não davam emprego a um único habitante da Inglaterra. E concluiu: “A Nova Inglaterra é a colônia mais prejudicial para este reino”.⁷ Chichester preferia ser lavrador na Irlanda a “dançar e cantar na Virgínia”.⁸ Petty disse sem rodeios que os habitantes da Nova Inglaterra deviam ser repatriados ou enviados para a Irlanda.⁹ Houve quatro tentativas de

convencer os colonos da Nova Inglaterra a se mudar — para as Bahamas, Trinidad, Maryland e Virgínia. Cromwell via a Nova Inglaterra “apenas com um olhar de piedade, sendo pobre, fria e inútil”.¹⁰ Em 1655, o Conselho de Estado enviou ordens aos governadores e moradores, com propostas tentadoras de irem à Jamaica “para iluminar aquelas paragens [...] com gente que conhece e teme o Senhor; para que aqueles da Nova Inglaterra, que saíram de sua terra natal e foram para um grotão ermo e estéril, por questão de consciência possam se mudar para uma terra de fartura”.¹¹

Eram posições demasiado extremadas. Se as colônias do Norte fossem eliminadas do comércio de alimentos, não poderiam comprar manufaturas britânicas, cuja exportação era mais rentável para a Inglaterra do que a exportação de charque e produtos agrícolas. E, o que era muito pior, os colonos poderiam se sentir tentados a desenvolver suas próprias indústrias. Melhor então, concluiu Davenant, que ficassem com o comércio de víveres.¹²

Pois as colônias das Índias Ocidentais precisavam de comida. Se tinham de se concentrar no açúcar, atividade à qual estavam restritas pela especialização econômica da época mercantilista, não havia nas ilhas um interior onde pudessem plantar alimentos, e a agricultura de exportação era rentável demais para se darem ao luxo de desviar terra e mão de obra para pastagens de gado e lavouras de comida. “Os homens se concentram tanto em plantar cana-de-açúcar”, escreveu um correspondente ao governador Winthrop em 1647, sobre as Índias Ocidentais, “que preferem comprar alimentos a preços altíssimos em vez de plantá-los, tão imenso é o lucro da atividade açucareira depois de concluída.”¹³ Assim se firmou a tradição pela qual

o açúcar passou a ser “o trigo ou o pão” das Índias Ocidentais.¹⁴ Somente a existência das colônias continentais permitia essa monocultura monopolista no solo das ilhas. “Para sustentar uma colônia na América”, escreveu o Abade Raynal, “é preciso lavrar toda uma província na Europa.”¹⁵ A Inglaterra abdicou voluntariamente desse privilégio, transferindo-o, como dos males o menor, para os colonos do continente. O mercantilismo, ao fim e ao cabo, foi destruído porque era um sistema ruim, mas é absurdo não reconhecer que ainda assim era um sistema, e que havia método em sua ruindade.

Dessa maneira, as colônias norte-americanas vieram a ocupar um lugar reconhecido na economia imperial, como fornecedoras dos gêneros necessários aos fazendeiros de cana e seus escravos, e os colonos da Nova Inglaterra vieram a ser vistos como os holandeses da América. A policultura das colônias do Norte e do Meio complementava a monocultura das Índias Ocidentais, tal como no século XIX iria alimentar as regiões monocultoras de arroz e algodão do Sul dos Estados Unidos. Já em 1650, as colônias da Nova Inglaterra estavam alimentando suas “irmãs mais velhas”, Virgínia e Barbados.¹⁶ Winthrop atribuiu os méritos à Providência,¹⁷ mas o mercantilismo teve muito a ver com esse arranjo. “As colônias de Sua Majestade nessas partes”, escreveu o governador Willoughby de Barbados em 1667, “não podem prosperar em tempo de paz nem subsistir em tempo de guerra sem um intercâmbio com o povo da Nova Inglaterra.”¹⁸ Não só os alimentos, mas também os cavalos para mover os moinhos dos engenhos de cana e a madeira para as construções: tais eram as mercadorias de maior

demanda nas ilhas. “Não há ilha que os britânicos possam nas Índias Ocidentais”, escreveu Samuel Vetch em 1708,

que seja capaz de sobreviver sem a assistência do continente, pois levamos até lá o pão, a bebida e todos os gêneros necessários à vida humana; o gado e os cavalos para lavrar a terra; as madeiras e tábuas de todos os tipos para fazer tonéis para o rum; o açúcar e o melaço, sem os quais eles não teriam nada; os navios para transportar seus produtos aos mercados europeus; e mais ainda, em suma, as próprias estruturas das casas onde eles moram são transportadas até lá, junto com as telhas para recobri-las, de maneira que não só o conforto, mas a própria vida deles depende quase inteiramente do continente.¹⁹

Os fazendeiros das Índias Ocidentais não nutriam ilusões sobre a importância dos alimentos e dos cavalos vindos do continente. Os barbadianos, escreveu um agente comercial de Boston em 1674, têm “plena consciência dos grandes prejuízos que lhes sobrevirão se perderem o benefício daquelas duas mercadorias, que não se encontram à venda em nenhuma parte do mundo, a não ser na Nova Inglaterra e na Virgínia”.²⁰

Era uma medida deliberada dos políticos na Inglaterra e dos fazendeiros nas colônias. Muitos dos artigos exportados pela Nova Inglaterra para as ilhas poderiam ser produzidos nas próprias ilhas. Mas, como perguntou um fazendeiro jamaicano: “Se esta ilha fosse capaz de se sustentar na alimentação e em outros artigos necessários, o que seria do comércio da Nova Inglaterra?”.²¹ A resposta é que, sem as ilhas canavieiras, as colônias continentais sofreriam um grave revés. Elas se tornaram “a chave para as Índias”,²² sem a qual as ilhas seriam incapazes de sobreviver, a não ser que desviassem áreas rentáveis de cana para o plantio de alimentos, em prejuízo não só dos agricultores da Nova Inglaterra, mas da navegação comercial britânica, da

refinação de açúcar britânica e das receitas aduaneiras britânicas, glória e grandeza da Inglaterra. Em 1698, o Parlamento rejeitou uma proposta de proibir a exportação de cereais, farinhas, pães e biscoitos da Inglaterra para as ilhas canavieiras. A proibição “pode levar os habitantes de lá a plantar pessoalmente os alimentos, em vez de cana-de-açúcar, algodão, gengibre e anil; o que será grandemente prejudicial à Inglaterra, no que se refere à sua navegação e riqueza”.²³

As relações econômicas entre as ilhas e o continente eram reforçadas pelas ligações pessoais. Colonos das Índias Ocidentais tinham propriedades no continente; norte-americanos tinham fazendas nas ilhas. A Carolina do Sul foi colonizada a partir de Barbados. Os Middleton, os Bull e os Colleton da Carolina do Sul tinham plantações na Jamaica e em Barbados. Aaron Lopez, traficante de escravos de Rhode Island, era dono de uma fazenda de cana em Antígua. Alexander Hamilton nasceu em Nevis. Os Gedney Clarke de Salem são o grande exemplo do sucesso norte-americano nas ilhas. O pai tinha grandes fazendas em Barbados e na Guiana Inglesa. O filho se tornou diretor-geral da alfândega em Barbados, membro da Assembleia e depois do Conselho. Os norte-americanos logo descobriram o valor do sol caribenho, enquanto os colonos das Índias Ocidentais procuravam nas colônias setentrionais a recuperação da saúde debilitada. “Eu aconselharia Adam Chart”, escreveu um americano a amigos da Filadélfia, “a abrir logo outra pensão e chamá-la de Barbados Hotel, pondo como placa um caribenho esgotado, morrendo de hidropisia pelos excessos de sua intemperança.” Consta que as herdeiras das Índias Ocidentais eram tão cobiçadas na América do Norte quanto na Inglaterra.²⁴

Em troca dos víveres, os colonos do continente recebiam açúcar, rum e melaço das Índias Ocidentais, e em tal quantidade que, já em 1676, os comerciantes ingleses reclamaram que a Nova Inglaterra estava se tornando o grande centro comercial dos produtos coloniais.²⁵ Havia uma dependência mútua entre as duas unidades. Para preservar a harmonia, duas coisas eram imperiosas: a produção de açúcar e melaço nas ilhas devia ser suficiente para atender ao consumo do continente; o consumo de gêneros alimentícios nas ilhas devia acompanhar a produção no continente.

Isso seria no mínimo difícil, devido ao tamanho relativo das duas áreas mutuamente dependentes. Mas o conflito iminente poderia ser adiado de duas maneiras, alternativamente ou em simultâneo. Em primeiro lugar, o fazendeiro britânico poderia aumentar a área de plantio de cana. Mais terras exigiriam mais escravos, que produziram mais açúcar e demandariam maior quantidade de alimentos. Isso seria mais fácil na Jamaica do que em Barbados, que no século XVIII já estava sofrendo as consequências inevitáveis do trabalho escravo e da rápida extração de lucros do solo. Na Jamaica havia terras em abundância. A segunda solução era adquirir mais colônias açucareiras. Isso, em parte, aplacaria as reclamações legítimas do continente. Mas essas soluções, as únicas possíveis sem recorrer à força, enfrentavam a oposição categórica dos fazendeiros britânicos. O plantio de novas áreas e a aquisição de outras colônias açucareiras significariam uma maior oferta de açúcar no mercado britânico, e portanto uma queda nos preços. Os barbadianos, desde o começo da colonização, viam com

receio qualquer conquista britânica de novas colônias açucareiras. Foram contrários à colonização inglesa do Suriname;²⁶ ficaram indignados com a transferência de seus trabalhadores brancos para as ilhas Leeward; e, quando o governador da Jamaica pediu que contribuíssem para uma expedição contra a pirataria nessas ilhas, responderam que não dariam um tostão para salvar a Jamaica e as Leeward.²⁷ Em 1772, propôs-se no Parlamento que se oferecessem garantias adequadas aos estrangeiros dispostos a financiar o desenvolvimento das ilhas canavieiras anexadas depois da Guerra dos Sete Anos. A proposta enfrentou a oposição veemente dos fazendeiros das Índias Ocidentais, que a consideraram como uma “inovação antipolítica”.²⁸ Era a velha discórdia, nas palavras do professor Namier, entre os “fazendeiros saturados” e os “fazendeiros em formação”.²⁹

As ilhas açucareiras estrangeiras também já estavam ilustrando a lei da produção escrava. Menos esgotadas do que as ilhas inglesas, que foram colonizadas antes, as ilhas francesas tinham mais facilidade no plantio e o custo de produção era menor. Já em 1663, passados apenas vinte anos desde o nascimento do setor açucareiro, Barbados estava “decaindo rápido”,³⁰ e as reclamações sobre o esgotamento do solo se multiplicavam, cada vez mais intensas. Em 1717, Barbados, segundo uma representação perante a Diretoria do Comércio, precisava do quántuplo de negros e uma quantidade muito maior de bois e cavalos do que as ilhas francesas para a mesma extensão de terra; um escravo em São Domingos rendia o que rendiam quatro na Jamaica.³¹ Em 1737, um fazendeiro com mil acres em Barbados, o que exigia um investimento de 50 mil libras, estava tirando um lucro de 2%; uma fazenda equivalente nas ilhas francesas exigia apenas um sexto desse capital,

com um lucro de 18%.³² Esses números eram um pouco exagerados, mas a maior rentabilidade do fazendeiro francês, graças à abundância de solo fértil, era notória. O açúcar francês estava invadindo os mercados europeus, pela metade do preço a que era vendido na Inglaterra.³³ A aquisição dessas colônias significaria o eclipse dos fazendeiros britânicos mais antigos. Estes, portanto, pleiteavam a destruição, e não a aquisição dessas ilhas. O governador da Jamaica escreveu em 1748 que a colônia francesa de São Domingos, a menos que fosse destruída durante a guerra, arruinaria as colônias canavieiras britânicas quando retornasse a paz, devido à qualidade e ao baixo custo de sua produção.³⁴ Durante a Guerra dos Sete Anos, a Grã-Bretanha tomou Cuba à Espanha e Guadalupe à França. As duas ilhas foram devolvidas a seus proprietários em 1763, e a Grã-Bretanha recebeu em troca a Flórida e o Canadá.

Seria equivocado racionalizar tal decisão à luz da importância atual dessas duas áreas. Em 1763, Cuba ainda era um patinho feio, mas qualquer tolo poderia perceber o belo cisne em que haveria de se transformar. Quanto a Guadalupe, não havia desculpa. Os “poucos acres de neve”, como Voltaire caçoou do Canadá, só tinham peles de animais a oferecer, enquanto Guadalupe tinha açúcar. “O que alguns chapéus significam”, perguntava um anônimo sagaz em 1763, “comparados àquele artigo de luxo, o açúcar?” E comentava ainda que a maneira de manter a dependência da América do Norte era deixar os franceses no Canadá.³⁵

É inconcebível que os ministros britânicos da época ignorassem o que era de conhecimento público na Inglaterra, na França e na América. Entre 1759 e 1762, as

importações britânicas do Quebec somaram 48 mil libras, e as exportações para lá, 426400 libras. As importações britânicas de Guadalupe totalizaram 2004933 libras entre 1759 e 1765, enquanto as exportações para a ilha foram de 475237 libras. As importações britânicas de Havana somaram 263084 libras entre 1762 e 1766, e as exportações para lá, 123421 libras. Comparem-se o Canadá e a Flórida com Granada e Dominica, duas conquistas nas Índias Ocidentais que foram mantidas em 1763. Até 1773, as importações britânicas de Granada foram oito vezes maiores do que as importações do Canadá; as exportações britânicas para o Canadá foram o dobro das destinadas a Granada. As importações de Dominica foram mais de dezoito vezes superiores às da Flórida; as exportações para Dominica ficaram apenas um sétimo abaixo das exportações para a Flórida.³⁶ É evidente que a Grã-Bretanha conservou o Canadá e a Flórida não porque fossem mais valiosos do que Cuba ou Guadalupe, mas exatamente porque eram menos valiosos.

Assim, o tratado de paz de 1763 simplesmente não faz nenhum sentido a menos que seja entendido como mais uma vitória do poderoso setor ligado às Índias Ocidentais. No fim, demonstrou-se uma vitória de Pirro, mas em 1763 ainda assim era uma vitória. Os dois defensores mais calorosos da devolução de Guadalupe eram fazendeiros das Índias Ocidentais: Beckford e Fuller.³⁷ A influência de Beckford junto a Chatham era notória. “Assim Guadalupe, uma das maiores aquisições jamais feitas pela Grã-Bretanha, conquista muitos inimigos poderosos com posições privadas, e não tem nada a apresentar em sua defesa a não ser sua utilidade pública, vantagem muitas vezes tida como demasiado pequena para se opor aos

interesses privados de uma minoria.”³⁸ Os fazendeiros das Índias Ocidentais tinham dois objetivos em vista: queriam impedir que os franceses transformassem o Canadá numa América do Norte, uma fonte de abastecimento de víveres para suas colônias açucareiras — receio infundado, como entendeu o fazendeiro britânico depois de 1783, quando o Canadá se demonstrou um pobre substituto das colônias do Norte perdidas —, e, mais importante, estavam decididos a manter um temido rival fora do mercado açucareiro britânico. Assim Chatham conquistou ilhas para anexar terras no continente, e conquistou açúcar para anexar peles. A questão despertou grande controvérsia na Inglaterra, e uma vez Chatham perguntou se seria enforcado por devolver o Canadá ou por devolver Guadalupe.³⁹ Se fosse para enforcar alguém, Beckford era o melhor candidato.

Tudo se resumia nisso: o império inteiro deveria render tributo aos fazendeiros de cana e aceitar o açúcar a preço de monopólio porque era um produto britânico. Os colonos do continente, naturalmente, embora talvez de forma não muito patriótica, passaram a comerciar com as colônias açucareiras estrangeiras. “Esquecendo todos os laços de dever para com Sua Majestade”, dizia uma petição dos comerciantes de Londres em 1750, “os interesses de sua terra matriz e a reverência devida às suas leis”,⁴⁰ os colonos do continente viam apenas que sua maior produção exigia maior escoamento. Se não podiam negociar com colônias açucareiras estrangeiras que haviam se tornado britânicas, iriam negociar com as colônias fora do corpo imperial — mesmo em tempo de guerra. Era a existência deles que estava em jogo. Iniciava-se o cabo de guerra entre as ilhas e o continente, e desde então as Índias

Ocidentais e as colônias do Norte foram sempre “dissonantes”.⁴¹

Naturalmente, os colonos do continente não boicotavam as ilhas açucareiras britânicas. Seria como dar um tiro no próprio pé. Pelo contrário, eles continuavam a abastecer as ilhas britânicas. Mas insistiam que os pagamentos fossem feitos em dinheiro, o que drenava o caixa das ilhas e aumentava o fantasma da inflação. Em 1753, o valor total do comércio entre as colônias do Norte e a Jamaica foi estimado em 75 mil libras. Os colonos do Norte ficaram com produtos no valor de 25 mil libras; a diferença foi paga em dinheiro.⁴² Com essa verba, os continentais iam às ilhas francesas, onde compravam açúcar a preços mais baixos e também o melaço que os fazendeiros franceses não podiam destilar em rum para não concorrer com os conhaques da França. Assim, os fazendeiros das ilhas açucareiras britânicas perdiam um mercado para seu açúcar e rum. Os rivais franceses lhes roubavam esse mercado, e além disso recebiam as provisões que lhes permitiam concorrer em termos mais vantajosos com os britânicos.

Esse complicado comércio triangular do continente constituía uma violação completa do esquema imperial britânico. Os fazendeiros de cana eram contrários a ele. A mais minúscula ilha canavieira, a seu ver, era dez vezes mais valiosa para a Inglaterra do que a Nova Inglaterra.⁴³ Era uma disputa, como diziam, não entre colônias, mas entre a Inglaterra e a França pelo controle do comércio açucareiro.⁴⁴

Os mercantilistas estritos concordavam com essa posição. O governo francês, alegava-se, não só era conivente com esse comércio, como também o encorajava para prejudicar as colônias açucareiras britânicas.⁴⁵ Para

Postlethwayt, era um comércio licencioso e pernicioso, e logo percebeu que ele havia “contribuído demais para afrouxar a dependência de nossas colônias em relação à matriz, e tinha criado uma tal ligação de interesses entre elas e as colônias da França que tendia a afastá-las da Grã-Bretanha e tornar-lhes indiferente se estavam sob governo francês ou britânico”.⁴⁶ Chatham concordava com Postlethwayt. Era “um comércio ilegal e extremamente pernicioso [...] práticas abomináveis, tão profundamente subversivas de todas as leis, e tão profundamente repugnantes ao bem-estar deste reino”.⁴⁷ Mas não fica claro por que esse comércio americano foi objeto de tanta condenação. Ele não se diferenciava do comércio realizado entre a Jamaica e as colônias espanholas, por meio do qual um grande volume de açúcar colonial espanhol era contrabandeado para a Inglaterra, como se fosse um produto colonial britânico. O mínimo que se pode dizer é que a política das colônias norte-americanas de fornecer provisões aos fazendeiros franceses não era mais censurável do que a política britânica de abastecê-los de escravos.

Os colonos do continente replicavam que “o único grande objetivo sempre pretendido pelos fazendeiros de cana-de-açúcar [era] poder aumentar quaisquer outros preços que acharem conveniente para seus cossúditos, mais especialmente os da América do Norte, nos gêneros de primeira necessidade”.⁴⁸ Era absurdo que os fazendeiros tentassem manter preços de monopólio na Inglaterra, quando as leis da oferta e da procura estavam operando em toda a Europa para reduzir o preço do açúcar em resposta à oferta crescente; era tão sensato quanto “rezarem por uma lei do Parlamento que lhes permita branquear seus

negros”.⁴⁹ Esses “fazendeiros das Índias Ocidentais de crescimento descontrolado”,⁵⁰ que alegavam dificuldades e corriam em busca da compaixão do Parlamento, não eram pobres nem indigentes. Eram fazendeiros ricos que queriam passear em suas carruagens douradas pelas ruas de Londres, à custa dos colonos da América do Norte.⁵¹ “O que diríamos a um homem que pede nossa caridade com um casaco bordado?”⁵² Se era para sacrificar os interesses das colônias continentais e dos consumidores ingleses a meia dúzia de barões mimados do açúcar na minúscula Barbados, então seria melhor que aquela ilha se afundasse no mar.⁵³ “Não me parece”, escreveu John Dickinson, “um paradoxo dizer que o público sairia ganhando muito se as fazendas aqui (nas Índias Ocidentais) fossem tão moderadas que nem um décimo dos cavalheiros *indianos ocidentais* que agora ocupam assento na Câmara dos Comuns tivesse condições de obter essa honra geralmente dispendiosa.”⁵⁴ A Pensilvânia desenvolveu um argumento interessante: as ilhas eram menos úteis à Inglaterra do que o continente; os escravos andavam nus, havia poucos moradores brancos, o clima tórrido destruía um grande número de marinheiros britânicos capazes.⁵⁵ As exportações inglesas, em especial as lãs, sofreriam muito se as colônias do Norte fossem lesadas.⁵⁶ As Índias Ocidentais britânicas não tinham como consumir toda a produção da Nova Inglaterra, nem como fornecer o melão a preços suficientemente baixos às colônias do Norte. Era uma atitude mesquinha querer “impedir que seus cossúditos recebam de outrem aquilo que eles não fornecem”.⁵⁷ Em 1763, 97% das importações de melão de Massachusetts vinham das Índias Ocidentais francesas; as Índias Ocidentais britânicas mal forneciam 10% das importações de Rhode Island e Massachusetts. As

atividades de destilaria ocupavam uma posição importante na economia colonial. Em 1763, Massachusetts tinha sessenta destilarias, e Rhode Island, trinta. Além disso, era apenas com o comércio com as Índias Ocidentais francesas que Rhode Island conseguia remeter 40 mil libras anuais à Inglaterra. “Sem esse comércio”, protestava a colônia, “seria e sempre será totalmente impossível para os habitantes desta colônia se sustentar ou comprar qualquer quantidade razoável de produtos britânicos.”⁵⁸ Quanto mais comerciassem com as colônias estrangeiras, argumentou Colden, maior seria o consumo de artigos britânicos.⁵⁹

Se havia algum argumento capaz de abrandar o coração mercantilista, era este. E esta foi também a alegação de um mercantilista importante, William Wood. Já em 1718, ele estava disposto a admitir o comércio entre o continente e as fazendas estrangeiras nas Índias Ocidentais. Ele dizia que as manufaturas inglesas entrariam clandestinamente nas ilhas francesas por meio desse comércio; em troca, os norte-americanos talvez não recebessem ouro ou prata, mas pegariam algo igualmente valioso: os produtos dessas áreas. “Talvez não agrade a nossos fazendeiros; mas, se eles não reconhecem que isso pode atender a seus interesses em particular, tenho certeza de que não podem negar que é do interesse da Grã-Bretanha em geral. Por este meio, transformamos colônias e fazendas estrangeiras em efetivas colônias e fazendas da Grã-Bretanha.” O comércio intensificaria a navegação comercial e o número de marinheiros; aumentaria o fornecimento de produtos coloniais para a reexportação da Inglaterra. Havia apenas uma condição a ser respeitada: em troca do fornecimento, os americanos não poderiam aceitar manufaturas estrangeiras.⁶⁰

Era um argumento curioso para um mercantilista, e antecipava a política oitocentista sob vários aspectos. Despertaria a oposição dos fazendeiros de cana, porém conservaria a lealdade do continente. Mas era heresia demais para o credo mercantilista. Os defensores do continente, pelo contrário, pediram cautela. Não deviam, disse Oglethorpe, “fomentar ou incentivar uma colônia em detrimento ou destruição de outra”.⁶¹ Se o fomento ou o incentivo solicitado pelos fazendeiros se afigurasse lesivo ao império como um todo, ou se parecesse capaz de trazer mais prejuízos a outras partes do império do que benefícios às Índias Ocidentais, deveria ser recusado.⁶² Sir John Barnard alertou que nem um batalhão inteiro de coletores de impostos conseguiria impedir a entrada clandestina de uma mercadoria essencial à prosperidade do continente.⁶³ Heathcote advertiu que proibir o comércio era encorajar os franceses a desenvolver o Canadá.⁶⁴

O Parlamento se manteve leal ao Rei Açúcar e aos interesses das Índias Ocidentais. “Estabeleceu-se como fundamento que as ilhas eram as únicas colônias úteis que tínhamos e que o continente era basicamente um transtorno.”⁶⁵ A Lei do Melaço de 1733 foi uma vitória para os fazendeiros de cana. Ela proibia as exportações americanas para as ilhas estrangeiras, e impunha tarifas elevadas sobre o melaço e o açúcar do estrangeiro. A medida, escreve Pitman, colocava “um desafio ao futuro progresso de toda a região de Portland a Baltimore”.⁶⁶

Mas uma coisa era aprovar a lei; outra coisa era colocá-la em vigor. Como declarou James Otis, nem mesmo o rei da Inglaterra, acampado na Comuna de Boston à frente de 20 mil soldados, conseguiria impor obediência à lei.⁶⁷ A ilegalidade foi erigida em virtude cardinal da prática

econômica americana, e os funcionários das alfândegas desenvolveram a lucrativa atividade de fechar os olhos, ou, no máximo, de abri-los apenas até onde exigiam seus interesses privados. Como declarava a petição da Pensilvânia de 1751, “toda comunidade pode se permitir alguns maus elementos”.⁶⁸ A Lei dos Impostos sobre o Açúcar de 1764 repetia as determinações da medida anterior; para desencorajar o contrabando, porém, as tarifas foram reduzidas, mas teriam de ser cobradas. Nas palavras do governador Bernard, a lei causou na América um alarme maior do que a captura do forte William Henry em 1757,⁶⁹ e diz-se com razão que teve um impacto maior para despertar a consciência colonial do que a Lei do Selo. Os norte-americanos começaram a se irritar com a inconveniência de serem súditos britânicos. A tentativa de implantar a lei e acabar com o contrabando levou diretamente à Revolução Americana. Era nisso que pensava John Adams, quando declarou que não sabia por que os americanos “se envergonhavam em admitir que o melão foi um ingrediente fundamental na independência americana”.⁷⁰

“Quando, no curso dos acontecimentos humanos, torna-se necessário que um povo desfaça os laços políticos que o uniam a outro [...]” Jefferson escreveu apenas uma parte da verdade. Eram os laços econômicos, não políticos, que estavam sendo desfeitos. Iniciava-se uma nova era. O ano de 1776 marcou a Declaração de Independência e a publicação d’*A riqueza das nações*. Longe de aumentar o valor das ilhas açucareiras, a independência americana marcou o início do declínio delas, e na época costumava-se

dizer que o governo britânico tinha perdido não só treze colônias, mas também oito ilhas.

A independência americana destruiu o sistema mercantilista e lançou o antigo regime ao descrédito. Coincidindo com as fases iniciais da Revolução Industrial, ela fomentou aquela aversão crescente ao sistema colonial da qual Adam Smith se fazia porta-voz, e que se transformou numa verdadeira avalanche de denúncias no auge da época do livre-comércio. Formado na mesma escola de Adam Smith, Arthur Young, o paladino da Revolução Agrícola na Inglaterra, extraiu lições importantes da revolta americana e qualificou as colônias como transtornos. “Aquela grande lição de política moderna”, escreveu rispidamente, “a independência da América do Norte deveria ampliar o horizonte de nossa política comercial.” Não que as ilhas canavieiras não fossem importantes; “tinham adquirido nocivamente grande importância: mas não têm a relevância que seus defensores falsamente alegam”.⁷¹

Os fazendeiros de cana tinham plena consciência das implicações da independência americana. A Lei do Selo tinha entre os comerciantes das ilhas a mesma impopularidade que encontrava no continente; os selos foram publicamente queimados, aos gritos de liberdade.⁷² “Só Deus sabe”, escreveu Pinney em Nevis, logo que se iniciaram as hostilidades, “o que será de nós. Passaremos fome ou iremos à ruína.”⁷³ Foi pior. Aconteceram as duas coisas. Entre 1780 e 1787, 15 mil escravos morreram de inanição na Jamaica,⁷⁴ e a independência americana foi a primeira etapa no declínio das colônias açucareiras.

Depois de reconhecida a independência do continente, os interesses econômicos dos fazendeiros de cana levaram-

nos a fazer a revolucionária sugestão de que a Lei de Navegação deveria “se adaptar a toda alteração material das circunstâncias ou seus dispositivos deixarão de ser prudentes ou saudáveis”.⁷⁵ Os americanos estavam igualmente atentos a essa mútua dependência. “O comércio das ilhas das Índias Ocidentais”, escreveu Adams, “faz parte do sistema de comércio americano. Não podem passar sem nós, nem nós sem eles. O Criador nos colocou no globo em tal situação que somos causas uns dos outros.”⁷⁶ Na Inglaterra, Adam Smith e Pitt defendiam em vão que se mantivessem as velhas relações econômicas. Mas, como disse Chalmers, uma comunidade de 72 mil senhores e 400 mil escravos era insignificante demais para permitir o sacrifício de interesses ingleses vitais.⁷⁷ “A Lei de Navegação”, escreveu lorde Sheffield, “a base de nosso grande poderio nos mares, nos assegurou o comércio marítimo do mundo. Se alterarmos essa lei, permitindo que qualquer Estado comercie com nossas ilhas [...] estaremos abandonando a Lei de Navegação e sacrificando a marinha da Inglaterra.”⁷⁸ A opinião de lorde North encarnava a quintessência do imperialismo britânico: “Os americanos tinham se recusado a comerciar com a Grã-Bretanha. Nada mais justo que não lhes fosse permitido comerciar com qualquer outra nação”.⁷⁹

Os americanos tornaram-se estrangeiros, sujeitos a todas as cláusulas das Leis de Navegação, e as ilhas foram desviadas do mercado que lhes seria natural, de acordo com a situação histórica mundial da época. A Nova Escócia seria convertida numa outra Nova Inglaterra. Mas não era possível construir a Nova Escócia da noite para o dia, e nada poderia compensar a perda da América. A demanda de produtos americanos não diminuiu com a independência;

foi apenas o fornecimento que se tornou mais difícil. As ilhas das Índias Ocidentais pleiteavam a abertura dos portos,⁸⁰ e os produtos americanos continuavam a entrar nas ilhas britânicas por rotas tortuosas, o que resultava apenas no aumento dos preços para o fazendeiro britânico, embora em época de guerra tenha sido necessário autorizar uma grande flexibilização das proibições ao comércio americano para diminuir o embargo e as dificuldades financeiras nas ilhas. Em 1796, as exportações americanas para as Índias Ocidentais britânicas foram três vezes superiores às de 1793; as exportações britânicas caíram pela metade.⁸¹ Em 1801, as exportações americanas para as Índias Ocidentais foram quase o quántuplo do que tinham sido em 1792. Cinco sextos das exportações em 1819 vieram pelo Canadá e pelas ilhas suecas e dinamarquesas.⁸²

Estando-lhes vedado o mercado das Índias Ocidentais britânicas, os americanos se voltaram cada vez mais para as ilhas estrangeiras, onde se transformaram, devido à eclosão da guerra entre a Inglaterra e a França e à destruição da marinha mercante e militar francesa, no grande meio de transporte de produtos franceses e espanhóis. O transporte americano de produtos das Índias Ocidentais estrangeiras para a Europa passou de menos de 1 milhão de libras de café e 75 mil libras de açúcar em 1791 para 47 milhões de libras de café e 145 milhões de libras de açúcar em 1806.⁸³ Apesar das guerras no final do século XVIII, os produtos coloniais estrangeiros continuavam a concorrer com os britânicos nos mercados europeus.

Mas a maior calamidade para os fazendeiros canavieiros britânicos foi que a revolta da América os deixou frente a frente com seus rivais franceses. A superioridade das

colônias açucareiras francesas foi, para os fazendeiros britânicos, o principal mal a sair daquela caixa de Pandora que era a Revolução Americana. Entre 1783 e 1789, o progresso das ilhas açucareiras francesas, em particular de São Domingos, foi o fenômeno mais assombroso no desenvolvimento colonial. A fertilidade do solo francês foi um elemento decisivo. O açúcar francês custava 20% menos que o britânico, e o rendimento médio em São Domingos e na Jamaica era de cinco para um.⁸⁴ Entre 1771 e 1781, as fazendas da família Long na Jamaica deram um lucro médio de 9,5%, sendo que o lucro em 1774 chegou a 16%.⁸⁵ Em 1788, o lucro líquido na Jamaica foi de 4%, em comparação à média de 8% a 12% em São Domingos.⁸⁶ Em 1775, a Jamaica tinha 775 fazendas; em 1791, 23% delas tinham sido vendidas por dívidas, 12% estavam nas mãos de interventores, enquanto 7% tinham sido abandonadas.⁸⁷ E podia-se desafiar os fazendeiros das Índias Ocidentais, com uma enorme dívida de 20 milhões, “a provar segundo qualquer princípio que algum novo sistema seria capaz de afundá-los tanto quanto aquele em que se mantiveram até agora”.⁸⁸ As exportações de São Domingos em 1788 foram o dobro das da Jamaica; em 1789, seu valor estimado foi de mais de um terço acima das exportações somadas de todas as Índias Ocidentais britânicas. No decênio anterior a 1789, a população negra e a produção total de São Domingos quase duplicaram.⁸⁹ Todas as colônias açucareiras inglesas, vangloriava-se Hilliard d’Auberteuil, não alcançavam a São Domingos francesa;⁹⁰ e os fazendeiros britânicos admitiam que não conseguiriam mais “manter no mercado europeu aquela ascendência que, agora receamos, está irremediavelmente perdida para a Grã-Bretanha”.⁹¹ As exportações coloniais francesas, acima de 8 milhões de

libras, e as importações, acima de 4 milhões, ocupavam 164 mil toneladas de frota mercante e 33 mil marinheiros; as exportações coloniais britânicas, de 5 milhões de libras, e as importações, abaixo de 2 milhões, empregavam 148 mil toneladas de frota mercante e 14 mil marinheiros.⁹² Em todos os aspectos, as colônias açucareiras tinham se tornado imensamente mais essenciais para a França do que para a Inglaterra.

O Caribe deixou de ser um lago britânico quando as colônias americanas conquistaram sua independência. O centro de gravidade do Império Britânico se deslocou do mar do Caribe para o oceano Índico, das Índias Ocidentais para a Índia. Em 1783, ano marcante, o primeiro-ministro Pitt começou a demonstrar um interesse incomum pelas possessões britânicas no Oriente.⁹³ Em 1787, ele incentivou Wilberforce a patrocinar a proposta de extinção do tráfico escravo.⁹⁴ No mesmo ano, a Companhia das Índias Orientais transferiu suas atenções para o plantio de cana-de-açúcar na Índia,⁹⁵ e em 1789 um comitê da companhia recomendou formalmente seu cultivo na reunião do corpo da diretoria.⁹⁶

Antes de 1783, o governo britânico mantinha uma política coerente em relação ao tráfico de escravos. A perda das treze colônias diminuiu consideravelmente o número de escravos no império; com isso, a extinção do tráfico tornou-se mais fácil do que seria caso as treze colônias fossem inglesas na época em que a descaroçadora de algodão revigorou a economia escravista que agonizava no Sul. “Enquanto a América foi nossa”, escreveu Clarkson em 1788,

não havia hipótese de que um ministro atendesse aos gemidos dos filhos e filhas da África, por mais que pudesse se compadecer de suas desgraças. Daquele mesmo ponto onde outrora surgia um obstáculo insuperável para o alívio daqueles infelizes, nossa afecção foi removida por um maravilhoso encadeamento dos fatos e agora se apresenta a nossos olhos uma perspectiva, qual seja, uma política para eliminar o sofrimento deles.⁹⁷

O velho sistema colonial se baseava na ideia de que as manufaturas britânicas não seriam escoadas se não houvesse um monopólio do mercado colonial. O outro aspecto do quadro monopolista, o monopólio colonial no mercado interno inglês, estava fundado no mesmo pressuposto. O velho sistema colonial, em outras palavras, era uma negação do princípio de que o comércio acaba encontrando sua vazão natural. A independência americana demoliu essas falácias. Em julho de 1783, uma ordem do Conselho Privado determinou o livre-comércio entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos. As importações britânicas das ex-colônias aumentaram 50% entre 1784 e 1790; quando a descaroçadora veio a integrar esse quadro, as importações britânicas passaram de 9 milhões de dólares em 1792 para quase 31 milhões em 1801.⁹⁸ “O comércio entre a matriz e a colônia”, disse Merivale em 1839, “não passava de um comércio de bufarinheiro em comparação àquele vasto intercâmbio internacional, o maior que o mundo já conheceu, que se desenvolveu entre elas depois de terem trocado as relações de sujeição pelas de igualdade.”⁹⁹ Esses fatos impressionaram a classe capitalista, que começava a olhar o Império do ponto de vista dos lucros e prejuízos, e contribuíram para o sucesso do livro de Adam Smith em seus ataques à filosofia mercantilista. Em 1825, Huskisson, o primeiro dos praticantes do livre-comércio, foi direto ao ponto indagando:

“A separação dos Estados Unidos do Império Britânico, vista apenas como uma questão de comércio, foi um mal para este país? A libertação deles do jugo mercantil do sistema colonial foi realmente danosa ao comércio e à indústria da Grã-Bretanha? [...] Não há nenhuma lição útil a se extrair deste exemplo?”.¹⁰⁰ Havia, mas Rip van Winkle, sob os efeitos narcóticos da poção mercantilista, tinha ido dormir um sono de cem anos em sua fazenda de açúcar.

7. O desenvolvimento do capitalismo britânico, 1783-1833

Longe de ser uma calamidade nacional, tal como foi vista na Inglaterra e no mundo à época, a independência americana, em verdade, marcou o fim de uma era ultrapassada e o surgimento de uma nova. Nessa nova era não havia espaço para o monopólio das Índias Ocidentais. Agora devemos acompanhar a expansão das forças produtivas da Inglaterra, estimuladas e chegadas quase à maturidade com o sistema colonial, e ver como esse sistema funcionou na nova era como um freio que teria de ser removido.

Em junho de 1783, o primeiro-ministro lorde North elogiou o humanitarismo dos quacres adversários do tráfico negreiro, mas lamentou que a extinção da atividade fosse uma impossibilidade, visto que ela se tornara necessária a quase todas as nações da Europa.¹ Os traficantes de escravos e os fazendeiros de cana esfregaram as mãos de alegria. As colônias das Índias Ocidentais ainda eram a menina dos olhos do império, as joias mais preciosas da Coroa britânica.

Mas os rumores da inevitável tempestade não escapavam a quem tinha ouvidos para escutar. O ano de Yorktown foi o mesmo ano da segunda patente de Watt, a do movimento rotativo, que transformou a máquina a vapor numa fonte de energia e deixou a Inglaterra industrial “louca pela fábrica a vapor”, na expressão de Matthew Boulton.² A vitória de Rodney sobre os franceses, que salvou as colônias açucareiras, coincidiu com o emprego da força de expansão do vapor com que Watt obteve o curso duplo de seus pistões. O tratado de paz de 1783 estava sendo assinado no momento em que Henry Cort trabalhava em seu processo de pudlagem que revolucionou a indústria do ferro. Estava montado o palco para aquele gigantesco desenvolvimento do capitalismo britânico que abalou a estrutura política do país em 1832 e, assim, possibilitou a investida contra o monopólio em geral e o monopólio das Índias Ocidentais em particular.

Em 1833, nenhum setor da indústria britânica tinha realizado uma revolução técnica completa; as antigas formas de organização sobreviviam em toda parte, e não apenas como fósseis ou curiosidades. As tarefas ainda eram feitas fora: a lã era fiada e o fio, tecido; as barras de ferro eram cortadas em pregos; o couro era transformado em sapato em sistema de encomenda. Os teares geralmente eram manuais, as rocas de madeira predominavam e a palavra *spinster* [fiandeira, solteirona] ainda designava uma categoria de produção, e não um estado civil.³

Mas, mesmo que a produção por tarefa ainda sobrevivesse, não era mais a predominante. A fase inicial da

Revolução Industrial estava ligada à energia hidráulica, e a seguinte, à energia a vapor. Porém o uso do vapor foi um processo gradual. No começo do século XIX, o emprego do vapor na indústria não era amplo nem generalizado. A quantidade total de máquinas a vapor no Reino Unido era de 321, num total de 5210 cavalos de potência.⁴ Segundo Clapham, escrevendo nos anos 1920, o total de cavalos-vapor em Glasgow e Clyde, em 1831, moveria apenas um cruzador moderno.⁵ Mas, nas palavras de Mantoux, “a diferença entre uma fiação e uma oficina doméstica, tal como coexistiram entre 1780 e 1800, era maior do que entre uma fábrica daquela época e uma fábrica moderna”.⁶

O cotonifício era a indústria capitalista por excelência. Segundo um cálculo de 1835, as tecelagens de algodão empregavam em média 175 trabalhadores; as de seda, 125; as de linho, 93; e as de lã, 44. O tamanho do cotonifício médio era algo simplesmente inédito na história econômica britânica. Em 1815, 43 tecelagens importantes de Manchester empregavam uma média de trezentos trabalhadores; em 1832, esse número tinha subido para 401.⁷ A primeira fábrica têxtil a vapor foi montada na Inglaterra em 1785, e a primeira em Manchester data de 1789. Entre 1785 e 1800, foram construídas 82 máquinas a vapor para fiações e tecelagens de algodão, sendo 55 delas apenas para Lancashire.⁸ A primeira fábrica de teares a vapor foi construída em Manchester em 1806. Em 1835, havia 116800 teares movidos a energia em toda a Grã-Bretanha, sendo 94% na indústria cotonifícia.⁹

Em 1785, as exportações de têxteis de algodão da Inglaterra ultrapassaram 1 milhão de libras;¹⁰ em 1830, alcançaram 31 milhões.¹¹ Os tecidos estampados britânicos

passaram de 20 milhões de jardas em 1796 para 347 milhões em 1830.¹² O número de empregados na indústria subiu de 350 mil em 1788¹³ para 800 mil em 1806.¹⁴ Havia 66 cotonifícios em Manchester e Salford em 1820, e 96 em 1832.¹⁵ O algodão estava “multiplicando homens como cogumelos”.¹⁶ Em 1760, Oldham era um vilarejo de quatrocentos habitantes; em 1801, tinha 20 mil habitantes. Em 1753, Bolton possuía apenas uma rua, rústica e mal pavimentada; em 1801, ela contava com 17 mil habitantes.¹⁷ A população de Manchester sextuplicou entre 1773 e 1824.¹⁸ Os tecelões e os fabricantes de algodão, que nem estiveram representados no desfile dos ofícios de Manchester em 1763 durante a coroação de Jorge III, foram os principais integrantes do desfile de coroação de Jorge IV em 1820.¹⁹ Num sentido mais amplo, foi a coroação do Rei Algodão.

Tal qual Moisés no monte Fasga, o capitalista de Manchester, do alto de sua montanha, viu a Terra Prometida. As importações inglesas de algodão bruto subiram de 11 milhões de libras em 1784²⁰ para 283 milhões em 1832.²¹ Graças a Eli Whitney, o Novo Mundo viera, e não pela última vez, em socorro do Velho Mundo. Os Estados Unidos forneceram menos de 1% das importações inglesas de algodão no quinquênio 1786-90, três quartos nos anos 1826-30, e quatro quintos em 1846-50. O fazendeiro das Índias Ocidentais, fiel a seu primeiro amor, a cana-de-açúcar, não podia acompanhar as exigências de Manchester. As ilhas açucareiras forneceram 70% das importações britânicas de algodão em 1786-90, 2% em 1826-30, e menos de 1% em 1846-50.²² As Índias Ocidentais tinham erguido Manchester no século XVIII. Mas,

no ano em que os novos magnatas do açúcar enviaram seus primeiros representantes a Westminster, elas tinham se tornado um minúsculo pontinho no horizonte ilimitado de Manchester, num claro prenúncio para aqueles que ainda tinham a ilusão de que os laços do império seriam indissolúveis como os do matrimônio.

Talvez menos espetacular, mas igualmente importante foi o avanço das indústrias metalúrgicas, sem as quais o reinado das máquinas seria impossível. A produção britânica de lingotes de ferro multiplicou-se dez vezes entre 1788 e 1830.²³ No mesmo período, o número de fornalhas em atividade foi triplicado.²⁴ O volume de ferro enviado pelos canais de Glamorganshire e Monmouthshire aumentou duas vezes e meia entre 1820 e 1833; no mesmo período, a exportação de Cyfartha dobrou, e a de Dowlais triplicou.²⁵ Em 1800, a proporção entre a produção interna e a importação estrangeira era de quatro para um; em 1828, de cinquenta para um.²⁶ “A Inglaterra depois de Waterloo”, escreve Clapham, “ressoava como uma forja de ferreiro.”²⁷

A fundição do ferro exigia carvão. O número de minas de carvão exploradas em Northumberland e Durham quase dobrou entre 1800 e 1836, e a produção passou de 6 milhões de toneladas em 1780 para 30 milhões em 1836.²⁸ Houve uma enorme economia quando a invenção do alto-forno em 1829 reduziu em mais de dois terços a quantidade necessária de carvão para alimentar as fornalhas.²⁹

O ferro começara a ser utilizado de várias novas maneiras: pilares, trilhos, tubulações de água e de gás, pontes, navios. Wilkinson ergueu uma “capela de ferro

fundido” para os metodistas em Bradley,³⁰ e Londres chegou a experimentar um calçamento de ferro nas ruas. Mas a maior vitória se deu na construção de máquinas. As primeiras máquinas têxteis eram de madeira, feitas pelas próprias indústrias de tecelagem ou por encomenda delas. A década de 1820 presenciou o surgimento do fornecedor profissional de máquinas feitas por outras máquinas, além do início da fabricação de peças de reposição, que foi facilitada pela invenção de novas ferramentas e da técnica de fabricar parafusos com precisão. Em 1834, a empresa de William Fairbairn oferecia seus serviços para entregar fábricas equipadas em qualquer tamanho, para qualquer setor de atividade, localidade ou força motriz.³¹

Em 1832, o industrial médio da metalurgia de ferro se equiparava, como capitalista e empresário, ao industrial da tecelagem de algodão.³² No Parlamento pós-Reforma, o ferro, tal como o algodão, também estava pronto para descartar o monopólio como uma roupa velha que não lhe servia mais. As exportações de ferro em barra mais do que duplicaram entre 1815 e 1833, e em 1825 a Inglaterra permitiu — o que se demonstrou fatídico — uma flexibilização parcial da proibição sobre a exportação de máquinas. Trilhos ingleses cobriram as estradas de ferro da França e dos Estados Unidos. As colônias açucareiras responderam por 10% das exportações inglesas de ferro em 1815 e por 1/33 em 1833, enquanto os Estados Unidos passaram de 25% em 1815 para um terço em 1833.³³ Os fazendeiros de cana, que por tanto tempo desfrutaram de um direito incontestado a um camarote, agora mal conseguiam encontrar um lugar de pé.

“Em minha humilde opinião”, escreveu um fabricante em 1804, “o setor da lã não consegue acompanhar de perto os passos do setor do algodão.”³⁴ O exemplo demorou a ser seguido, e a persistência das antigas formas de produção foi mais acentuada na indústria lanifícia. A lançadeira volante não entrou em uso geral no West Riding antes de 1800, e a tecelagem mecanizada se manteve em caráter experimental até 1830. O tecelão doméstico ainda era um elemento importante na produção de lã, e até 1856 apenas metade dos empregados no setor trabalhava em fábricas. O lanifício médio em 1835, como vimos, contava com apenas um quarto do número dos empregados nas fiações e tecelagens de algodão.³⁵

Em 1817, a produção de peças de lã no West Riding, o principal centro do setor, era seis vezes maior do que em 1738.³⁶ Em 1800, as importações de lã foram de 4 mil toneladas; no final dos anos 1830, foram cinco vezes maiores.³⁷ O valor das exportações de tecidos de lã passou de 4 milhões de libras em 1772 para 7 milhões em 1801. Em 1802, elas foram superadas pela primeira vez pelas exportações de têxteis de algodão; em 1830, foram de 5 milhões de libras, um sexto do valor das exportações de algodão.³⁸ A população aumentou rapidamente, como nos centros de tecelagem de algodão. Leeds tinha 17 mil habitantes às vésperas da Revolução Americana e sete vezes mais em 1831. A população de Halifax mais do que dobrou entre 1760 e 1831; Bradford cresceu duas vezes e meia vezes entre 1801 e 1831; Huddersfield dobrou. Nesses trinta anos, a população de todo o West Riding passou de 564 mil para 980 mil habitantes.³⁹

Até 1815, o fornecimento de lã à Inglaterra vinha principalmente da Espanha, Portugal e Alemanha. O capitão

John Macarthur, em viagem para Nova Gales do Sul, comprou alguns carneiros merinos no Cabo. Em 1806, chegou à Inglaterra a primeira carga de lã australiana, de 246 libras. Passados 24 anos, a importação foi de 3564532 libras.⁴⁰ Em 1828, a lã australiana foi considerada extremamente macia e mais valorizada do que qualquer outra variedade, e previu-se que, em quinze ou vinte anos, a Inglaterra estaria importando da Austrália toda a lã fina de que precisasse.⁴¹ A previsão era justificada. No século XIX, a Austrália teve em relação à lã, como disse Merivale, “algo parecido com o tipo de monopólio que o México tivera, em seus dias de prosperidade, na produção de metais preciosos”.⁴² No novo mundo anti-imperialista que se iniciou nos anos 1840, e onde houvesse império a manter, a ênfase se transferiu das ilhas para os continentes, dos climas tropicais para os temperados, das fazendas escravistas para os assentamentos brancos.

O poderio mecanizado da Inglaterra estava se impondo a todo o globo. Ela vestia o mundo, exportava homens e máquinas e se tornara o banqueiro do planeta. À exceção da Índia e de Cingapura — chave para o comércio com a China —, adquiridas em 1819, o Império Britânico era uma designação geográfica. “Para mim não valeria a pena”, escreveu Boulton em 1769 sobre suas máquinas a vapor, “fabricar apenas para três condados, mas acho que vale muito a pena fabricar para o mundo todo.”⁴³ O capital britânico, tal como sua indústria, estava pensando em termos mundiais. “Entre 1815 e 1830”, escreve Leland Jenks, “pelo menos 50 milhões de libras foram investidos

em caráter mais ou menos permanente em apólices dos governos mais estáveis da Europa, mais de 20 milhões foram investidos de uma ou de outra maneira na América Latina, e 5 ou 6 milhões foram muito discretamente para os Estados Unidos.”⁴⁴ Mas ninguém investiria um tostão nas fazendas das Índias Ocidentais.⁴⁵

Entre 1820 e 1830, mais de um terço das exportações americanas foi para a Inglaterra, e os Estados Unidos obtiveram um sexto das exportações britânicas, o que constituía mais de 40% do total de suas importações.⁴⁶ Em 1821, os Estados Unidos ficaram com um sétimo das exportações britânicas, e em 1832 com um nono; o valor das exportações aumentou 10%.⁴⁷ As compras britânicas de algodão do Sul dos Estados Unidos estimularam o crescimento do reino algodoeiro; bancos estatais e privados do sul do país pegavam empréstimos em Londres.⁴⁸

As revoluções na América Latina abriram uma vasta perspectiva para o comércio britânico, uma vez derrubadas as barreiras do mercantilismo espanhol, enquanto a antiga aliança entre a Inglaterra e Portugal lhe garantiu uma posição privilegiada no Brasil. “O caminho está preparado”, exultou Canning, “a América espanhola está livre e, se não conduzirmos mal nossos negócios, ela será inglesa.”⁴⁹ O Brasil respondeu por um vigésimo do total das exportações britânicas em 1821, e por 1/12 em 1832; as exportações aumentaram duas vezes e meia.⁵⁰ As colônias estrangeiras nas Américas do Norte e do Sul, que respondiam por 1/13 do total das exportações britânicas em 1821, ficaram com mais de um sétimo em 1832; nos mesmos anos, o valor das exportações triplicou.⁵¹ Os novos governos latino-americanos encontraram banqueiros receptivos nos círculos financeiros ingleses. “Pelo visto, quanto mais empréstimos

tomava o país”, diz Jenks, “mais crédito tinha.”⁵² Liverpool esqueceu a Jamaica, Granada e Barbados; agora negociava e pensava em termos de Valparaíso, Antofagasta, Callao e Guayaquil.

Em 1821, as exportações britânicas para o mundo alcançaram 43 milhões de libras; em 1832, foram de 65 milhões, um aumento de 50%.⁵³ Nas duas datas a Europa absorveu praticamente metade do total.⁵⁴ As Índias Orientais e a China responderam por 1/12 em 1821 e 10% em 1832; as exportações aumentaram em 75%.⁵⁵

E como ficaram, então, as Índias Ocidentais britânicas? As exportações para todas as ilhas diminuíram 20%, e para a Jamaica diminuíram em um terço. Em 1821, as Índias Ocidentais britânicas ficaram com um nono do total das exportações, e em 1832 com 1/17; em 1821, a Jamaica ficou com 1/13, e em 1831 com 1/33.⁵⁶ As Índias Ocidentais, assim, iam se tornando cada vez mais insignificantes para o capitalismo britânico, e isso foi de profunda importância para uma época em que a doutrina da maior rentabilidade se implantava no conjunto do pensamento econômico. Como escreve Burns: “Pelos critérios do imperialismo econômico, as colônias das Índias Ocidentais britânicas, que tinham sido um sucesso considerável em 1750, oitenta anos depois eram um fracasso”.⁵⁷

Além disso, em 1825, as Leis de Navegação tinham sofrido alterações, e as colônias receberam autorização de comerciar diretamente com qualquer parte do mundo. Era a primeira brecha na fortaleza monopolista. Ela se ampliou no mesmo ano, quando o açúcar das ilhas Maurício, possessão oriental adquirida em 1815, foi posto em pé de igualdade com o açúcar das Índias Ocidentais britânicas. O monopólio colonial do mercado inglês se manteve. Isso foi essencial

para os fazendeiros das Índias Ocidentais. Para o capitalista britânico, não era necessária nenhuma legislação específica para que o fazendeiro das ilhas açucareiras britânicas comprasse artigos que o mundo inteiro estava comprando, pois eram os melhores e os mais baratos. Se Manchester ainda prosperava com “camisas para os negros”, as Índias Ocidentais não tinham o monopólio dos negros, e as populações escravas dos Estados Unidos e do Brasil, mais numerosas, ofereciam mercados atraentes. O fazendeiro das Índias Ocidentais não pagava pelos tecidos um centavo a mais do que seus rivais brasileiros. Então para que servia, perguntava Manchester indignada, o sistema de monopólio para o fabricante britânico?⁵⁸ Agora a finalidade original do monopólio, como disse Merivale, era “atendida com sacrifícios de nossa parte, realizados sem a menor consideração por parte deles”.⁵⁹ Se, parafraseando um autor moderno, as Índias Ocidentais britânicas eram socialmente um inferno em 1832, economicamente eram algo muito pior: um anacronismo.⁶⁰

O mercantilismo tinha chegado ao fim. Era preciso apenas dar uma expressão política à nova situação econômica. A campanha pelo Projeto de Reforma foi mais intensa nos centros industriais e em seus satélites comerciais. Os senhores escravistas das Índias Ocidentais tinham interesse vital nessa luta política. “Deus nos livre”, disse lorde Wynford, “que se force de alguma maneira o senhor a abrir mão da propriedade sobre seu escravo! Se se adotasse esse princípio, seria o fim de toda propriedade.”⁶¹ A escravidão das Índias Ocidentais dependia dos assentos

não representativos no Parlamento, garantidos pelos “burgos podres”, e apenas tardiamente Cobbett percebeu que “o fruto do trabalho desses escravos tinha se convertido fazia muito tempo num meio de nos escravizar em nosso próprio país”.⁶²

Quando o Projeto de Reforma foi derrotado na Câmara dos Lordes, a imprensa reformista londrina publicou suas edições com tarjas pretas, e todas as igrejas da cidade dobraram seus sinos durante a noite. Uma multidão enfurecida ateou fogo ao castelo de Nottingham, de propriedade do duque de Newcastle, o principal detentor dos burgos podres. O representante de Bristol, que havia sido contrário à Reforma na Câmara dos Comuns, viu sua vida em perigo. A prefeitura foi saqueada; as cadeias e a sede do bispado foram incendiadas. Attwood formou a União Política em Birmingham e ameaçou uma revolução. Hasteou-se a bandeira tricolor em Bethnal Green, Londres; distribuíram-se manifestos revolucionários e surgiram cartazes anunciando “aqui não se paga imposto”. O Conselho Municipal insistiu com a Câmara dos Comuns que não aprovasse o orçamento enquanto o Projeto de Reforma não se tornasse lei. A família real foi objeto de caricaturas e insultos, e foi aconselhada a sair de Londres. Propôs-se um expediente revolucionário — a corrida aos bancos: “Pegue o ouro para deter o duque” de Wellington. A revolução estava logo ali.⁶³

Mas os adversários do projeto recuaram depois que o rei, relutante, prometeu criar um número suficiente de novos pares, e o Projeto de Reforma virou lei. A estrutura política da Inglaterra foi ajustada à revolução econômica que se processara. O novo Parlamento era dominado pelos capitalistas, com suas aspirações e necessidades. Antes o

comércio colonial era tudo. Agora, na nova sociedade capitalista, havia pouco espaço para as colônias. “A exportação de uma peça de tecido enfeitado inglês”, escreveu Eden em 1802, “é mais benéfica para nós do que a reexportação de uma quantidade de musselina de Bengala ou de café das Índias Ocidentais em igual valor.”⁶⁴ Em 1832, um funcionário da Companhia das Índias Orientais explicou a um comitê parlamentar que as lãs eram exportadas para a China, mesmo quando o mercado não era favorável, por uma questão de dever e tradição: “Era considerada uma obrigação moral”.⁶⁵ Um comércio por “obrigação moral” era um dos pecados mortais pelo evangelho segundo Manchester.

8. A nova ordem industrial

Foi essa tremenda expansão industrial que os monopolistas das Índias Ocidentais tiveram de enfrentar. Contavam com as vantagens do prestígio e dos costumes, além de suas grandes contribuições anteriores à economia britânica e uma posição solidamente defendida. Hoje podemos ver que estavam condenados, que os liliputianos não conseguiriam segurar Gulliver e suas farpas não o feririam. Numa aula de pós-graduação em Oxford, em 1839, Merivale advertia que

a rápida maré de eventos sublunares está nos conduzindo além daquele ponto em que era possível a preservação de sistemas coloniais e de leis de navegação, fosse isso desejável ou não. Somos inevitavelmente levados pela correnteza; podemos lutar e protestar; podemos nos indagar surpresos por que as barreiras que a antiga prudência ergueu contra a corrente agora se dobram como caniços diante de seu ímpeto; mas não podemos mudar nosso destino. O monopólio das ilhas das Índias Ocidentais não consegue resistir...¹

Mas não era assim que pensavam os fazendeiros das Índias Ocidentais, e eles agiram como agem todos os interesses consolidados. Iniciaram um combate desesperado, “lutando com o auxílio de suas riquezas acumuladas contra o princípio de decadência que avançava”,² cegos a todas as

considerações e consequências, exceto à preservação do sistema enfermo.

O ataque aos fazendeiros das Índias Ocidentais era mais do que um ataque à escravidão. Era um ataque ao monopólio. Seus adversários não eram somente os humanitaristas, mas também os capitalistas. A razão do ataque não era apenas que o sistema econômico das Índias Ocidentais era cruel, mas também tão pouco rentável que, por essa simples razão, era inevitável a destruição.³ O representante da Jamaica reclamou em 1827 que “a causa das colônias como um todo, mas mais especialmente aquela parte que se refere à propriedade de escravos, é tão pouco atraente para os oradores eloquentes e tão impopular junto ao público que não temos nem teremos quase proteção com os discursos parlamentares”.⁴ Hibbert tinha razão somente em parte. Se a escravidão nas Índias Ocidentais era detestável, o monopólio era impopular, e esse duplo ódio era mais do que as colônias podiam suportar.⁵

O ataque se enquadra em três fases: o ataque ao tráfico de escravos, o ataque à escravidão e o ataque às tarifas preferenciais sobre o açúcar. O tráfico de escravos foi abolido em 1807; a escravidão, em 1833; as tarifas preferenciais, em 1846. Os três fenômenos são indissociáveis. Os mesmos interesses econômicos que tinham se fundado no sistema escravista agora se viravam contra ele e o destruíam. Os humanitaristas, ao atacar o sistema em seu ponto mais fraco e indefensável, falavam uma linguagem que o povo podia entender. Não teriam conseguido cem anos antes, quando todos os interesses capitalistas importantes estavam ao lado do sistema colonial. “Foi uma montanha árdua de escalar”, disse

Wordsworth num poema em louvor a Clarkson. Nunca se chegaria ao alto se não fosse pela defecção dos capitalistas, abandonando as fileiras dos traficantes e donos de escravos. Os fazendeiros das Índias Ocidentais, mimados, afagados, mal-acostumados por um século e meio, cometeram o erro de erigir em lei da natureza o que, na verdade, era apenas uma lei do mercantilismo. Julgaram-se indispensáveis e levaram para uma era anti-imperialista as lições que tinham aprendido numa era de imperialismo mercantil. Quando, para sua surpresa, a “mão invisível” de Adam Smith se virou com eles, só puderam se voltar para a mão invisível de Deus.⁶ A ascensão e queda do mercantilismo é a ascensão e queda da escravidão.

A. PROTEÇÃO OU LAISSEZ-FAIRE?

Certa vez, a rainha Vitória enviou uma mensagem famosa a dois chefes africanos: “A Inglaterra se tornou grande e feliz por conhecer o verdadeiro Deus e Jesus Cristo”.⁷ Para o capitalista de Manchester, “Jesus Cristo era o livre-comércio, e o livre-comércio era Jesus Cristo”.⁸

Se o rei dos monopólios era o trigo, a cana-de-açúcar era sua rainha. O ataque às tarifas preferenciais sobre o açúcar das Índias Ocidentais fazia parte daquela filosofia geral que destruiu o monopólio da Companhia das Índias Orientais em 1812 e as Leis do Trigo da Inglaterra em 1846. A Liga Contra a Lei do Trigo, disse seu tesoureiro, foi “criada sobre o mesmo princípio virtuoso da Sociedade Contra a Escravidão. O objetivo desta última era conquistar o livre direito dos negros sobre seu próprio corpo; o objetivo daquela era conquistar o livre direito das pessoas de trocar

sua força de trabalho pelo máximo de comida que pudessem conseguir em retorno”.⁹ No delírio das paixões livre-cambistas, o monopólio das Índias Ocidentais, que além de iníquo custava caro, teve de enfrentar o grande impulso adquirido pela frente antimonopolista.

Os defensores do açúcar das Índias Orientais atacavam sistematicamente o monopólio das Índias Ocidentais. Segundo eles, as ilhas eram “rochas estéreis”, cuja demanda insaciável de dinheiro era como “uma eterna esponja sugando os capitais deste país, nacionais e comerciais”. Mesmo antes do final do século XVIII, a Inglaterra estava “pronta para uma abolição dos monopólios”. Não se podia impor um sacrifício à comunidade em geral só para conceder um benefício insensato e parcial a um pequeno número de integrantes.¹⁰

A oposição das Índias Orientais foi mais virulenta nos anos 1820. Não queriam — ou pelo menos assim diziam — nenhum favor, preferência ou proteção especial. Queriam apenas a igualdade com as Índias Ocidentais.¹¹ Os fazendeiros das Índias Ocidentais tinham direito de gozar do monopólio simplesmente porque já gozavam dele fazia muito tempo?

Seria como defender a criação de um imposto sobre as máquinas porque muita gente que trabalhava manualmente na manufatura do algodão ou de outros artigos perdeu emprego com a invenção delas. [...] Seria como defender a criação de um imposto sobre o transporte fluvial porque se descobriu que é muito mais barato e conveniente do que o antigo modo de transporte com carroças puxadas a cavalo.¹²

A alegação dos fazendeiros das Índias Ocidentais, sustentando que deviam continuar a ser protegidos porque tinham investido capital no plantio de cana, era o tipo de

“alegação que podia ser igualmente levantada em relação a *todas* as especulações imprudentes”.¹³ Não iriam se afastar dos princípios básicos do comércio para favorecer os interesses das Índias Ocidentais.¹⁴ Hume confiava que o bom senso, a honestidade e o patriotismo do povo britânico jamais permitiriam a continuidade de um tal monopólio, pois todas as restrições e monopólios eram danosos.¹⁵

Já em 1815, deu entrada nos Registros da Câmara dos Lordes um protesto contra as Leis do Trigo, pondo em risco a própria base do protecionismo. Em 1820, os comerciantes de Londres apresentaram uma petição ao Parlamento onde afirmavam que a “isenção de restrições tem como objetivo permitir a máxima ampliação do comércio exterior e o melhor rumo para o capital e a indústria do país”.¹⁶ No mesmo ano, o sr. Finlay de Glasgow fez um discurso acalorado em defesa de uma petição da Câmara de Comércio de Glasgow, pleiteando o livre-comércio e o fim de todas as restrições às importações e exportações comerciais. “Se se constata”, disse Finlay, “que a história de nossa política comercial tem sido uma sucessão de erros e falsas ideias, certamente não seria demais manifestar a esperança de que se abandone tal política.”¹⁷ Os comerciantes de Liverpool declaravam que todos os monopólios que proibiam o comércio com algum outro país, e em particular o monopólio da Companhia das Índias Orientais, eram lesivos aos interesses gerais do país. A corporação da cidade declarou que os súditos britânicos possuíam “um direito inerente” ao livre intercâmbio com qualquer outra parte do mundo. Não sem motivo Pitt havia elogiado Adam Smith num banquete, cerca de trinta anos antes: “Todos nós somos seus alunos”.¹⁸

O monopólio das Índias Ocidentais, além de falho na teoria, dava prejuízos na prática. Em 1828, calculou-se que ele custava ao povo britânico mais de 1,5 milhão de libras ao ano.¹⁹ Em 1844, estava custando 70 mil libras por semana ao país, e 6 mil libras a Londres.²⁰ A Inglaterra estava pagando por seu açúcar 5 milhões por ano a mais do que o continente europeu.²¹ Em 1838, disse Merivale, 3,5 milhões de libras de exportações britânicas para as Índias Ocidentais compravam menos da metade do açúcar e do café que comprariam a Cuba ou ao Brasil. Assim, artigos no valor de 1,75 milhão de libras “foram totalmente jogados fora, sem remuneração, no que se refere à Inglaterra, como se os navios que os transportavam simplesmente tivessem naufragado na viagem”.²² Em cada libra de açúcar consumido na Inglaterra, dois quintos do preço correspondiam ao custo de produção, dois quintos seguiam como imposto para o governo e um quinto ia em tributo ao fazendeiro das Índias Ocidentais.²³

Já era mais do que tempo de rever essa política gananciosa que sustentava “a causa podre” do senhor de escravos nas Índias Ocidentais.²⁴ Huskisson pediu prudência. “Se o fazendeiro das Índias Ocidentais era dono de escravos, não era culpa sua, e sim sua desgraça; e se era verdade que a produção escravista saía mais cara do que a produção com trabalho livre, mais uma razão para não o privar do benefício de sua tarifa protetora.”²⁵ Mas os fazendeiros das Índias Ocidentais não se iludiam a respeito. “Há de vir a hora, e não está muito distante, em que o tema estará maduro para avaliação, e era dever imperioso do Parlamento iniciar um exame completo de todas as circunstâncias ligadas a isso.”²⁶

Os capitalistas, interessadíssimos em reduzir os salários, defendiam a política do “café da manhã livre”. Era uma injustiça e uma tolice impor tarifas protetoras nos alimentos.²⁷ O monopólio era falho, caro para todos, e tinha destruído os grandes impérios coloniais do passado.²⁸ O setor econômico das Índias Ocidentais estava condenado. “Esta casa não pode admitir prosperidade para as colônias das Índias Ocidentais baseada em manipulações ou malabarismos tributários. Aqui nenhuma maioria dará prosperidade às Índias Ocidentais; e nenhuma insistência obsequiosa junto ao Departamento Colonial atingirá um objetivo desses.”²⁹ Numa das comparações, o sistema protecionista era como uma sucessão de macacos em diversas jaulas, cada um roubando do prato do vizinho e perdendo o mesmo tanto em seu próprio prato.³⁰ Ricardo aconselhou os fazendeiros a capitularem com dignidade; “a bola estava rolando, e não havia nada que pudessem fazer para detê-la”.³¹

Houve uma época em que os principais políticos estavam do lado das Índias Ocidentais. Agora Palmerston se alinhava com os adversários dos fazendeiros. A palavra “proteção” devia ser riscada de todos os dicionários comerciais,³² como “um princípio mortalmente prejudicial ao país e inimigo da prosperidade de todos os países a cujos negócios possa se aplicar”.³³

Os protecionistas estavam ao lado dos fazendeiros das Índias Ocidentais. A aristocracia agrária dos sacos de trigo e a aristocracia agrária dos barris de açúcar estavam de mãos dadas. Peel, livre-cambista no algodão e na seda, era protecionista no trigo e no açúcar. A causa das Índias Ocidentais foi habilmente defendida por Bentinck, Stanley e Disraeli. Se agora o interesse das Índias Ocidentais se

transformava “no espantinho da festa”,³⁴ disse Disraeli, ele também tinha contribuído para isso. Os debates sobre a revogação das leis do trigo e a equiparação dos impostos sobre o açúcar garantiam a Disraeli um público para sua retórica inigualável e seu espírito mordaz, mas é de se duvidar que suas diatribes se fundassem em qualquer convicção pessoal séria ou em algum preceito de filosofia econômica. Pois quando os fazendeiros das Índias Ocidentais, após 1846, tentaram adiar o dia fatídico em que passaria a vigorar o princípio do livre-comércio no setor açucareiro, Disraeli também se virou contra eles. “Depois da imensa revolução que foi efetivada, não podemos nos prender aos farrapos e frangalhos de um sistema protecionista”;³⁵ e em *Sybil* ele escreveu friamente que, num país comercial como a Inglaterra, a cada cinquenta anos surgia alguma nova fonte de riqueza pública e no palco público aparecia alguma nova classe poderosa — o mercador do Levante, o fazendeiro das Índias Ocidentais, o nababo das Índias Orientais.³⁶ O mercantilismo estava morto e enterrado.

* * *

Os fazendeiros das Índias Ocidentais tentaram refrear a torrente do livre-comércio. O sistema colonial era “um pacto implícito [...] de um monopólio mútuo”.³⁷ Era deles não por favor, mas por direito. Ter exclusividade no mercado interno era a justa recompensa pelas restrições que o sistema colonial lhes impunha.³⁸ Vez por outra não se negavam a pedir caridade. As maiores vantagens de seus rivais impossibilitavam a concorrência, e as tarifas protecionistas

eram indispensáveis para sobreviverem. No caso da Índia, eles apontavam a mão de obra barata, a fartura de alimentos e a imensidão de solos extremamente férteis, que podiam ser irrigados e interligados por rios navegáveis.³⁹ No caso do Brasil, denunciavam a facilidade com que os brasileiros podiam adquirir mão de obra para as terras férteis. Qualquer que fosse a condição dessas colônias, o estribilho deles era sempre o mesmo: proteção. A primeiríssima palavra de seu vocabulário era sempre “ruína” — a qual designava “não a pobreza das pessoas, não a falta de alimento ou roupas, nem mesmo a ausência de luxo e riquezas, mas simplesmente a diminuição dos canaviais”.⁴⁰ Assim como, quando eram donos de escravos antes de 1833, tinham pedido proteção contra o açúcar indiano produzido com trabalho livre, agora, como empregadores de mão de obra livre após 1833, pediam proteção contra o açúcar do Brasil e de Cuba, produzido com trabalho escravo. Se antes encobriam os males da cultura da cana com trabalho escravo, agora exageravam esses mesmos males. Como donos de escravos, justificavam os males da escravidão; como patrões de homens livres, exaltavam as bênçãos da liberdade. Incoerentes em tudo, numa coisa eram coerentes: na preservação de seu monopólio.

Os fazendeiros das Índias Ocidentais continuaram a sofrer de miopia até o último instante, exigindo uma posição seiscentista num império oitocentista. Leiam-se seus manifestos, panfletos e discursos — em vez de São Domingos, é a Índia, ou as ilhas Maurício, ou Brasil, ou Cuba. As datas mudam; a liberdade substitui a escravidão. Mas as reivindicações são as mesmas, as falácias são iguais. Continuam a “bradar por mais monopólio, para

remediar os males causados pelo próprio monopólio”.⁴¹ São recebidos com chacota e desdém,⁴² mas não se dão por achados. Às vezes falam em livre-comércio, como aquele fazendeiro das Índias Ocidentais contrário à renovação da licença da Companhia Portuária das Índias Ocidentais que passou um sermão no Parlamento, pela “má política e pela injustiça em manter tais monopólios numa era esclarecida como esta, os quais eram lesivos tanto ao comércio quanto às rendas do país”.⁴³ Mas, de modo geral, eles continuam indiferentes à nova ordem e à trave nos próprios olhos.

Proteção e Mão de Obra: tais eram seus lemas em 1846, como tinham sido em 1746. A proteção era uma questão de simples justiça.⁴⁴ Recusá-la era antibritânico.⁴⁵ A tarifa protetora era necessária para salvaguardar a experiência com o trabalho livre.⁴⁶ A lavoura de cana exige mão de obra. Agora que vocês libertaram os negros e fizeram deles uns preguiçosos, deem-nos engajados africanos, engajados asiáticos, degredados; alguns, mais desesperados, chegavam a defender a retomada do tráfico escravo.⁴⁷

O grande paladino deles foi Gladstone. Mas Gladstone era mais do que um fazendeiro das Índias Ocidentais: era também um estadista do Império, que nunca tomou as árvores pela floresta. Com toda a casuística e a eloquência de que dispunha — e não eram escassas —, Gladstone tentou justificar o monopólio das Índias Ocidentais argumentando que era uma proteção em favor do açúcar com trabalho livre contra o açúcar com trabalho escravo. Mas foi obrigado a admitir que não havia como traçar uma distinção clara e precisa entre ambos.⁴⁸ E não pôde ignorar que as pretensões protecionistas das Índias Ocidentais tinham perdido força depois de 1836, quando as tarifas protetoras foram estendidas ao açúcar das Índias Orientais,

que não podiam invocar as dificuldades e as desvantagens enfrentadas pelas Índias Ocidentais.⁴⁹ E Gladstone sabia que aquele curso tinha chegado ao fim. A proteção não podia ser permanente e, mesmo que continuasse por mais vinte anos, não traria força e solidez à agricultura das Índias Ocidentais.⁵⁰

B. O CRESCIMENTO DO ANTI-IMPERIALISMO

O sistema colonial era a espinha dorsal do capitalismo comercial da época mercantil. Na era do livre-comércio, os capitalistas industriais não queriam mais colônias, e muito menos as das Índias Ocidentais.

A tendência, como vimos, recuava aos primeiros anos da Revolução Industrial. Seu desenvolvimento correu em paralelo ao desenvolvimento da corrente livre-cambista. Agora o mundo inteiro era uma colônia britânica, e as Índias Ocidentais estavam condenadas. O líder do movimento foi Cobden. Ele citava Adam Smith e os capítulos de sua “obra imortal” sobre os custos das colônias.⁵¹ Para Cobden, a questão colonial era pecuniária.⁵² As colônias estorvavam, saíam caro, fascinavam as paixões populares, serviam apenas como “belos e vastos acessórios para engrandecer nossa aparência, mas, na verdade, somente aumentavam e complicavam nossos gastos públicos, sem melhorar nossa balança comercial”. Ele via apenas a “monstruosa política” de “sacrificar nosso comércio com um novo continente, com uma extensão quase ilimitada de ricos territórios, em favor de meia dúzia de ilhotas com solos relativamente esgotados”.⁵³ Em 1852, os ingleses declararam guerra à Birmânia e anexaram a Baixa Birmânia. Cobden protestou.

Escreveu um artigo chamado “Como se preparam as guerras na Índia”, sugerindo que a Inglaterra pusesse “um anúncio no *Times* procurando um governador-geral para cobrar uma dívida de mil libras sem anexar um território que será um desastre para nossas finanças”.⁵⁴

Para Molesworth, um dos principais reformadores coloniais, a política colonial britânica era movida por “um desejo insano de ter um império que não vale nada”, como na fronteira da Colônia do Cabo na África do Sul, onde “a perda de um machado e dois bodes [...] custou a este país 2 milhões de libras esterlinas”. A Austrália era um agregado de “pequenas comunidades, resultado da emigração de condenados”. A Nova Zelândia era uma dor de cabeça constante com seus “governadores imbecis, funcionários vergonhosos e guerras desnecessárias com os nativos”. A África do Sul era “um império imenso, oneroso e sem valor, estendendo-se por quase 800 mil quilômetros quadrados, basicamente de montanhas escarpadas, desertos áridos e planícies estéreis, sem água, sem vegetação, sem rios navegáveis, sem portos, em suma, sem nada exceto os elementos de grandes despesas crescentes para este país”. Esse conjunto heterogêneo e diversificado de colônias ficava a cargo do secretário colonial,

cruzando e recruzando, em sua imaginação, o globo terrestre — voando do polo ártico para o antártico; correndo das neves da América do Norte para as regiões tórridas dos trópicos; precipitando-se das ilhas férteis das Índias Ocidentais para os desertos áridos da África do Sul e da Austrália —, como ninguém mais na terra, ou na literatura, exceto o judeu errante.⁵⁵

A proteção desse império consumia um terço do valor das exportações britânicas para as colônias. A independência colonial sairia mais barato. As colônias deviam ser

libertadas do “despotismo sempre variável, amiúde bem-intencionado, mas invariavelmente fraco e ignorante” do Departamento Colonial.⁵⁶

Hume, outro político radical, juntou-se ao ataque contra o “Sr. Solo Pátrio”. Removam-se as correntes de ferro que agrilhoam os melhores esforços das colônias;⁵⁷ deixem que elas cuidem de seus próprios negócios em vez de ser marionetes sujeitas aos caprichos de Downing Street.⁵⁸ O Departamento Colonial “é” um estorvo e deve ser fechado.⁵⁹

A tutela estava fora de moda. Roebuck, radical independente, denunciava a hipocrisia dos humanitaristas, contrários a entregar as colônias a um governo de representação local. A história ensinava que os selvagens tinham de desaparecer diante do avanço inexorável de uma raça superior; a justiça e a humanidade deviam se render à lei férrea da necessidade, por injusta que fosse.⁶⁰ James Stephen, o famoso subsecretário permanente do Departamento Colonial, nunca recuou em sua determinação de não transferir o “infeliz fardo que em má hora assumimos”. Mas os capitalistas como Taylor, também do Departamento Colonial, enxergavam nas colônias apenas “assembleias furiosas, um bando estúpido de governadores, missionários e escravos”,⁶¹ que, nas palavras de Merivale, eram mantidas pelo mero “prazer de governá-las”.⁶² Verdadeiro era apenas o que servisse para condenar as Índias Ocidentais; justo era apenas o que servisse para arruiná-las.⁶³ Para os fazendeiros desesperados, era como se tivesse se formado uma aliança para destruir as colônias.⁶⁴ As assembleias da Jamaica e da Guiana Inglesa entraram em greve em 1838 e 1840 e se recusaram a votar os suprimentos. A Jamaica preferia o *Yankee Doodle* ao *God*

Save the Queen.⁶⁵ E quem se importava? Os membros do Parlamento estavam dispostos a ceder as Índias Ocidentais aos Estados Unidos em troca de uma pequena remuneração.⁶⁶ “A Jamaica que se afunde”, trovejava Roebuck, “e todas as Antilhas atrás dela.” Aquelas “colônias estéreis” só tinham trazido despesas e guerras.⁶⁷ Sempre foram os “apêndices mais fatais” do Império Britânico, e, se fossem apagadas da face da terra, a Inglaterra não perderia “um pingo de sua força, um vintém de sua riqueza, um fiapo de seu poderio”.⁶⁸

Foi uma epidemia. Até mesmo Disraeli, o arqui-imperialista das décadas posteriores, foi infectado. Em 1846, as “Antilhas perdidas” ainda eram para ele “um fragmento, mas um fragmento que valorizo, do sistema colonial da Inglaterra”.⁶⁹ Seis anos depois, o Canadá se tornaria um problema diplomático, e as infelizes colônias seriam uma *damnosa hereditas*, mós que jungiam a Inglaterra.⁷⁰ Em nove entre dez casos, segundo Gladstone, era impossível atrair a atenção parlamentar para questões coloniais, e no décimo caso só se conseguia atraí-la por algum eventual capricho do espírito partidário.⁷¹ A era do império terminara; sucedia-se a era dos livre-cambistas, dos economistas e dos contabilistas; a glória das Índias Ocidentais se extinguiu para sempre. Passados apenas trinta anos, porém, a cantiga mudaria. Mas o tombo do Humpty Dumpty das Índias Ocidentais tinha sido grande demais, e nem todos os cavalos e homens do rei conseguiriam levantá-lo outra vez.

C. O CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO MUNDIAL DE AÇÚCAR

A força das ilhas açucareiras britânicas antes de 1783 consistia no fato de terem poucos concorrentes. Por elas, não teriam nenhum. Os senhores do açúcar das Índias Ocidentais resistiram à tentativa de introduzir a cultura de cana (e de algodão) em Serra Leoa, alegando que isso abriria um precedente para “as nações estrangeiras, que ainda não têm colônias em lugar algum”,⁷² e prejudicaria as que tinham possessões nas Índias Ocidentais;⁷³ assim como, um século antes, tinham resistido ao cultivo de anil na África.⁷⁴ Seus principais concorrentes no comércio açucareiro eram o Brasil e as ilhas francesas, estando Cuba tolhida pelo extremo exclusivismo do mercantilismo espanhol. Essa situação se alterou radicalmente quando São Domingos tomou a frente, logo após a secessão das colônias do continente.

A cultura de cana-de-açúcar em Barbados e Jamaica tinha transferido o eixo do comércio açucareiro europeu de Portugal para a Inglaterra. Com o avanço de São Domingos, o controle do mercado açucareiro europeu passou para a França. Entre 1715 e 1789, as importações francesas das colônias se multiplicaram onze vezes, enquanto os produtos coloniais reexportados pela França decuplicaram.⁷⁵ Em 1789, dois terços das exportações francesas para o Báltico e mais de um terço das exportações para o Levante eram de produtos coloniais. Foi “por isso, e apenas por isso, que sua balança comercial internacional teve um resultado favorável”.⁷⁶

Era a velha lei da produção escrava em funcionamento. São Domingos era maior do que qualquer colônia britânica; o solo era mais fértil e menos cansado, e portanto seus custos de produção eram menores. Essa diferença nos

custos de produção foi objeto de um inquérito especial no Comitê do Conselho Privado de 1788.

Do ponto de vista do primeiro-ministro britânico, William Pitt, esse foi o fator decisivo. A era das ilhas açucareiras britânicas terminara. O sistema das Índias Ocidentais não dava lucro, e o tráfico negreiro, no qual se baseava, “em vez de ser muito vantajoso para a Grã-Bretanha [...], é o mais destrutivo que se pode imaginar para seus interesses”.⁷⁷ Para um primeiro-ministro que era filho de um sistemático defensor dos interesses das Índias Ocidentais, e cujo predecessor, apenas dez anos antes, recusara imperturbavelmente uma petição em favor da extinção do tráfico, era uma conversão e tanto. Pitt se voltou para a Índia.

Seu plano era duplo: reconquistar o mercado europeu com o auxílio do açúcar indiano⁷⁸ e assegurar a abolição internacional do tráfico de escravos,⁷⁹ o que arruinaria São Domingos. Se não a abolição internacional, pelo menos a abolição britânica. Os franceses dependiam tanto dos traficantes britânicos de escravos que mesmo uma extinção unilateral da Inglaterra afetaria seriamente a economia das colônias francesas.

O plano de Pitt falhou por duas razões. Foi impossível importar o açúcar indiano na escala planejada, devido às altas taxas impostas a todo o açúcar que não proviesse das Índias Ocidentais britânicas.⁸⁰ Lorde Hawkesbury, falando pelos monopolistas das ilhas, foi contrário a alterar a lei vigente “em favor de uma companhia monopolizadora” que estava extrapolando os limites de sua licença de funcionamento.⁸¹ Mas Hawkesbury era mais do que um defensor das Índias Ocidentais. Estava em contato estreito com a indústria e o comércio na Inglaterra, especialmente

em Liverpool. Assim, o que ele recomendou foi que se importasse todo e qualquer açúcar estrangeiro, desde que o transporte fosse feito em navios britânicos e com a finalidade exclusiva de refinação e reexportação. “Isso terá o efeito de diminuir o comércio e o transporte da França e aumentará o comércio e o transporte da Grã-Bretanha, mais do que qualquer medida tomada no último século.”⁸² Com essa regulamentação extremamente simples, a Inglaterra recuperaria o comércio açucareiro que controlou entre 1660 e 1713, e que depois havia perdido para a França.⁸³

Em segundo lugar, os franceses, holandeses e espanhóis se negaram por “pura teimosia”,⁸⁴ como lorde Liverpool diria trinta anos depois, a abolir o tráfico escravo.⁸⁵ Não era difícil enxergar os motivos políticos sob a capa humanitarista de Pitt. Gaston-Martin, o conhecido historiador francês do tráfico escravo e das colônias caribenhas, acusa Pitt, com sua propaganda, de pretender libertar os escravos, “sem dúvida em nome do humanitarismo, mas também arruinar o comércio francês”, e conclui que nessa propaganda filantrópica havia motivos econômicos que explicam a liberalidade com que a Inglaterra colocou fundos à disposição dos abolicionistas franceses, bem como a avalanche de traduções das obras do abolicionista britânico Clarkson na França.⁸⁶ Como admitira Ramsay: “Podemos concluir com segurança que o comércio africano é de utilidade mais restrita do que geralmente se imagina e que nos últimos anos ele contribuiu mais para engrandecer nossos rivais do que para aumentar nossa riqueza nacional”.⁸⁷

Nesse contexto, a Revolução Francesa veio em auxílio de Pitt. Temendo que o idealismo do movimento revolucionário destruísse o tráfico de escravos e a

escravidão, em 1791 os fazendeiros franceses de São Domingos ofereceram a ilha à Inglaterra,⁸⁸ no que logo foram seguidos pelos fazendeiros das ilhas Windward.⁸⁹ Pitt aceitou a proposta, quando eclodiu a guerra com a França em 1793. Foram enviadas sucessivas expedições para capturar a preciosa colônia, primeiro aos franceses, depois aos negros, mas sem êxito. Assegurou-se no Parlamento que não era “uma guerra por riquezas ou engrandecimento local, mas uma guerra por segurança”.⁹⁰ Enfraqueceu-se a aliança na Europa em favor dos interesses do imperialismo britânico. “Pode-se dizer que o segredo da impotência da Inglaterra nos primeiros seis anos da guerra”, escreve Fortescue, historiador do Exército britânico, “reside nas duas palavras decisivas: São Domingos.”⁹¹ A Inglaterra perdeu milhares de homens e gastou milhares de libras tentando capturar São Domingos. Falhou, mas o grande açucareiro do mundo foi destruído nesse processo, e a superioridade colonial francesa foi definitivamente esmagada. “Para isso”, escreve Fortescue, “a Inglaterra teve de sacrificar soldados, dissipar suas finanças, perder influência, ficar com seus braços amarrados, entorpecidos e paralisados durante seis fatídicos anos.”⁹²

O interesse da questão não é meramente acadêmico. Pitt não poderia ter São Domingos e a extinção do tráfico ao mesmo tempo. Sem importar 40 mil escravos ao ano, São Domingos também podia se afundar. A própria aceitação da ilha significava logicamente que Pitt deixara de se interessar pelo fim do comércio de escravos. É claro que ele não o disse. Já tinha se comprometido demais com a causa perante a opinião pública. Continuou a falar em favor da extinção do tráfico negreiro, mesmo dando todo o encorajamento prático para o comércio de escravos. Mas

não era o velho Pitt de 1789-91, o Pitt das citações latinas, de retórica brilhante e humanitarismo contagiante. Pode-se acompanhar essa mudança nos debates no Parlamento e no diário de Wilberforce. Em 1792, aparece o primeiro prenúncio em seu diário: “Pitt foi contra a moção escrava por causa de São Domingos”.⁹³ A partir daí, o apoio de Pitt às moções anuais de Wilberforce se tornou meramente superficial. Numa ocasião, ele apoiou os fazendeiros das Índias Ocidentais; em outra, passou por cima da moção; numa terceira, “se pôs formalmente” ao lado de Wilberforce; em mais uma ainda, simplesmente manteve distância.⁹⁴ No governo Pitt, o tráfico de escravos mais do que dobrou,⁹⁵ e a Inglaterra conquistou mais duas colônias açucareiras: Trinidad e a Guiana Inglesa. Como escreveu o abolicionista Stephen, um tanto acrimonioso, “o sr. Pitt, infelizmente para si, para seu país e para a humanidade, não mostra zelo suficiente na causa dos negros para defendê-los como deveria, seja no Ministério ou no Parlamento”.⁹⁶

Os historiadores liberais invocam o medo de Pitt ao jacobinismo. A verdadeira razão é mais simples. Pode-se tomar como axioma que nenhum indivíduo que ocupasse uma posição de relevo como a de primeiro-ministro da Inglaterra iria dar um passo tão importante como abolir o tráfico negreiro simplesmente por razões humanitárias. Um primeiro-ministro é mais do que um indivíduo; é um estadista. As razões de Pitt eram políticas, e apenas secundariamente pessoais. Ele estava interessado no comércio do açúcar. Portanto, ou ele arruinava São Domingos, fosse inundando a Europa com o açúcar indiano mais barato ou abolindo o tráfico negreiro; ou tomava São Domingos para a Inglaterra. Se conseguisse tomar São

Domingos, o equilíbrio no Caribe se restauraria. São Domingos seria “uma nobre compensação” pela perda da América e “um glorioso acréscimo ao domínio territorial, à navegação, ao comércio e às manufaturas da Inglaterra”.⁹⁷ Daria ao império o monopólio do açúcar, do anil, do algodão e do café: “Essa ilha, por eras, daria tal ajuda e força à indústria que faria se sentir positivamente em todas as partes do reino”. Seguindo-se uma aliança ofensiva e defensiva entre a Inglaterra e a Espanha, “essa amizade poderia afastar por muito tempo a França e a América do Novo Mundo, e assegurar com eficiência as possessões inestimáveis da Espanha”.⁹⁸ Mas se Pitt capturasse São Domingos, o tráfico de escravos teria de continuar. Quando a França perdeu a colônia, o tráfico de escravos se tornou mera questão humanitária.

A destruição de São Domingos significava o fim do comércio açucareiro francês. Nem todos os decretos dos cônsules, negros ou brancos, escreveu Eden com satisfação, conseguiriam preencher as lacunas demográficas da ilha.⁹⁹ Mas a ruína de São Domingos não significou a salvação das Índias Ocidentais britânicas. Dois novos inimigos apareceram em cena. Cuba se adiantou para ocupar o espaço que o desaparecimento de São Domingos abria no mercado mundial. Bonaparte, que não conseguira recapturar a colônia perdida e estava decidido a derrotar a Inglaterra estrangulando seu comércio internacional, deu o impulso inicial ao açúcar de beterraba, e assim começou a guerra entre os dois açúcares. Enquanto, sob a bandeira americana, o açúcar cubano e de outros locais neutros ainda encontrava mercado na Europa, os excedentes das Índias Ocidentais britânicas se amontoavam na Inglaterra. As bancarrotas estavam na ordem do dia. Entre 1799 e

1807 foram abandonadas 65 fazendas na Jamaica, enquanto 32 foram vendidas por dívidas; no ano de 1807, 115 outras enfrentavam processos judiciais. Os únicos assuntos de conversa na ilha eram as dívidas, as doenças e as mortes.¹⁰⁰ Um comitê parlamentar montado em 1807 descobriu que o fazendeiro das Índias Ocidentais britânicas estava produzindo com prejuízo. Em 1800, seus lucros eram de 2,5%; em 1807, zero. Em 1787, o fazendeiro tinha 19 xelins e 6 pênies de lucro por quintal; em 1799, 10/9p; em 1803, 18/6p; em 1805, 12/-; em 1806, nada. O comitê atribuiu a causa mais grave ao estado desfavorável do mercado estrangeiro.¹⁰¹ Em 1806, os excedentes de açúcar na Inglaterra chegavam a 6 mil toneladas.¹⁰² Era preciso reduzir a produção. Para isso, o tráfico de escravos devia ser abolido. As colônias “saturadas” precisavam de apenas 7 mil escravos ao ano.¹⁰³ Eram as novas colônias, clamando por mão de obra, repletas de possibilidades, que deviam sofrer restrições, e ficariam definitivamente incapacitadas com o fim do tráfico negreiro. Isso explica o apoio de tantos fazendeiros de colônias mais antigas nas Índias Ocidentais ao projeto de lei para sua extinção. Ellis tinha declarado categoricamente em 1804 que o tráfico escravo deveria continuar, mas apenas para as colônias mais antigas.¹⁰⁴ Era o mesmo velho conflito entre os “fazendeiros saturados” e os “fazendeiros em formação”.

Com a guerra e o bloqueio continental de Napoleão, a abolição do tráfico se tornou imperiosa para a sobrevivência das colônias mais antigas. E indagou o primeiro-ministro Grenville: “Já não estão em dificuldades pelo acúmulo do produto em suas mãos, para o qual não conseguem encontrar mercado? E, assim, não será aumentar suas dificuldades e levar os fazendeiros à ruína, se os senhores

aceitarem que prossigam novas importações?”.¹⁰⁵ Wilberforce exultou: as dificuldades das Índias Ocidentais não poderiam ser imputadas à extinção do tráfico.¹⁰⁶ Na verdade, ela foi consequência direta dessas dificuldades.

* * *

Se a extinção do tráfico de escravos aparecia como solução dos problemas do fazendeiro, era apenas em caráter temporário. Pois, como Merivale bem argumentou, sem as importações para fazer a reposição de seus escravos, as Índias Ocidentais e em especial as colônias mais novas não teriam possibilidade de enfrentar a concorrência ainda mais acirrada do século XIX. “A escravidão sem o tráfico escravo [...] era mais uma perda do que um ganho.”¹⁰⁷ No final das guerras napoleônicas em 1815, os fazendeiros de cana não estavam melhor do que antes. A Índia continuava a ser um rival temível. O mal encarnado em São Domingos se multiplicara por três: Maurício, Cuba e Brasil. O plantio de cana se estendeu depois à Louisiana, Austrália, Havaí e Java. A beterraba continuou a avançar até sua grande vitória em 1848, quando libertou os escravos das fazendas canavieiras nas colônias francesas, enquanto se convertia logo a seguir num item permanente na Europa e até nos Estados Unidos, no interesse da autarquia econômica.

Entre 1793 e 1833, as importações de açúcar na Inglaterra mais do que dobraram. Não existe uma documentação completa para o mesmo período nas Índias Ocidentais, mas entre 1815 e 1833 sua produção ficou estacionada — 3381700 barris em 1815 e 3351800 em

1833, com um pico de 4068000 em 1828. É significativo que esse nível de produção só tenha se mantido às custas das ilhas mais antigas, com seus solos já exauridos. Entre 1813 e 1833, a produção jamaicana diminuiu em quase um sexto; as exportações de Antígua, Nevis e Tobago caíram em mais de um quarto; as de St. Kitts, pela metade; as de Santa Lúcia, em dois terços; as de São Vicente, em um sexto; as de Granada, quase um oitavo. As exportações de Dominica mostraram um ligeiro aumento, enquanto as de Barbados quase dobraram. Por outro lado, a produção das colônias mais novas aumentou: a da Guiana Inglesa cresceu duas vezes e meia, e a de Trinidad subiu um terço.¹⁰⁸

As ilhas Maurício oferecem mais uma confirmação dessa lei da produção escrava. Suas exportações para a Inglaterra, inferiores às de Antígua em 1820, foram mais do que o quádruplo delas em 1833.¹⁰⁹ O volume de açúcar das Índias Orientais vendido na Inglaterra aumentou 28 vezes entre 1791 e 1833.¹¹⁰ Fontes estrangeiras despontavam como fornecedoras da matéria-prima de que a Inglaterra precisava para refinação, consumo e exportação. As exportações de Cingapura em 1833 sextuplicaram em relação a 1827; as importações das Filipinas quadruplicaram, e as de Java aumentaram mais de vinte vezes.¹¹¹ A produção açucareira de Cuba aumentou mais de quarenta vezes entre 1775 e 1865.¹¹² As importações britânicas do Brasil cresceram sete vezes entre 1817 e 1831, e as de Cuba sextuplicaram entre 1817 e 1832.¹¹³

A produção açucareira, como vimos, é mais eficiente numa fazenda grande do que numa área pequena. Mas o tamanho de uma fazenda é limitado por outro fator: o transporte. Depois de cortada, a cana precisa ser levada ao engenho dentro de certo prazo. Mais do que qualquer outra

ilha britânica, a Jamaica no século XVIII era a terra dos latifúndios. Mas em 1753 havia apenas três fazendas na faixa de 2 mil acres na Jamaica com cerca de 10% da terra com lavoura de cana. A maior delas, de Philip Pinnock, que Pitman chamava de “ponto turístico” da Jamaica da época, tinha 2872 acres, sendo 242 com cana-de-açúcar, empregando 280 escravos e produzindo 184 toneladas de açúcar ao ano.¹¹⁴ Depois da libertação dos escravos, a Jamaica se viu diante da falta de mão de obra, e os salários subiram. A ilha não tinha como concorrer com as áreas mais extensas e mais férteis de Cuba, que ainda possuía sua população escrava. O desenvolvimento das ferrovias — a primeira foi construída em Cuba em 1837 — permitiu que o fazendeiro cubano ampliasse a área de cultivo, aumentasse a produção e reduzisse os custos, enquanto o fazendeiro jamaicano ainda pedia mão de obra e tarifas protecionistas. Com isso, a concorrência se tornou ainda mais desigual. Em 1860, lemos sobre as fazendas “monstros” em Cuba, a maior delas com 11 mil acres, com mais de 10% da área plantada com cana, empregando 866 escravos e produzindo 2670 toneladas de açúcar ao ano.¹¹⁵

Era claro que as Índias Ocidentais britânicas tinham perdido o monopólio canavieiro. Não conseguiam concorrer com São Domingos em 1789, nem com as ilhas Maurício em 1820, nem com o Brasil em 1830, nem com Cuba em 1840. Estavam ultrapassadas. Com a área limitada, e fosse a mão de obra livre ou escrava, não tinham como concorrer com áreas maiores, mais férteis, menos cansadas, onde a escravidão ainda era lucrativa. Em Cuba caberiam todas as ilhas britânicas do Caribe, incluindo a Jamaica. Um grande rio brasileiro, sozinho, podia conter todas as ilhas das Índias

Ocidentais sem que sua navegação fosse obstruída.¹¹⁶ A Índia era capaz de produzir rum numa quantidade que afogaria as Índias Ocidentais.¹¹⁷

A situação das Índias Ocidentais era agravada pelo fato de que a produção excedia a demanda de consumo da Inglaterra. Esse excedente, calculado na faixa de 25%,¹¹⁸ tinha de ser vendido nos mercados europeus, concorrendo com o açúcar mais barato do Brasil ou de Cuba. Isso só era possível com prêmios e subsídios. De fato, os fazendeiros das Índias Ocidentais estavam recebendo para concorrer com produtores que, como vimos, eram alguns dos melhores clientes da Inglaterra. Entre 1824 e 1829, as importações de açúcar cubano e brasileiro em Hamburgo aumentaram 10%, e na Prússia, dobraram; o volume de açúcar cubano importado pela Rússia cresceu 50%, e o do brasileiro subiu 25% no mesmo período.¹¹⁹ Para os capitalistas, era algo inadmissível. A superprodução em 1807 exigia a abolição do tráfico de escravos; a superprodução em 1833 exigia a abolição da escravatura. “No que se refere ao volume da produção de açúcar”, declarou Stanley, patrocinador da medida abolicionista, “não tenho plena certeza se seria de se lamentar minimamente uma redução dessa produção — não tenho plena certeza se não seria benéfico para os próprios fazendeiros e colônias, ao fim e ao cabo, se se diminuísse essa produção.”¹²⁰ Um século antes, os britânicos reclamavam da subprodução das Índias Ocidentais; agora reclamavam da superprodução das Índias Ocidentais. O simples bom senso diria que os negros libertados só continuariam nas fazendas se não tivessem alternativa. De fato, comparando os anos 1839-42 e os anos 1831-34, a produção da Jamaica e de Granada caiu pela metade; a da

Guiana Inglesa, 60%; a de São Vicente, 40%; a de Trinidad, 20%; e a das outras ilhas proporcionalmente.¹²¹

Uma justificativa apresentada para a abolição da escravatura era que a diminuição da produção daria aos fazendeiros um monopólio “real” do mercado interno inglês ao igualar a produção com o consumo interno. Era uma estratégia parlamentar. Estava-se fazendo de tudo para encarecer ao máximo o cultivo nas Índias Ocidentais. Em 1832, o Conselho de Trinidad fez uma petição pelo fim da tarifa de uma libra local sobre cada escravo. O Departamento Colonial negou: era “da maior importância que essa taxa seja mantida; ao invés de baratear o trabalho escravo, é desejável encarecê-lo”.¹²² O que estava em questão era o próprio monopólio. Era apenas o monopólio das Índias Ocidentais que travava o pleno desenvolvimento do comércio açucareiro britânico com todo o mundo. Portanto, era necessário destruir o monopólio. Ele foi modificado em 1836, quando o açúcar das Índias Orientais foi aceito nos mesmos termos. Em 1846, quando foram revogadas as Leis do Trigo, as tarifas do açúcar tinham se igualado. A partir daí, as colônias das Índias Ocidentais britânicas ficaram esquecidas, até o momento em que o canal do Panamá lembrou ao mundo a existência delas, quando vieram a ocupar as manchetes dos jornais com os protestos de seus trabalhadores livres, revoltados com os baixos salários.

9. O capitalismo britânico e as Índias Ocidentais

Enquanto no século XVIII todos os setores econômicos importantes na Inglaterra se alinhavam com o monopólio e o sistema colonial, após 1783 todos eles, um a um, passaram a investir contra o monopólio e o sistema escravista das Índias Ocidentais. As exportações britânicas para o mundo consistiam em produtos manufaturados que só podiam ser pagos em matérias-primas: o algodão dos Estados Unidos; o algodão, o café e o açúcar do Brasil; o açúcar de Cuba; o açúcar e o algodão da Índia. O aumento das exportações britânicas dependia da capacidade da Inglaterra de absorver as matérias-primas em pagamento. O monopólio das Índias Ocidentais britânicas, proibindo a importação de açúcar proveniente da cana plantada em colônias não britânicas para o consumo interno, era um entrave. Todos os setores importantes da economia — os fabricantes de têxteis de algodão, os armadores, os refinadores de açúcar; todas as cidades industriais e comerciais importantes, Londres, Manchester, Liverpool, Birmingham, Sheffield, o West Riding de Yorkshire — aliaram-se no ataque à escravidão e ao monopólio das

Índias Ocidentais. Os abolicionistas, significativamente, concentravam seus ataques aos centros industriais.¹

A. OS FABRICANTES DE TÊXTEIS DE ALGODÃO

Os fazendeiros das Índias Ocidentais no século XVIII exportavam algodão bruto e importavam tecidos de algodão. Nesses dois aspectos, como vimos, o peso econômico deles tinha diminuído muito. A descaroadora de algodão e a máquina a vapor transformaram a indiferença de Manchester em franca hostilidade. Já em 1788, Wilberforce exultava com uma pródiga contribuição pelo fim do tráfico escravo que fora arrecadada em Manchester, “profundamente interessada no comércio africano”.²

Manchester não tinha representação na Câmara dos Comuns antes de 1832, de forma que suas denúncias parlamentares contra o sistema das Índias Ocidentais só aparecem a partir daquela data. Mas desde antes de 1832 o centro da indústria têxtil de algodão estava interessado no problema. Em 1830, Cobbett, o defensor dos trabalhadores, apresentou sua candidatura pelo eleitorado de Manchester. Sua oposição aos interesses dos latifundiários lhe valeria o apoio da futura sede da Liga Contra a Lei do Trigo. O teste foi sua atitude em relação à escravidão nas Índias Ocidentais. Cobbett detestava Wilberforce e os metodistas. Quando fugiu para os Estados Unidos em 1818, ele escreveu uma carta a Henry “Orator” Hunt, onde dizia que lá não havia “nada de Wilberforces. Pense *nisso!* Nada de Wilberforces”.³ Os metodistas eram “a laia mais sórdida que Deus jamais permitiu que infestasse a terra”, e Cobbett sugeria que o povo devia atirar ovos podres neles. Em sua

opinião, os escravos eram “uns pretos gordos e preguiçosos” que passavam o dia dando risada, da manhã à noite, e os donos de escravos eram as pessoas mais gentis, mais bondosas e mais generosas que existiam.⁴ O monopólio das Índias Ocidentais não custava nada ao povo inglês.⁵ Manchester não votou em Cobbett, e sua conversão à causa veio tarde demais.

Manchester era explicitamente favorável à campanha pelo açúcar das Índias Orientais. Em 4 de maio de 1821, a Câmara de Comércio de Manchester apresentou uma petição à Câmara dos Comuns contra o tratamento privilegiado de uma colônia em relação a outra, e em especial o tratamento privilegiado a uma colônia de escravos em detrimento de uma nação de homens livres.⁶ Em 1833, Manchester defendeu a importação de açúcar brasileiro para refino. Mark Philips, o representante de Manchester no Parlamento, discorreu brevemente, mas de maneira bastante incisiva, sobre a enorme importância da questão para o grande centro de manufatura têxtil que ele representava. Philips ressaltou os prejuízos sofridos pelos navios que voltavam vazios do Brasil, e sustentou que o incentivo à refinação do açúcar traria mais empregos para as classes trabalhadoras.⁷

O sobrenome Philips sintetiza por si só toda a evolução de Manchester e da indústria têxtil de algodão. Em 1749, a firma de J. N. Philips and Company estava profundamente envolvida no comércio com as Índias Ocidentais. Em 1832, Mark Philips foi eleito como um dos dois representantes de Manchester, que pela primeira vez tinha assento no Parlamento Reformado.⁸ As ligações de Philips com as Índias Ocidentais ainda persistiam. Parente de Robert Hibbert, ele foi indicado por este último como membro do primeiro

conselho de diretoria para administrar o Robert Hibbert Trust.⁹ Mas, economicamente, suas ligações com as Índias Ocidentais tinham terminado. Ele era contrário à nódoa da escravidão, atitude que foi saudada num banquete promovido na cidade para comemorar sua eleição. O eloquente humanitarismo de Hadfield, na ocasião, despertou grandes aplausos.

Pergunto aos senhores [...] se é possível que qualquer homem racional goze da liberdade sem desejar comungá-la com outros? [...] A mera distinção entre negros e brancos determinará sempre que uma raça seja escrava e a outra, livre? Sempre um homem haverá de ser escravo porque é negro, e outro haverá de ser livre porque é branco? [...] Digo-lhes que, enquanto não eliminarmos essa mancha vergonhosa das instituições de nosso país, a própria liberdade não estará a salvo em nenhum lugar.¹⁰

A mancha vergonhosa não era a escravidão, e sim o monopólio. Manchester estava interessada não nas Sagradas Escrituras, mas nos resultados dos censos.

Depois de 1833, todos os capitalistas de Manchester eram a favor do livre-comércio do açúcar, o que significava o açúcar de plantio escravo. Philips apoiou a equiparação dos impostos sobre o açúcar das Índias Orientais. Os fazendeiros já tinham recebido suas indenizações e não deviam receber nenhum tostão a mais.¹¹ Em 1839, Philips foi a favor da equiparação dos impostos sobre todo o açúcar estrangeiro, pois era obrigação do Parlamento abaixar os preços de todos os gêneros de primeira necessidade e oferecer todos os incentivos a um valioso comércio com o Brasil.¹² John Bright e Milner Gibson, que tinha sido vice-presidente da Câmara de Comércio, empunhavam a bandeira do livre-comércio. Sustentavam que as tarifas protetoras para as Índias Ocidentais obrigavam o operariado

inglês a pagar preços mais altos pelo açúcar e assim tiravam aos trabalhadores o dinheiro que ganhavam nas fábricas.¹³ Qualificavam aquela tarifa protecionista de “imposto odioso”,¹⁴ uma “espécie de caridade parlamentar”,¹⁵ que ultrapassava o custo de produção. Seria exatamente a mesma coisa se os brasileiros plantassem cana de graça, o açúcar brasileiro caísse dos céus e os fazendeiros das Índias Ocidentais roubassem esse açúcar.¹⁶ O protecionismo, disse John Bright, era um ópio que transformava os fazendeiros em perpétuos resmungões — como Oliver Twist sempre querendo mais.¹⁷ E elogiava os fabricantes de têxteis de algodão que, pelo contrário, não pediam nem precisavam de proteção,¹⁸ esquecendo convenientemente a proteção que eles haviam pedido 150 anos antes contra os tecidos indianos e mal sabendo que, dali a 75 anos, iriam pedir proteção contra os tecidos japoneses. Os livre-cambistas, advertia Bright, podiam ser derrotados, mas voltariam à carga com energia redobrada.¹⁹ As reivindicações dos fazendeiros eram vergonhosas;²⁰ não era obrigação do Parlamento tornar rentável o cultivo de cana-de-açúcar,²¹ e Bright aconselhou que fossem cultivar cravo-da-índia e noz-moscada.²²

B. OS INDUSTRIAIS DA METALURGIA DE FERRO

Desde 1788 foi criada uma associação abolicionista em Birmingham, com generosa arrecadação de fundos para a causa.²³ Nessa associação destacavam-se os industriais do ferro. Três da família Lloyd, também com suas participações no setor banqueiro, faziam parte do comitê. Mas a figura dominante era Samuel Garbett.²⁴ Ele foi uma figura insigne

na Revolução Industrial, que lembra mais o século xx do que o xviii. Evoca-nos Samuel Touchet, com sua visão ampla, seus múltiplos interesses e atividades abrangentes. Tal como Touchet, sócio na tecelagem de Wyatt e Paul, Garbett era sócio da Roebuck's nas Fundições Carron, acionista com Boulton e Watt nos Moinhos Albion e nas minas de cobre da Cornualha. "De fato", escreve Ashton, "foram poucos os setores da vida industrial e comercial de sua época em que ele não esteve presente." Além disso, Garbett dedicava mais energia à política da indústria do que aos detalhes administrativos. Tornou-se o porta-voz do setor metalúrgico do ferro junto ao governo.²⁵ Era um perigo tê-lo como adversário, pois Garbett, em sentido mais amplo, era Birmingham.

Numa reunião de vários nomes respeitáveis de Birmingham em 28 de janeiro de 1788, presidida por Samuel Garbett, decidiu-se enviar uma petição ao Parlamento. Entre outras coisas, a petição declarava que, "como moradores de uma cidade e adjacências manufatureiras, os peticionários têm o maior apreço pelos interesses comerciais deste reino, mas não podem ocultar sua aversão a todo comércio que sempre se origine da violência e geralmente termine em crueldade". O africano Gustavus Vasa visitou Birmingham e teve uma acolhida cordial.²⁶

Isso não significa que Birmingham fosse unânime ou unívoca na questão da extinção do tráfico. Os manufatureiros ainda interessados no comércio escravo realizavam reuniões contrárias e enviavam ao Parlamento petições de teor contrário.²⁷ Mas, do ponto de vista dos fazendeiros das Índias Ocidentais, Samuel Garbett, os Lloyd

e outros do mesmo calibre estavam sentados no lado errado da mesa.

Em 1832, Birmingham foi o centro daquela agitação que, liderada pelo industrial do ferro Attwood, levou a Inglaterra à beira da revolução e culminou no Projeto de Reforma de 1832. De novo a cidade se dividiu sobre a questão abolicionista. Em 16 de abril de 1833, realizou-se um encontro público no Salão de Reuniões do Royal Hotel, que foi tumultuado e barulhento e terminou em desordem, sendo que o proprietário reclamou indenização por danos materiais, com cadeiras e vidros quebrados.²⁸ Birmingham foi um dos vários centros industriais que, em 1833, votaram por uma redução do período de “aprendizagem”, modalidade de trabalho que, pela Lei da Libertação dos Escravos, perpetuava a escravatura sob outra forma. Joseph Sturge foi uma figura de destaque na luta abolicionista. Depois de 1833, Sturge assumiu a frente dos protestos contra o sistema de aprendizagem na Inglaterra. Com o abolicionista Gurney, ele foi às Índias Ocidentais em 1836, “com a ideia benevolente de examinar pessoalmente as condições da população negra, na esperança de conseguir outras melhorias”. Seu discreto retorno no ano seguinte foi comemorado com um café da manhã público em sua homenagem na prefeitura, em reconhecimento de “seu incansável empenho filantrópico na causa da libertação negra”.²⁹ Esta era a Birmingham do século XIX, não mais do século XVIII, e mais um setor da economia tinha se virado contra o sistema colonial.

Ao lado de Birmingham, pode-se considerar também Sheffield, centro da indústria do aço. Os interesses de Sheffield no sistema colonial tinham sido no máximo

superficiais — “sem nenhum interesse econômico na manutenção da escravidão colonial, [ela] oferecia um campo propício para os abolicionistas”. Como Manchester, Birmingham e outros centros industriais, Sheffield não tinha representação no Parlamento antes de 1832. Fazia parte do condado de York, cujo representante inicialmente foi Wilberforce e depois Brougham — ambos abolicionistas de destaque. “Sou um defensor da abolição da escravidão nas Índias Ocidentais”, anunciou Brougham em sua campanha na cidade em 1830, “e vou extirpá-la pelas raízes. Já consegui afrouxá-la um pouco, e com a ajuda de vocês vou arrancá-la de uma vez.”³⁰

Uma parte do apoio de Sheffield pode ser atribuída a seus interesses nas Índias Orientais. Em 1825, os abolicionistas iniciaram um boicote aos produtos das Índias Ocidentais e insistiram que os consumidores passassem a substituí-los pelo açúcar e rum da Índia. Sheffield foi o centro desse movimento. No mesmo ano, formou-se uma sociedade auxiliadora para ajudar os escravos negros. O comitê organizou uma grande campanha na cidade. Cada membro ficou encarregado de duas ruas, a fim de pesquisar a viabilidade de convencer as donas de casa a adotar os produtos das Índias Orientais. O comitê calculou que, a cada grupo de seis famílias que usassem açúcar indiano, um escravo a menos seria necessário nas Índias Ocidentais — evidentemente um argumento bastante forçado, mas qualquer investida contra as Índias Ocidentais valia, desde que fosse contra elas. “Sem dúvida”, insistia o comitê aos moradores da cidade, “libertar um semelhante do estado de cruel sujeição e miséria, com um sacrifício tão pequeno, merece a atenção de todos.” Sheffield se mostrou à altura: em seis meses, as vendas do açúcar indiano dobraram.³¹

Em maio de 1833, o braço local da Sociedade Contra a Escravidão encaminhou um documento ao primeiro-ministro, pressionando pela libertação imediata, em vez de uma abolição gradual.³² Para isso, protestava contra a indenização aos donos de escravos e ao sistema de aprendizagem, e Sheffield, como Birmingham, acabou votando para que o prazo de aprendizagem fosse o mais curto possível.³³

C. A INDÚSTRIA DE LÃ

A indústria de lanifícios também se somou ao coro da oposição. Wilberforce e Brougham falavam não só pelos humanitaristas, mas também pelos centros de lã. Em 1833, o sr. Strickland, de Yorkshire, perguntou se a Câmara iria adotar a liberdade de comércio e a ampliação do investimento do capital como regra para legislar, ou se iria fortalecer os monopólios impondo mais restrições. E ele mesmo respondeu: todos os monopólios deveriam terminar, porque eram prejudiciais ao progresso do comércio.³⁴

John Bright no algodão, Samuel Garbett no ferro. Eram nomes poderosos, aos quais se somaria outro ainda mais poderoso, falando pela indústria de lã: Richard Cobden. Sobre a questão do monopólio das Índias Ocidentais, o pregador do livre-comércio e líder da Liga Contra a Lei do Trigo discorria com um vigor, uma lógica e um apoio popular que eram irresistíveis.

A pretensão monopolista dos fazendeiros das Índias Ocidentais era, por princípio, um atrevimento. Houve um tempo — trovejava Cobden, ressuscitando as sombras do Longo Parlamento e de Carlos I — em que nenhum

representante ousaria tomar a palavra no Parlamento para defender um monopólio.³⁵ Empresários calculavam custos, e não se podia esperar que ficassem satisfeitos ao descobrir que estavam pagando metade das despesas de todo o valor do comércio colonial.³⁶ Se a Inglaterra desse de presente suas exportações aos fazendeiros, em troca do livre-comércio com o Brasil e Cuba, ainda sairia ganhando.³⁷ Então que tipo de comércio era aquele? “Era exatamente como se um lojista desse a seu freguês meio soberano por cada libra de produtos que ele comprasse.” A maneira como a Câmara dos Comuns tratava os negócios não tinha sequer o mínimo tino necessário para administrar uma lojinha de miudezas.³⁸

Quanto ao argumento de que a tarifa preferencial em favor do açúcar das Índias Ocidentais se destinava a proibir o consumo do açúcar produzido por mão de obra escrava, Cobden respondeu com um escárnio demolidor. Que direito tinha um povo que era o maior distribuidor de têxteis de ir até o Brasil com os navios cheios de tecidos feitos com matéria-prima plantada por escravos, e então ficar revirando os olhos, chorando lágrimas de crocodilo pelos escravos e se negando a aceitar como pagamento o açúcar cultivado com mão de obra escrava?³⁹ Era uma farsa; e Cobden escreveu uma paródia sobre essa situação na forma de uma conversa imaginária entre lorde Ripon e o embaixador brasileiro na Câmara de Comércio. O embaixador escarnece de lorde Ripon, constrangido:

Nenhum escrúpulo religioso em enviar tecidos de algodão plantado por escravos para todos os países do mundo? Nenhum escrúpulo religioso em comer arroz plantado por escravos? Nenhum escrúpulo religioso em fumar tabaco plantado por escravos? Nenhum escrúpulo religioso em cheirar rapé plantado por

escravos? [...] Devo entender que os escrúpulos religiosos do povo inglês se restringem ao açúcar?

Ripon, evidentemente embaraçado, repete que está impedido de aceitar o açúcar brasileiro e, para se justificar, invoca os argumentos sugeridos pelo Partido Contra a Escravidão, dirigido por Joseph Sturge. Nesse momento entra Sturge, com uma gravata larga de algodão, um chapéu debruado com fita de morim, um casaco costurado com fio de algodão, bolsos com belos acabamentos em fio de ouro entretecido com fibra de algodão. Os dois diplomatas caem na risada.⁴⁰

A lógica, se não o humanitarismo, estava do lado de Cobden. E também o Partido Contra a Escravidão. Como ele alardeava com razão, esse partido tinha sua origem e força nas cidades industriais, e agora se alinhava com os adversários da Lei do Trigo.⁴¹ Estavam de comum acordo. “Sou o representante da indústria lanifícia”, afirmou ele em 1848,

uma indústria autóctone, sobre a qual não paira nenhuma desconfiança nesta Câmara. [...] Sou o representante de um condado que se destacou no movimento abolicionista. [...] Agora, não hesito em afirmar que praticamente todos os homens que lideraram o movimento pela libertação dos escravos, e que com sua influência sobre a opinião pública ajudaram a alcançar tal resultado, estão contra aqueles excelentíssimos senhores nesta Câmara que defendem uma tarifa diferenciada sobre o açúcar estrangeiro com vistas a derrubar a escravidão no exterior.⁴²

D. LIVERPOOL E GLASGOW

Talvez o pior fato para os fazendeiros das Índias Ocidentais era que Liverpool também se voltou contra eles

e passou a cuspir no prato em que tinha comido. Em 1807, ainda havia 72 traficantes de escravos na cidade, e foi de Liverpool que zarpou o último navio negreiro sob o comando do capitão Hugh Crow, logo antes da promulgação do fim do tráfico.⁴³ Mas se Tarleton continuava a se opor no Parlamento a uma medida tão necessária quanto a extinção do tráfico escravo britânico para as colônias canavieiras estrangeiras,⁴⁴ em 1807 Liverpool também era representada por William Roscoe, que já patenteara seus sentimentos contrários à escravatura.

Embora Liverpool ainda mantivesse o tráfico escravo em 1807, a atividade já não era tão vital para o funcionamento do porto. Em 1792, um a cada doze navios do porto era negreiro; em 1807, um a cada 24.⁴⁵ Em 1772, quando havia 101 navios de Liverpool no tráfico de escravos, a receita do porto com as tarifas das docas foi de 4552 libras; em 1779, quando, por causa da Revolução Americana, saíram apenas onze navios de Liverpool com destino à África, as tarifas das docas somaram 4957 libras.⁴⁶ Em 1824, totalizaram 130 mil libras.⁴⁷ Estava claro que a extinção do tráfico não iria arruinar Liverpool. Como disse Roscoe, os moradores da cidade não eram unanimemente contrários a ela, e aos que poderiam ser afetados pela medida ele acenava com a perspectiva atraente de um comércio com a Índia, argumentando que a revogação do monopólio das Índias Orientais compensaria qualquer prejuízo que a extinção do tráfico negreiro pudesse acarretar para os negociantes britânicos.⁴⁸

Mas, mesmo voltando-se contra o tráfico escravo, Liverpool ainda mantinha interesse na escravidão. Já não era, porém, a escravatura nas Índias Ocidentais, e sim nos Estados Unidos; não mais o açúcar, e sim o algodão. O

algodão americano se tornou a mercadoria mais importante do comércio de Liverpool. Em 1802, metade das importações britânicas de algodão passou por Liverpool; em 1812 passaram dois terços; em 1883, nove décimos.⁴⁹ Liverpool tinha criado Manchester no século XVIII; Manchester disparou na frente no século XIX, e Liverpool seguiu obediente atrás. Na era do mercantilismo, Manchester era o quintal de Liverpool; na era do *laissez-faire*, Liverpool era o subúrbio de Manchester.

Liverpool seguiu o exemplo livre-cambista dado pela capital do algodão. Entre seus representantes após 1807, ela elegeu Canning e Huskisson, que falavam a linguagem do livre-comércio, mesmo que num tom levemente atenuado. Privilégios exclusivos eram coisa ultrapassada, disse Huskisson em 1830,⁵⁰ o que lhe valeu a magnífica baixela de prata que a cidade lhe ofereceu em “sinal de reconhecimento pelos benefícios resultantes para a nação em geral, derivados do esclarecido sistema de política comercial implantado por ele como presidente da Câmara de Comércio”.⁵¹ Qualquer ministro que continuasse a colocar entraves ao comércio britânico, disse seu novo representante Ewart em 1833, pensando nos produtos de Manchester, merecia ser demitido do cargo.⁵² Os negociantes e armadores da cidade fizeram uma petição ao Parlamento no mesmo ano, solicitando que se examinasse o monopólio colonial exclusivo do mercado interno.⁵³ Havia uma poderosa associação brasileira na cidade, enfatizando que, devido ao monopólio das Índias Ocidentais, mais de 2 milhões de capital britânico eram desviados para outros canais, dando emprego à frota mercante estrangeira e pagando fretes, comissões e tarifas a estrangeiros, para

grande prejuízo dos armadores britânicos.⁵⁴ Os negociantes e armadores de Liverpool manifestaram suas esperanças de que o Parlamento, enquanto legislava em favor dos escravos de colônias distantes, pensasse também na condição atual e no futuro bem-estar da população trabalhadora dentro da Inglaterra.⁵⁵

Os fazendeiros das Índias Ocidentais também perderam a amizade de Glasgow. Os dias de Macdowall e das herdeiras de latifúndios de cana tinham se acabado. A mudança encontra um bom símbolo nas vicissitudes de uma família local. No século XVIII, um humilde cidadão de Glasgow, Richard Oswald, migrou para Londres. Lá, graças a um afortunado casamento com uma herdeira de grandes canaviais, ele enriqueceu.⁵⁶ Durante anos, foi um grande traficante de escravos, com feitoria própria na ilha Bence, na foz do rio Serra Leoa.⁵⁷ Suas riquezas acabaram indo para James Oswald, primeiro representante de Glasgow no Parlamento Reformado. Em 1833, Oswald apresentou uma petição assinada por muitos cidadãos respeitáveis, pleiteando uma redução das tarifas excessivas sobre o açúcar brasileiro, importado para as refinações.⁵⁸

E. OS REFINADORES DE AÇÚCAR

No século XIX, tal como no XVIII, o plano ambicioso da Inglaterra era se tornar o empório mundial do açúcar, para adoçar o chá e o café do mundo inteiro, assim como sua Revolução Industrial lhe permitira vestir todo o planeta. Essa perspectiva mundial estava em conflito não só com a menor importância da produção das Índias Ocidentais em relação à produção mundial, mas também com a obstinação

dos fazendeiros das Índias Ocidentais em reduzir as áreas de plantio para manter os preços de monopólio.

A revolta escrava em São Domingos criou uma espiral dos preços do açúcar no mercado europeu. Eles aumentaram 50% entre setembro de 1788 e abril de 1793.⁵⁹ Os refinadores de açúcar da Inglaterra enviaram uma petição ao Parlamento em 1792. Já não eram tão modestos como tinham sido quarenta anos antes. Criticavam os males do monopólio das Índias Ocidentais, apontavam “a decadência de sua manufatura outrora florescente”, solicitavam a entrada de açúcar estrangeiro em navios ingleses a tarifas mais altas e reivindicavam a equiparação das taxas sobre o açúcar das Índias Orientais e o das Índias Ocidentais britânicas.⁶⁰ Começara a sabotagem, bem no quintal do fazendeiro das Índias Ocidentais. A opinião pública, injustamente, jogava a culpa dos preços altos nos refinadores.⁶¹ Mas um comitê montado durante uma assembleia pública, a fim de estudar os meios de reduzir o preço do açúcar, exonerou os refinadores e defendeu a entrada do açúcar indiano em igualdade de condições como “uma questão de justiça”.⁶²

A questão indiana, como vimos, tinha ficado de lado quando o rico prêmio dominicano despertou a cobiça do governo britânico. Mas a questão ressurgiu nos anos 1820, quando a Índia precisava exportar alguma matéria-prima para pagar as manufaturas inglesas. A concorrência com o algodão americano era impensável,⁶³ de modo que os comerciantes que faziam negócios com a Índia, pressionados, tiveram de escolher entre o açúcar e as areias do Ganges.⁶⁴ Os negociantes das Índias Orientais falavam em livre-comércio, mas o verdadeiro objetivo deles era dividir o monopólio das Índias Ocidentais no mercado

interno inglês. Nisso estavam de acordo com os refinadores. Como escreveu Ricardo: “Não se deveria conceder proteção nem às Índias Ocidentais, nem às Índias Orientais, e deveríamos ter liberdade de importar nosso açúcar de qualquer lugar. Nenhum mal poderia advir disso”.⁶⁵

A situação dos refinadores de açúcar em 1831 era de desespero. O açúcar das Índias Ocidentais tinha o monopólio do mercado interno. O açúcar indiano só podia ser importado a tarifas altíssimas, exceto para reexportação. Todos os anos, o Parlamento aprovava decretos permitindo a importação de açúcar brasileiro e cubano apenas para refinação e reexportação. A situação era claramente insatisfatória. Havia muito capital investido na indústria de refinação do açúcar — algo entre 3 milhões e 4 milhões em 1831.⁶⁶ Devido à proibição de qualquer açúcar que não fosse das Índias Ocidentais britânicas, a indústria estava à beira da ruína. Os custos mais altos do açúcar das Índias Ocidentais britânicas significavam que os refinadores do continente estavam substituindo os ingleses em todos os mercados europeus. Em 1830, havia 224 fornalhas de refino em Londres; em 1833, o número caíra para menos de um terço. Dois terços do setor de refinação do açúcar estavam totalmente parados em todo o país.⁶⁷

Perguntava John Wood, em nome dos refinadores de açúcar de Preston: apenas os interesses das Índias Ocidentais deviam ser contemplados?⁶⁸ Iria o Parlamento, “para agradar aos monopolistas, consentir em arruinar nossos recursos futuros”?⁶⁹ A Inglaterra, declarou Huskisson da Câmara de Comércio, poderia ser o entreposto de açúcar do mundo, e assim poderia dar emprego a seus homens e capitais ociosos refinando esse açúcar para os mercados da Europa. Na verdade, ele não conhecia nenhuma canalização

mais vantajosa do capital do que empregá-lo na refinação do açúcar.⁷⁰ Como porta-voz de Tower Hamlets, o distrito de refinação de açúcar, William Clay disse que, para se libertar do monopólio das Índias Ocidentais, ainda sairia barato “pagar aos proprietários das Índias Ocidentais todo o valor das indenizações pedidas”.⁷¹

Em 1832, eram passos rápidos demais para um governo ainda dominado pela aristocracia fundiária e, portanto, simpático a seus irmãos coloniais. O governo adotou uma medida conciliadora temporária. Em troca da libertação dos escravos, confirmava-se o direito das Índias Ocidentais ao monopólio do mercado interno inglês e autorizava-se a importação irrestrita de açúcar estrangeiro apenas para refinação e reexportação para a Europa.

A situação era irreal. A explicação dada foi que o açúcar brasileiro e o cubano eram cultivados por escravos. Mas o algodão americano e o café brasileiro também o eram. Se se aplicassem as mesmas restrições do açúcar estrangeiro ao algodão estrangeiro, o que aconteceria com a superioridade industrial da Inglaterra no mundo? A distinção entre produtos de trabalho livre e de trabalho escravo era um princípio para nortear escolhas pessoais, e não uma regra capaz de governar o comércio internacional.⁷² Os capitalistas queriam apenas açúcar barato. Só viam uma coisa: era “monstruoso” ter de depender do fornecimento de um açúcar produzido a preço de monopólio.⁷³ Como disse lorde Lansdowne, não podiam medir as coisas com um termômetro especial, que subia a ponto de ebulição no açúcar cubano e então baixava para temperaturas mais amenas no algodão da Carolina.⁷⁴

F. FROTA MERCANTE E MARINHAGEM

Os fazendeiros das Índias Ocidentais, ao justificar seu sistema, sempre apontavam sua contribuição para a supremacia naval da Inglaterra. Graças às pesquisas de Clarkson, a Inglaterra veio a saber o preço que tinha de pagar por essa contribuição. Enfrentando o leão em seu próprio covil, Clarkson, com grande risco pessoal, percorreu as docas de Liverpool, Bristol e Londres, interrogou marinheiros, examinou as listas de tripulantes e reuniu provas contundentes contra os efeitos do tráfico escravo — agora não sobre os negros, e sim sobre os brancos.

Segundo Clarkson, a proporção de mortes no comércio de escravos, em comparação às mortes no comércio com a Terra Nova, era de vinte para um.⁷⁵ Wilberforce calculava baixas anuais de 25% da maruja.⁷⁶ Tomando as listas de tripulantes de Liverpool e Bristol, ele mostrou ao Parlamento que houve 2643 mortes entre 12263 marinheiros de 350 navios negreiros (21,5%) em doze meses, ao passo que, em 462 navios do comércio com as Índias Ocidentais com 7640 tripulantes, houve apenas 118 mortes em sete meses — ou menos de 3% ao ano.⁷⁷ William Smith desmascarou a falácia de que o tráfico escravo respondia pelo ingresso de muitos “homens de terra” na maruja. A proporção dos homens de terra, segundo as listas de equipagem de Bristol, era de um para doze; em Liverpool, de um para dezesseis.⁷⁸ De acordo com lorde Howick, as baixas dos marinheiros no tráfico escravo eram oito vezes maiores do que as baixas no comércio com as Índias Ocidentais, e aquele era um caso único na rapidez com que os homens desertavam tão logo chegavam às Índias Ocidentais e se bandeavam para os navios da Coroa.⁷⁹ O Comitê de Abolição do Tráfico declarou

que a mortalidade no comércio de escravos era mais do que o dobro de todos os outros ramos do comércio no reino.⁸⁰ John Newton, uma autoridade no assunto, comentou as baixas “verdadeiramente alarmantes” no tráfico escravo.⁸¹ Ramsay resumiu o sentimento geral: “Ele não forma, e sim destrói marinheiros. E essa destruição da marinhagem é um sólido argumento para sua extinção. Se temos alguma consideração pela vida dos marinheiros, devemos abandonar um ramo do comércio que malbarata os homens de maneira tão improfícua”.⁸²

Em 1807, a participação dos armadores no tráfico de escravos tinha declinado consideravelmente. Nos anos 1790, em média, o capital investido no tráfico negreiro foi de menos de 5% do total do comércio de exportações do país; em 1807, foi de 1,25%. Em 1805, 2% da tonelagem de exportações britânicas, excluindo a Irlanda e o comércio costeiro, estavam no tráfico de escravos, e apenas 4% do total dos marinheiros empregados no conjunto da marinha mercante.⁸³

Os armadores também começaram a achar incômodo o monopólio das Índias Ocidentais. Tinham a promessa de que a equiparação das taxas sobre o açúcar das Índias Orientais daria emprego a 40% a mais de navios mercantes.⁸⁴ A frota mercante britânica envolvida com o comércio na Índia quadruplicou entre 1812 e 1828, e Huskisson admitiu que a dificuldade era encontrar carga de retorno da Índia.⁸⁵

Os armadores estavam igualmente atentos ao valor do açúcar brasileiro. Poulett Thomson, da Câmara de Comércio, destacou que a importação de açúcar estrangeiro para refino era extremamente vantajosa para os interesses dos armadores britânicos.⁸⁶ Segundo Ewart, tal importação garantiria um frete de 120 mil toneladas anuais apenas do

Brasil, enquanto São Domingos (espanhola), Cuba, Manila e Cingapura forneceria carregamentos de mais 200 mil toneladas.⁸⁷ Mark Philips pintou para a Câmara o triste quadro dos navios que voltavam vazios do Brasil — em 1832, saíram 51 navios de Liverpool com destino ao Rio de Janeiro, e nenhum deles conseguiu carga de retorno.⁸⁸ Segundo William Clay, dos quatro navios que saíram mensalmente de Liverpool para o Brasil em 1832, nenhum retornara com o produto que seria o pagamento pelas cargas que tinham sido entregues.⁸⁹

Os armadores eram totalmente favoráveis ao livre-comércio, mas apenas quando se tratava do monopólio de terceiros. Em 1825, as Leis de Navegação foram alteradas. As Índias Ocidentais britânicas receberam autorização de comerciar com todas as partes do mundo. Foi por onde se abriu a brecha no sistema. Em 1848, as Leis de Navegação, que constituíam o próprio cerne do sistema colonial, foram varridas pelos vagalhões do *laissez-faire*, como restos dos velhos tempos. Ricardo pôs a ridículo os enormes e dispendiosos rodeios com que se faziam as trocas comerciais. Ele citou um exemplo em que uma carga de couros americanos foi levada de Marselha para Roterdã. Não encontrando mercado, a carga voltou para Marselha, e de lá foi remetida para Liverpool. Em Liverpool, o couro foi confiscado porque tinha chegado ao país num navio francês, e só foi liberado sob a condição de ser remetido de volta para Nova York. Ricardo prosseguiu com seu argumento: um espanhol, pelas Leis de Navegação inglesas, não podia pegar uma carga de açúcar em Cuba para ser entregue num porto francês, onde carregaria vinho para levar à Inglaterra. Na Inglaterra, um fiscal aduaneiro iria lhe dizer que não podia descarregar a carga. “Por quê?”, perguntaria o

espanhol. “Entendi que vocês queriam vinho.” E o funcionário diria: “Queremos, sim”. Então o espanhol responderia: “Troco meu vinho por louça de vocês”. E aí o funcionário fala: “Não vai dar. O vinho precisa vir num navio francês, com franceses”. “Mas os franceses não querem a louça de vocês”, objeta o espanhol. E retruca o funcionário: “Não podemos fazer nada. Não vamos deixar que você transgrida nossas Leis de Navegação”. Concluía Ricardo: se os espanhóis querem louça, os franceses, açúcar, e os ingleses, vinho, “por que cargas-d’água haveríamos de proibir o curso natural da transação?”.⁹⁰

Os armadores discordavam. Eles tinham votado contra o monopólio do trigo e o monopólio do açúcar, porém não abririam mão do monopólio do frete marítimo. Mas, liberada a circulação do trigo e do açúcar, o frete não podia gozar de nenhuma imunidade. Em 1848 as Leis de Navegação foram revogadas. O último prego no caixão do mercantilismo foi quando Ricardo aconselhou os defensores da “longa viagem” a darem três voltas com a carga em torno das ilhas britânicas.⁹¹

10. “A parte comercial da nação” e a escravidão

Os capitalistas inicialmente encorajaram a escravidão nas Índias Ocidentais e depois ajudaram a destruí-la. Enquanto o capitalismo britânico dependeu das Índias Ocidentais, eles ignoraram ou defenderam a escravidão. Quando o capitalismo britânico passou a considerar o monopólio das Índias Ocidentais um entrave, destruíram a escravidão naquelas colônias como primeiro passo para destruir o monopólio das Índias Ocidentais. Para eles, a escravidão era relativa e não absoluta, e dependia da latitude e da longitude, como provam suas atitudes depois de 1833 diante da escravidão em Cuba, no Brasil e nos Estados Unidos. Escarneciam de seus adversários por verem escravidão onde eles viam apenas açúcar e por limitarem sua visão à circunferência de um barril.¹ Não iriam moldar suas tarifas segundo critérios morais, não ergueriam uma tribuna em cada posto da alfândega e não obrigariam os funcionários aduaneiros a fiscalizar o cumprimento das doutrinas abolicionistas.²

Antes e depois de 1815, o governo britânico tentou azeitar as mãos da Espanha e de Portugal para que abolissem o tráfico escravo — em 1818, a Espanha recebeu

400 mil em troca da promessa de extingui-lo. De nada adiantou. O combinado virou letra morta, pois o fim do tráfico arruinaria Cuba e o Brasil. Assim, o governo britânico, pressionado pelos fazendeiros das Índias Ocidentais, decidiu adotar medidas mais drásticas. Wellington foi enviado à conferência internacional em Verona para propor que as Potências Continentais boicotassem os produtos dos países ainda engajados no tráfico de escravos. Caso lhe perguntassem se a Inglaterra também estava disposta a excluir os produtos dos países envolvidos no tráfico de escravos, importados não para consumo, mas em trânsito para reexportação, ele deveria responder com toda a boa vontade que encaminharia prontamente a questão a seu governo, e para exame imediato.³ Tais instruções faziam pouca justiça à perspicácia dos políticos do continente. A proposta de Wellington foi recebida em silêncio, e ele notou “aqueles sinais de desaprovação e discordância que me convencem não só de que ela não será adotada, mas também que sua simples sugestão está sendo atribuída a motivos calculistas não vinculados ao desejo humanitário de abolir o tráfico escravo!”.⁴ Como informou Canning a seu ministério:

A proposta de recusar a entrada de açúcar brasileiro nos domínios dos imperadores* e do rei da Prússia foi acolhida (como era de se esperar) com um sorriso; o que indicava da parte dos políticos continentais uma suspeita de que poderia haver certo interesse próprio em nossa sugestão de excluir os produtos de colônias rivais da concorrência com nossos produtos, e a surpresa deles ao fato de que aceitaríamos transportar os produtos que procuramos dissuadi-los de consumir.⁵

Era claramente aquilo que um membro do Parlamento mais tarde chamaria de “humanitarismo do lucro”.⁶ A

independência do Brasil ofereceu uma oportunidade melhor a Canning: o reconhecimento em troca da extinção do tráfico.⁷ Mas havia o perigo de que a França reconhecesse a independência do Brasil em troca da manutenção do tráfico de escravos.⁸ O que aconteceria então com o comércio marítimo e as exportações da Inglaterra? “Há imensos interesses britânicos envolvidos no comércio com o Brasil”, lembrou Canning a Wilberforce, “e devemos proceder com cautela e bastante prudência; e levar em conta os sentimentos não só morais, mas também comerciais do país.”⁹ Moral ou lucro? A Inglaterra precisava escolher. Canning foi franco com Wilberforce:

Você é contrário ao reconhecimento do Brasil sem eliminar o Tráfico negreiro [...] você se surpreende que o duque de Wellington não tenha recebido instruções de dizer que renunciará ao comércio com o Brasil (pois é isso que significa, temo eu, renunciar à importação e reexportação do açúcar e do algodão) se a Áustria, a Rússia e a Prússia proibirem seus produtos. A bem dizer, você tem o direito de se surpreender, pois devemos estar dispostos a fazer sacrifícios quando os pedimos, e sou favorável a fazê-los; mas quem se atreveria a prometer um sacrifício desses sem ter pleno conhecimento das opiniões da parte comercial da nação?¹⁰

A parte comercial da nação não demorou em esclarecer as dúvidas de Canning. Em 1815, já tinha sido apresentado um projeto de lei no Parlamento para proibir o tráfico de escravos como investimento para capitais britânicos. Baring, da grande instituição bancária que iria manter relações tão próximas com a América espanhola independente, alertou solenemente que todas as organizações comerciais da Inglaterra encaminhariam petições contra o projeto,¹¹ e a Câmara dos Lordes o rejeitou.¹² Em 1824, 117 negociantes de Londres fizeram uma petição pelo reconhecimento da independência dos

países da América do Sul — os peticionários eram, numa palavra, a City de Londres.¹³ O presidente, o vice-presidente e membros da Câmara de Comércio de Manchester declararam que a abertura do mercado sul-americano à indústria britânica seria um acontecimento capaz de render os mais vantajosos resultados para o comércio da Inglaterra.¹⁴ O capitalismo britânico não podia mais se contentar com o contrabando.

Esse mercado sul-americano, em especial o Brasil, era fundado no trabalho escravo e exigia o tráfico de escravos. Assim, os capitalistas britânicos iniciaram uma campanha vigorosa contra a política do governo inglês de eliminar o tráfico negreiro à força, com a presença de navios de guerra estacionados na costa africana. Era uma política cara, que ultrapassava o valor total do comércio anual com a África. As exportações africanas em 1824 somaram 154 mil libras; as importações, por sua vez, foram de 118 mil libras em produtos britânicos e de 119 mil libras em produtos estrangeiros. Tal era a grandiosa extensão do comércio, disse Hume, pelo qual o país iria fazer um enorme sacrifício de vidas humanas na implacável costa africana.¹⁵ O humanitarismo pelos marinheiros ingleses exigia que se abandonasse tal comércio. Se alguns abolicionistas estavam sofrendo de ilusões humanitárias, por que permitir que eles iludissem o Parlamento inglês?¹⁶ O povo britânico não podia se permitir comprar indulgências para a África em termos tão extravagantes.¹⁷

Tudo isso foi antes de 1833, na mesma época dos ataques capitalistas à escravidão nas Índias Ocidentais. Depois de 1833, os capitalistas ainda continuavam envolvidos no próprio tráfico de escravos. Os artigos britânicos (tecidos, correntes e grilhões), de Manchester e

de Liverpool, eram enviados diretamente à costa da África ou indiretamente ao Rio de Janeiro e Havana, onde eram usados pelos consignatários cubanos e brasileiros com a finalidade de comprar escravos.¹⁸ Dizia-se que 70% dos artigos usados pelo Brasil para comprar escravos eram manufaturas britânicas,¹⁹ e murmurava-se que os britânicos relutavam em destruir os barracões de escravos na costa africana, pois com isso destruiriam os morins britânicos.²⁰ Em 1845, Peel não pôde negar que havia súditos britânicos envolvidos no tráfico de escravos.²¹ O representante de Liverpool no Parlamento, diante da pergunta feita de súbito, não estava preparado para contestar que as exportações de Liverpool para a África ou outros lugares se destinavam a “alguma finalidade imprópria”.²² Os bancos ingleses no Brasil financiavam os traficantes de escravos e faziam o seguro da carga de seus navios negreiros, ganhando com isso a boa vontade de seus hospedeiros. As mineradoras britânicas possuíam e compravam escravos para usá-los em suas empresas. “Devemos necessariamente aceitar a conclusão dolorosa”, disse Brougham referindo-se ao desenvolvimento cubano e brasileiro, “que pelo menos um grande volume do capital exigido devia, em grande medida, pertencer aos homens ricos deste país.”²³ John Bright sabia muito bem dos interesses de seus eleitores de Lancashire em 1843, quando fez um discurso eloquente contra um projeto de lei que proibia o investimento, mesmo indireto, de capital britânico no tráfico de escravos, argumentando que o decreto não passaria de letra morta e que a questão devia ficar entregue à moral e ao sentimento de honra de cada um.²⁴ Naquele mesmo ano, empresas britânicas cuidaram de três oitavos do açúcar, metade do café e cinco

oitavos do algodão exportados de Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia.²⁵

Os capitalistas já tinham tido o suficiente da “nobre experiência” britânica. O comércio era o grande libertador.²⁶ A única maneira de derrubar a escravidão era confiar nos princípios justos e eternos do livre-comércio.²⁷ Deixe-se o tráfico escravo entregue a si mesmo, e ele se suicidará. Se os infames de qualquer nação quiserem se envolver nele, que a culpa recaia sobre eles; confie-se o governo moral do mundo a um tribunal mais alto.²⁸ O dinheiro gasto em tentativas infrutíferas de eliminar o tráfico de escravos podia ser utilizado de maneira mais vantajosa e filosófica dentro do país.²⁹ Bright criticou a audácia de se pensar que a justiça à África devia ser feita às custas da injustiça à Inglaterra.³⁰ Já tinham muito o que fazer em casa, argumentou Cobden, a poucos passos de distância das Câmaras do Parlamento, antes de se meterem a querer redimir toda a África da barbárie.³¹ As atividades da esquadra britânica na costa africana eram expedições bucaneras,³² que ceifavam anualmente os melhores e mais bravos ingleses e traziam a desolação a inúmeros lares britânicos.³³ Havia outras maneiras de dedicar atenção ao bem-estar social do mundo, outros modos de contribuir para promover esse bem-estar, e não deveriam interferir nos sentimentos dos outros à força, com medidas fiscais.³⁴ A opinião pública nos países envolvidos no tráfico escravo devia ser atraída para a causa humanitária, e não repelida com uma política de coerção; e não podia se esperar que os brasileiros percorressem a rota humanitária a um passo mais rápido do que tinham feito os ingleses.³⁵ O “humanitarismo precipitado e ignorante” da Inglaterra

apenas agravara os sofrimentos dos escravos.³⁶ O país havia empregado, disse Hutt,

a máxima largueza ou, pode-se dizer, o esbanjamento de meios — dinheiro público a rodo; armamentos navais vigiando todas as costas e todos os mares onde se pudesse enxergar ou suspeitar a presença de um navio escravo; tribunais de foro especial em metade das regiões intertropicais do globo; uma influência e ação diplomática a um grau que este país talvez jamais tenha dedicado antes a qualquer assunto público.³⁷

Apesar de tudo, o tráfico escravo tinha aumentado. Era uma cruzada feroz, e nem todas as forças somadas da Marinha britânica, nem todos os recursos do Tesouro britânico conseguiriam eliminá-lo.³⁸ Estavam trabalhando naquilo fazia trinta anos, e nem mesmo um lunático alimentaria qualquer ilusão otimista sobre um futuro sucesso.³⁹ O governo britânico rendera sua razão à filantropia?⁴⁰ Tinha prostituído sua diplomacia entregando-a aos propósitos de um fanatismo insensato?⁴¹ Era curioso ver governos que não primavam pelo respeito aos direitos constitucionais dentro do país suporem que um povo bárbaro e distante teria mais razão em apelar à sua consciência do que seus próprios conterrâneos.⁴² As nações tinham aversão a “essa hipocrisia filantrópica”.⁴³ Essas divagações e esse sistema preguiçoso e irrefletido⁴⁴ deviam ser abandonados como filantropia espúria e equivocada,⁴⁵ como experiências dispendiosas e natimortas,⁴⁶ que punham em risco a paz do mundo.⁴⁷ As leis divinas não autorizavam o povo britânico a colocar o mundo todo em polvorosa por causa do tráfico de escravos.⁴⁸

Onde estava Palmerston? O tráfico de escravos tinha recebido o apelido de “capricho benevolente” de Palmerston, e ele aparece em nossos manuais como

adversário constante do tráfico negreiro. No cargo, Palmerston fez pouco. Fora do cargo, insistia que o governo fizesse mais do que ele tinha feito. Uma simples moção pedindo relatórios do tráfico de escravos entre 1815 e 1843 veio acompanhada de um discurso que ocupa mais de 25 colunas em Hansard: uma moção inócua envolta numa exibição retórica, coroada por uma peroração grandiloquente que podia ter sido extraída dos discursos abolicionistas de meio século antes.⁴⁹ A cada mês ele chamava a atenção para todos os seus esforços em prol da causa, como se pedisse ao Parlamento e ao país um pleno reconhecimento de seu trabalho.⁵⁰ Mas quando o representante de Manchester ressaltou as dificuldades que a política inglesa de eliminação do tráfico de escravos estava acarretando junto ao governo brasileiro e criticou a intervenção armada, Palmerston falou sobre a França, Cuba, o emirato de Muscat, sobre tudo, menos sobre o tráfico de escravos brasileiro.⁵¹ E, estando a campanha parlamentar contra a política de extinção do tráfico em seu auge, Palmerston se contentou com a esperança de que “nenhum comitê recomendará um curso contrário ao que vimos seguindo. [...] Ninguém haverá de dizer que temos de voltar sobre nossos passos”.⁵² Em sua opinião, eles já tinham demonstrado todo o empenho pela extinção do tráfico negreiro, e, se proibissem a importação do açúcar brasileiro, o Brasil iria pensar que eles, na verdade, não acreditavam que o trabalho livre fosse mais barato do que o escravo.⁵³ Insistindo na pretensão espanhola de reciprocidade, ele advertiu que perderiam o comércio com a Espanha (Cuba) tal como estavam perdendo com o Brasil, tudo por causa da “tarifa absurda e da política nociva” do governo. “Eles sacrificaram os interesses comerciais do país no comércio

brasileiro, no comércio espanhol e, temo, também em outras partes que estão por vir, e tudo isso apenas para manter um querido capricho, baseado em pretextos hipócritas.”⁵⁴ Apagara-se a “última vela do século XIX”.

Disraeli também condenava o fim do tráfico negreiro por razões econômicas e como política questionável, que criava problemas para a Inglaterra em todos os tribunais e em todas as colônias.⁵⁵ Wellington o considerava criminoso — “um rompimento do direito internacional — um rompimento de tratados”.⁵⁶ Mesmo Gladstone foi obrigado a escolher entre as necessidades dos capitalistas britânicos e as necessidades dos fazendeiros das Índias Ocidentais. Em 1841, ele era inteiramente favorável ao fim do tráfico, e perguntou aos capitalistas se estavam dispostos a ceder o alto título e o nobre caráter que tinham conquistado perante todo o mundo em troca de vantagens financeiras irrisórias e mesquinhas. Estavam trazendo à luz toda e qualquer incoerência apenas para usá-la como argumento para justificar uma incoerência ainda maior e mais monstruosa, ou para substituir as incoerências em reconhecer o certo pela coerência em praticar sistematicamente o errado?⁵⁷ Em 1850, porém, ele condenou a política de extinção do tráfico como coisa absurda e anômala. “Não é determinação da Providência que o governo de uma nação deva corrigir os costumes de outra.”⁵⁸

Ironicamente, agora eram os ex-donos de escravos das Índias Ocidentais que erguiam a tocha humanitarista. Aqueles que, em 1807, faziam a lúgubre profecia de que a extinção do tráfico negreiro inglês iria “causar a redução do comércio, a redução do faturamento e a redução da navegação mercantil; e ao final irá corroer e destruir

totalmente o grande alicerce da prosperidade britânica”,⁵⁹ eram exatamente os mesmos que, depois de 1807, protestavam contra “um sistema de sequestrar homens em prejuízo de um povo pobre e inofensivo”.⁶⁰ Barham, das Índias Ocidentais, apresentou o projeto de lei de 1815 para transformar em crime não só o uso de capital britânico no tráfico estrangeiro de escravos, mas até mesmo o seguro de navios envolvidos no tráfico.⁶¹ Entre as soluções sugeridas pelo setor econômico das Índias Ocidentais em 1830 para atender às dificuldades crescentes das colônias, havia uma resolução de “adotar medidas mais decisivas do que as que foram utilizadas até agora para deter o tráfico estrangeiro de escravos, de cuja efetiva eliminação depende, em última análise, a prosperidade das colônias das Índias Ocidentais britânicas”.⁶² Emissários jamaicanos, enviados à Inglaterra em 1832, declararam que “as colônias tinham se reconciliado facilmente com a extinção de um comércio bárbaro, que a civilização avançada da época não permitia mais existir; mas pensavam, e aparentemente com razão, que os filantropos não deviam ter ficado satisfeitos com a extinção do tráfico britânico”.⁶³ Em 1849, desenvolveu-se na Jamaica um grande movimento de massa pela extinção do tráfico de escravos. Todas as classes, cores, seitas e partidos se uniram na questão da justiça em relação à África. Denunciaram a escravidão e o tráfico de escravos como “contrários à humanidade, causadores dos piores males para a África, degradantes para todos os envolvidos no tráfico e contrários aos interesses morais e espirituais dos escravizados”, e pleiteavam que “o termo odioso ‘escravo’ [fosse] expurgado do vocabulário do universo”. “A ESCRAVIDÃO PRECISA TERMINAR, e, quando terminar, A JAMAICA

FLORESCERÁ.” A Inglaterra, diziam acertadamente, tinha ido à guerra por causas bem menos justificáveis.⁶⁴

Os capitalistas britânicos, porém, não se deixaram impressionar. Em 1857, um editorial no *Times* de Londres afirmava:

Sabemos que, para todas as finalidades mercantis, a Inglaterra faz parte dos Estados Unidos e, com efeito, somos parceiros do fazendeiro do Sul; temos um compromisso de venda de seus bens e haveres, de sua produção e estoque, e ficamos com a parte do leão nos lucros da escravatura. [...] Festejamos a sra. Stowe, choramos ao ler seu livro, rezamos por um presidente abolicionista [...], mas enquanto isso usamos roupas e vestimos o resto do mundo com o mesmo algodão colhido e descarçado pelo “Pai Tomás” e seus companheiros de sofrimento. É nosso ramo. É o grande item da indústria britânica. Somos os agentes do “sr. Legree” para a manufatura e a venda de suas colheitas de algodão.**⁶⁵

O capitalismo britânico destruíra a escravidão nas Índias Ocidentais, mas continuava a prosperar com a escravidão no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos. Porém, o monopólio das Índias Ocidentais tinha se acabado definitivamente. Na Guerra Civil, o governo britânico quase reconheceu a Confederação sulina. Foi por uma suprema ironia que coube a Gladstone, das Índias Ocidentais, lembrar a um auditório em Newcastle que a Guerra Civil americana “se tornou talvez a mais inútil de todas as grandes guerras civis já ocorridas na história”, e que “não há dúvidas de que Jefferson Davis e outros líderes do Sul criaram um exército; estão criando, ao que parece, uma marinha; e criaram algo maior do que ambos: criaram uma nação”.⁶⁶

* Da Rússia e da Áustria-Hungria.

** Trata-se de *A cabana do Pai Tomás*, da autora americana Harriet Beecher Stowe, tremendo sucesso na época. O sr. Legree era o protótipo do cruel feitor de escravos na fazenda. (N. T.)

11. Os “Santos” e a escravidão

Este estudo colocou deliberadamente em plano secundário a desumanidade do sistema escravista e o humanitarismo que o destruiu. Mas desconsiderar totalmente a campanha abolicionista seria cometer um grave erro histórico e ignorar um dos maiores movimentos de propaganda de todos os tempos. Os humanitaristas foram a ponta de lança da investida que destruiu o sistema colonial das Índias Ocidentais e libertou o negro. No entanto, sua importância tem sido muito mal interpretada e tremendamente exagerada por pessoas que sacrificam o estudo ao sentimentalismo e, como os escolásticos de antigamente, colocam a fé na frente da razão e das provas. O professor Coupland, numa entrevista imaginária com Wilberforce, pergunta: “Qual é, a seu ver, o significado básico de sua obra, a lição da abolição do sistema escravista?”. A resposta imediata é: “Foi obra de Deus. Significa o triunfo de Sua vontade sobre o egoísmo humano. Ela ensina que nenhum obstáculo dos interesses ou preconceitos é irremovível pela fé e pela oração”.¹

Esse equívoco brota, em parte, de uma tentativa deliberada da época em apresentar uma visão distorcida do movimento abolicionista. Quando o tráfico negreiro foi abolido em 1807, o projeto de lei trazia uma frase dizendo

que o tráfico era “contrário aos princípios da justiça, da humanidade e da política acertada”. Lorde Hawkesbury objetou a isso; em sua opinião, as palavras “justiça” e “humanidade” recairiam contra os traficantes de escravos. Assim, ele propôs uma emenda para excluí-las. Com isso, a razão para o fim do tráfico ficou restrita apenas a uma questão de conveniência. O lorde chanceler protestou. A emenda retiraria o único fundamento com o qual poderiam pedir a cooperação de outros países para a extinção do tráfico. O conde de Lauderdale declarou que as palavras eliminadas eram as mais essenciais no projeto de lei. A omissão reforçaria as suspeitas na França de que a Inglaterra pretendia abolir o tráfico pelo motivo egoísta de contar com um bom abastecimento de negros em suas colônias. “Se assim supõem que nós mesmos não fazemos nenhum sacrifício, como podemos esperar algum resultado ao pedir às potências estrangeiras que cooperem com a extinção do tráfico?” Os lordes votaram pela versão original.²

Os humanitaristas ingleses formavam um grupo brilhante. Clarkson é quem melhor personifica o humanitarismo da época. Mesmo hoje podemos acompanhar seus sentimentos quando, refletindo sobre o tema de seu ensaio premiado, ele despertou pela primeira vez para a percepção da enorme injustiça da escravidão. Clarkson era um trabalhador incansável, que empreendeu pessoalmente pesquisas arriscadas e infundáveis sobre as condições e consequências do tráfico de escravos; era também um autor prolífico de artigos e panfletos, cuja obra

sobre a história do movimento abolicionista ainda hoje é um clássico. Sua dedicação à causa da justiça para a África só foi possível ao preço de grande desconforto pessoal, e impôs sérias exigências a seus poucos recursos. Em 1793, ele escreveu uma carta a Josiah Wedgwood que traz alguns dos mais belos sentimentos que motivavam os humanitaristas. Clarkson precisava de dinheiro e queria vender duas de suas ações na Companhia de Serra Leoa, criada em 1791 para promover o comércio legítimo com a África. Ele ressaltou:

Mas eu não gostaria de escolher como comprador alguém que não se sentisse mais satisfeito com os bons resultados para a África do que com os grandes lucros comerciais para si próprio; não que não se possam esperá-los, mas, em caso de decepção, eu gostaria que seu espírito se tranquilizasse em saber que ele contribuiu para levar luz e felicidade a um país onde o espírito antes era mantido nas trevas e o corpo alimentado apenas para os grilhões europeus.³

Demasiado impetuoso e entusiástico na opinião de alguns colegas,⁴ Clarkson foi um daqueles raríssimos amigos com que a raça negra pôde contar.

Havia também James Stephen pai e James Stephen filho. O pai tinha sido advogado nas Índias Ocidentais e conhecia pessoalmente as condições locais. O filho veio a ser o primeiro subsecretário permanente do Departamento Colonial com destaque público, o “supersecretário Stephen” e o “Sr. Solo Pátrio” das sátiras maldosas. Nesse cargo ele defendia com zelo seus representados desassistidos, os escravos negros. Insistia constantemente que Wilberforce tomasse atitudes mais públicas e mais abrangentes do que a política de relatórios e entrevistas com ministros. A única coisa que poderia refrear os crimes coloniais era “divulgá-los para o público inglês e nos armarmos com a indignação

pública”.⁵ Stephen não se deixava comover pelos argumentos dos fazendeiros.

A privação de uma mansão ou de uma carruagem, por dolorosa que possa ser, dificilmente se compara à prolongada exclusão daquelas vantagens comuns da vida que, segundo os fatos reconhecidos do caso, os escravos estão comprovadamente sofrendo [...].⁶

O fim último da sociedade humana — a segurança da vida, a propriedade e a reputação — deve ter prioridade em relação a seus fins subordinados — o gozo de privilégios particulares.⁷

Era o exercício da tutela em sua forma mais nobre e na linguagem mais pura. Stephen redigiu o Projeto de Libertação, incluindo concessões aos fazendeiros às quais ele era contrário. Enquanto os outros se sentavam e se congratulavam, o subsecretário permanente continuava a vigiar a legislação colonial com zelo e desconfiança. “Direitos populares nas mãos dos donos de um grande corpo de escravos”, escreveu ele em 1841, “eram os piores instrumentos de tirania como jamais existiram antes para a opressão da humanidade.”⁸ Naqueles dias e sob tal administração, o governo das Colônias da Coroa foi um avanço notável na proteção dos povos mais fracos.

Um dos primeiros abolicionistas, um dos mais competentes e mais diligentes, foi James Ramsay, que, como pastor anglicano nas Índias Ocidentais, tinha cerca de vinte anos de experiência com a escravidão. “A única utilidade que posso ter no assunto”, escreveu ele a Wilberforce em 1787, “é como pioneiro para remover obstáculos; use-me desta maneira e ficarei feliz.”⁹ Ele conhecia por experiência própria a alta mortalidade entre os marinheiros brancos, causada pelo tráfico de escravos; podia falar em primeira mão sobre o alto índice de

mortalidade entre os escravos, causado pelo excesso de trabalho nas fazendas.¹⁰ Os fazendeiros o perseguiram com uma impiedade reservada especialmente para ele. “Ramsay morreu”, vangloriou-se um deles. “Eu o matei.”

Wilberforce, com seu rosto de traços femininos, parece diminuído ao lado de tais homens. Há certa afetação em sua pessoa, em sua vida, em sua religião. Não tinha capacidade de liderança, sendo mais propenso à moderação, à transigência, ao protelamento. Detestava medidas extremas e tinha medo da agitação popular. Para seus projetos, confiava mais no apoio da aristocracia, na diplomacia parlamentar e em sua influência pessoal sobre os homens no poder.¹¹ Era um lobista, e corria a anedota de que era fácil prever seu voto, pois com toda certeza seria o contrário de seu discurso.¹² “Geralmente”, disse Tierney, “sua fraseologia é adaptada para caber a qualquer dos lados; e se de vez em quando seu argumento perde o equilíbrio e se inclina levemente para um dos lados, ele logo se recupera e pende para o outro lado em igual medida, para permitir uma divisão equânime de seu discurso entre os dois lados da questão.”¹³ Mas Wilberforce era um orador eloquente e persuasivo, com uma voz melodiosa que lhe valeu o apelido de “O Rouxinol da Câmara”. E, acima de tudo, ele tinha a fama de ser desprezado deste mundo, e é inquestionável que essa fama de religiosidade e desprezimento na causa foi um fator de peso para que Pitt o incentivasse a liderar a cruzada parlamentar.

Tais eram os homens que os fazendeiros qualificavam de fanáticos e visionários, e comparavam a hienas e tigres.¹⁴ Com o auxílio dos outros — Macaulay, Wesley, Thornton e Brougham —, eles conseguiram elevar os sentimentos abolicionistas quase ao nível de uma religião na Inglaterra,

e esses reformadores religiosos que fizeram de Clapham mais que um entroncamento ferroviário receberam o epíteto não descabido de “os Santos”. O próprio emocionalismo despertado por tal fenômeno demanda maior cuidado por parte do cientista social. Pois se, como tantos sustentaram, a escravidão recai no campo da teologia, certamente não é o que ocorre com o monopólio.

Os abolicionistas não eram radicais. Em suas posições diante dos problemas internos, eram reacionários. Os metodistas, em vez de pão, ofereciam a Bíblia ao trabalhador inglês, e os capitalistas wesleyanos exibiam um franco desprezo pela classe trabalhadora. Wilberforce conhecia tudo o que se passava nos porões de um navio negreiro, mas ignorava o que se passava no fundo do poço de uma mina. Ele apoiava as Leis do Trigo, fazia parte do comitê secreto que investigou e reprimiu a insatisfação dos trabalhadores em 1817, era contrário às associações abolicionistas femininas e considerou o primeiro Projeto de Reforma radical demais.¹⁵

O erro inicial em que muitos deles caíram é supor que os abolicionistas nunca teriam ocultado suas intenções de trabalhar, desde o começo, pela abolição total da escravatura. Por muito tempo, os abolicionistas se esquivaram e rejeitaram várias vezes qualquer ideia de libertação dos escravos. O interesse deles consistia exclusivamente no tráfico negreiro, cuja extinção, pensavam, acabaria levando à liberdade, sem precisar de interferências do Legislativo. Em três ocasiões, o Comitê pela Extinção do Tráfico negou claramente qualquer intenção de libertar os escravos.¹⁶ Em 1807, Wilberforce rejeitou publicamente tais intenções.¹⁷ O bispo de Rochester afirmou que os abolicionistas não seguiam nenhum conceito

visionário de igualdade e direitos imprescritíveis dos homens; eles defendiam vigorosamente as hierarquias da sociedade civil.¹⁸ Em 1815, a Instituição Africana afirmou explicitamente que defendia a libertação por iniciativa dos senhores de escravos.¹⁹

Apenas em 1823 a libertação dos escravos veio a se tornar um objetivo expresso dos abolicionistas. A razão principal foi a perseguição dos missionários nas colônias — a morte de Smith na Guiana, a expulsão de Shrewsbury de Barbados, a perseguição a Knibb na Jamaica. Mesmo então, defenderam uma abolição gradual. “Nada brusco”, advertiu Buxton, “nada rápido, nada abrupto, nada que traga qualquer traço de violência.” E, acima de tudo, *pas de zèle*. A escravidão nunca seria abolida. “Ela vai diminuir; vai declinar; vai expirar; vai, por assim dizer, se queimar na própria mecha e se apagar. [...] Deixaremos que ela decline suavemente — defínhe devagar, em silêncio, quase imperceptivelmente, e seja esquecida.”²⁰ Como nos Estados Unidos, a escravidão deveria sumir aos poucos. A esperança também não se realizou na Inglaterra, embora os fazendeiros das Índias Ocidentais fossem muito fracos e escassos para travar uma guerra civil.

Essa era a situação em 1830, quando a Revolução de Julho irrompeu na França e atçou as chamas da reforma parlamentar na Inglaterra. Os abolicionistas ainda estavam temporizando, fazendo seus lobbies, enviando relatórios e emissários aos ministros, enquanto a escravidão e o monopólio nas colônias continuavam a vicejar. “Portanto, foi necessário que outra categoria de homens, de naturezas mais ousadas e mais robustas, embora um pouco menos refinadas, agora aparecesse e tomasse em mãos o trabalho, não tanto para superar, mas para complementar o esforço

de seus colegas mais cautelosos e hesitantes.”²¹ Houve um choque entre conservadores e radicais numa grande conferência contra a escravidão, em maio de 1830. Buxton tinha proposto as resoluções de sempre, “admiravelmente torneadas, admiravelmente indignadas, mas admiravelmente prudentes”. Pownall se levantou para apresentar sua emenda — a abolição imediata. O efeito sobre os delegados foi fulminante. Buxton protestou vivamente, Brougham interveio, Wilberforce acenou a mão pedindo silêncio, mas a emenda por fim foi “encaminhada com uma explosão exultante de triunfo”.²² Um dos amigos de Sturge formulou admiravelmente bem a nova política: “Temos de agitar, agitar, agitar, para a ofensa não recair sobre nós. [...] O povo deve libertar os escravos, pois o governo nunca o fará”.²³

Mas, no que se refere aos líderes abolicionistas, é preciso examinar a relação entre suas posições sobre a escravidão nas Índias Ocidentais e a escravidão em outras partes do mundo. Eles condenavam a escravidão apenas do negro, e apenas do negro nas Índias Ocidentais britânicas. Primeiro, a Índia.

Em sua campanha contra os fazendeiros das Índias Ocidentais, os abolicionistas inauguraram o que Cochin chamou de “uma espécie de cruzada tola e piedosa”.²⁴ Insistiam que os simpatizantes boicotassem o açúcar cultivado com trabalho escravo em favor do açúcar cultivado com trabalho livre na Índia. Essa cruzada foi recomendada pelo Comitê de Abolição do Tráfico em 1795²⁵ e por muitos panfletistas. Em 1792, William Fox avisou aos ingleses que, a cada libra de açúcar que consumiam, eles estavam consumindo duas onças de carne humana.²⁶ Num minucioso cálculo matemático, estimou-se que, se uma

família consumidora de cinco libras de açúcar por semana se abstinésse do produto por 21 meses, um negro seria poupado à escravização e ao assassinato.²⁷ O consumidor de açúcar era realmente “o primeiro motor, a *grande causa de toda a horrível injustiça*”.²⁸ As damas da Associação contra a Escravidão Africana das Senhoras de Peckham foram informadas de que, substituindo o açúcar das Índias Ocidentais pelo das Índias Orientais, estariam minando o sistema escravista da maneira mais segura, mais fácil e mais eficiente.²⁹ Foi distribuído um panfleto abolicionista, chamado “A queixa do escravo negro aos amigos da humanidade”. O negro rogava:

E agora, sinhô, vai sê u *amigo da liberdade*, ómi bão, tem pena du pobre Nego, mim pede sinhô compra Açúcar lá das Índia, num açúcar escravo, u livre, e entoncos meu sinhô vai pensá e dizê, nós num vende mais açúcar escravo, escravo num deve di sê escravo, deve di sê livre, e nós paga salário, e entoncos vão trabaiá cum gosto e trabaiá mais, e entoncos nós vende mais *açúcar*, e recebe mais di dinheiro. — Us ómi lá das Índia é ómi sábio, e us ómi sábio lá das Índia num tem escravo — fáis açúcar livre, livre, livre.³⁰

Não só o açúcar, mas também o algodão. Iniciou-se um movimento entre as senhoras para incentivar o consumo de algodão cultivado com trabalho livre,³¹ o que, segundo Gurney, contribuiria mais para abolir a escravidão nos Estados Unidos do que todos os panfletos abolicionistas.³² Como disseram os abolicionistas irlandeses, o objetivo deles era “universalizar o uso do produto tropical de trabalho livre”.³³

Mas os homens sábios do Oriente não eram mais ímpolutos do que os fazendeiros pecadores do Ocidente. A lei libertando os escravos das Índias Ocidentais britânicas foi aprovada em sua terceira rodada em 7 de agosto de

1833. O pedido de renovação da licença da Companhia das Índias Orientais chegara à Câmara dos Lordes 48 horas antes. A proposta incluía uma cláusula declarando que a escravidão “deveria ser abolida” na Índia. Lorde Ellenborough manifestou seu espanto de que uma ideia dessas tivesse sequer passado pela cabeça de algum político. Lorde Auckland defendeu a proposta: “Ela tinha sido montada com o máximo cuidado compatível com a destruição de um sistema odioso; bem como a máxima cautela para não interferir com os hábitos domésticos dos nativos”. O duque de Wellington recomendou aos senhores lordes que tratassem a questão com delicadeza, caso prezassem a manutenção da Índia britânica. Era uma inovação violenta, totalmente intempestiva, que geraria a máxima insatisfação, quando não uma insurreição absoluta.³⁴

Mais tarde, houve várias declarações no Parlamento, em nome do governo, de que a Companhia das Índias Orientais estava preparando uma legislação com vistas à “melhoria” da escravidão, e que essa legislação seria apresentada no Parlamento. Mas essa legislação prometida nunca apareceu. “O governo da Índia estava tomando medidas para melhorar a condição da escravidão que, num prazo não distante, levariam à sua extinção completa.”³⁵ Isso foi em 1837. Em 1841, ainda não tinha sido apresentada nenhuma das regras e regulamentações para o abrandamento da escravidão.³⁶ E quando surgiu a questão de equiparar as tarifas sobre o rum das Índias Orientais, e argumentou-se que ele era produto de trabalho escravo, o primeiro-ministro Peel replicou que “adiar a equiparação [...] até que ele estabelecesse efetivamente aquela abolição seria protelar seu funcionamento para uma data muito mais distante do

que até mesmo os defensores mais ardorosos das Índias Ocidentais poderiam desejar”.³⁷ Em defesa das Índias Orientais, em 1842 alegou-se que tinham proibido a venda de crianças como escravas em períodos de escassez.³⁸ Dez anos depois da “grande reparação” da Inglaterra, o conde de Auckland não negou que “alguma condição de servidão, mais ou menos dolorosa, poderia ainda existir”;³⁹ e Peel considerou que as medidas adotadas “pareciam bem estudadas para deter o avanço da escravidão e reprimir abusos, e, quando estendidas a todas as partes da Índia sob nosso controle ou onde temos influência, seria um grande progresso para eliminar a escravidão”.⁴⁰

No entanto, esse era o produto tropical que os abolicionistas estavam recomendando ao povo da Inglaterra. Clarkson conclamava os ingleses a “mostrar seu horror pelo sistema dos fazendeiros deixando de usar seus produtos”,⁴¹ e mesmo em 1840 ainda contava que a Companhia das Índias Orientais extirparia a escravidão “com meios que são perfeitamente *morais e pacíficos* [...] a saber, pelo *cultivo da terra* e pelo emprego de *mão de obra livre*”.⁴²

Os abolicionistas agiam assim não por ignorância. Como justificativa da Companhia das Índias Orientais, Zachary Macaulay frisava que “eles tinham obtido domínio sobre terras que antes estavam sob o governo hindu e mogul. Portanto, não podem ser censurados se, quando entraram na posse daquelas terras, encontraram princípios implantados com os quais não seria prudente interferir sem a devida cautela, por mais contrários que fossem a seus sentimentos”.⁴³ Em 1837, Buxton manifestou seu receio de que o açúcar gerasse um sistema escravista no Oriente tão terrível quanto o que produzira no Ocidente. O porta-voz do

governo lhe garantiu que isso não aconteceria. Buxton “agradeceu muito [...] por aquela garantia”.⁴⁴ Em 1843, Brougham ainda aguardava com robustas esperanças a abolição da escravatura na Índia, “objetivo a ser realizado não tanto pela legislação ou praticando violência contra a propriedade”, e sim encorajando os senhores escravistas locais a alforriar os filhos nascidos de escravos depois de certa data.⁴⁵

Alguns integrantes da seita de Clapham tinham negócios nas Índias Orientais, e “talvez detestassem ainda mais a escravidão das Índias Ocidentais por um sentimento de injustiça por causa da discriminação das tarifas sobre o açúcar em favor das Índias Ocidentais e contra as fazendas canavieiras em crescimento na Índia”.⁴⁶ Os Thornton tinham capital investido nas Índias Orientais;⁴⁷ um deles participou no debate sobre o comércio açucareiro na Câmara das Índias Orientais em 1793, e negou a existência de qualquer aliança em favor do monopólio das Índias Ocidentais.⁴⁸ Zachary Macaulay tinha ações na Companhia das Índias Orientais e foi um dos nove signatários que convocaram a reunião da Corte de Proprietários em 1823 para debater a questão do açúcar.⁴⁹ Num vigoroso panfleto de 1823, ele declarou que os fazendeiros das Índias Ocidentais “não têm mais direito de reivindicar a continuidade de uma tarifa protetora sobre o açúcar, para o flagrante prejuízo da Índia e da Grã-Bretanha, do que tinham antes de reivindicar a continuidade do Tráfico de Escravos, para o flagrante prejuízo da África”.⁵⁰ O discurso de Macaulay durante o debate na Câmara das Índias Orientais sobre o comércio açucareiro em 1823 foi uma diatribe tão veemente contra a escravatura que um orador subsequente teve de lhe lembrar que, mesmo “que o tráfico de escravos fosse dez

vezes pior do que se afirmara ser, não estavam ali reunidos para discutir aquela questão”.⁵¹

Mais importante do que Thornton ou Macaulay era James Cropper. Abolicionista de grande destaque, Cropper era o maior importador de açúcar indiano em Liverpool, e foi o fundador e diretor da câmara independente das Índias Orientais, a Cropper, Benson & Company de Liverpool, com um comércio de mil libras por dia.⁵² Cropper sabia que suas motivações podiam despertar dúvidas por causa de seus interesses particulares.⁵³ O setor das Índias Ocidentais fez questão de lembrar que ele importava algodão dos Estados Unidos, cultivado por escravos.⁵⁴ A explicação de Cropper foi a seguinte:

Vi aquele monstro medonho, a escravidão, agonizando, por assim dizer, nos estertores da morte, procurando o apoio que poderia prolongar sua existência. [...] Eu não suportaria temer alguma censura por ter passado por cima do sentimento supremo do dever e da humanidade por causa de interesses pessoais. Eu não ousaria enfrentar as censuras de minha própria consciência.⁵⁵

Em seus argumentos contra a escravatura, ele não evitava as considerações de ordem comercial. A escravidão, escreveu ele, “só pode ser lucrativa em *solos férteis*, e entre uma *população escassa* como nos novos estados da América, onde o trabalho de dois dias compra um acre de terra”.⁵⁶ Discutindo a abolição da escravatura na Europa, nos estados do norte da União e em certas partes da América do Sul, ele concluiu que, se não houve ampla libertação nos lugares onde o trabalho escravo era lucrativo, foi porque “os esforços de homens benévolos tiveram mais êxito quando convergiram com causas naturais”.⁵⁷ Ao escrever liricamente sobre a habilidade e o afinco no trabalho das manufaturas britânicas, “sem os grilhões dos

subsídios oficiais, sem o auxílio de monopólios inúteis, prosperando com liberdade irrestrita”,⁵⁸ ele estava pensando mais no monopólio do que na escravidão das Índias Ocidentais. Por que a Inglaterra não poderia fornecer açúcar refinado, além do algodão manufaturado, aos países do continente europeu?⁵⁹ Mas quando os fazendeiros das Índias Ocidentais lhe perguntaram diretamente se ele se referia não só ao açúcar indiano, mas também ao brasileiro, Cropper respondeu que deveria ser a mesma tarifa para o açúcar de qualquer proveniência, desde que o Brasil e Cuba concordassem em abolir o tráfico negreiro.⁶⁰ Então o que acontecera com suas “causas naturais”? Devido à sua dupla posição de humanitarista e economista, Cropper caía na incoerência. Em casa, ele tinha um jogo especial de louça de jantar, com a figura de um negro acorrentado, e em 1837 comprou 12 mil garrafinhas que encheu de amostras de açúcar e café cultivados com trabalho livre e distribuiu entre simpatizantes e parlamentares.⁶¹ Mas o apoio do “cidadão benevolente”⁶² de Liverpool causou um prejuízo indescritível à causa humanitária.

Thomas Whitmore, líder dos interesses das Índias Orientais no Parlamento, era vice-presidente da Sociedade Contra a Escravidão e numa ocasião se candidatou à presidência do partido abolicionista.⁶³ O diário de Wilberforce em 22 de maio de 1823, dia da moção de Whitmore sobre as tarifas do açúcar, registra: “Ninguém interessado na questão, exceto a bancada das Índias Orientais e alguns dos nossos abolicionistas, e a bancada das Índias Ocidentais e o governo contra nós”.⁶⁴ Os dois escrutinadores da bancada das Índias Orientais eram Whitmore e Buxton.⁶⁵ Entre os abolicionistas, apenas Brougham foi contrário à equiparação das tarifas, alegando

que essa medida devastaria prontamente todo o arquipélago.⁶⁶

Essa ligação entre os interesses das Índias Orientais e alguns abolicionistas não foi plenamente entendida. É evidente a insatisfação de Coupland sobre todo o assunto, como mostram suas dúvidas quanto à “sinceridade” dos dois grupos.⁶⁷ Klingberg fala em “cooperação”.⁶⁸ Burn acredita que as suspeitas sobre o caráter desinteressado das posições de Cropper eram infundadas.⁶⁹ A explicação de Ragatz é a mais satisfatória: Cropper foi “um daqueles raros casos em que a conduta não é primariamente determinada pelo interesse pessoal, embora por acaso possam coincidir”.⁷⁰ Porém, e esta é a verdadeira significação do apoio dos abolicionistas ao açúcar das Índias Orientais e mais tarde do Brasil, as questões envolvidas não se referiam apenas à desumanidade da escravidão das Índias Ocidentais, e sim à falta de lucratividade do monopólio das Índias Ocidentais.

Depois da Índia, o Brasil e Cuba. Por nenhum esforço da imaginação um humanitarista conseguiria justificar qualquer proposta destinada a reforçar ainda mais os grilhões da escravidão sobre os negros do Brasil e de Cuba. E era exatamente isso o que o livre-comércio do açúcar significava. Pois os fazendeiros das Índias Ocidentais britânicas se viram proibidos, após 1807, de comprar escravos, e, depois de 1833, de usar trabalho escravo. Se os abolicionistas tinham recomendado equivocadamente o açúcar indiano, pelo princípio humanitário de ser plantado com trabalho livre, seria obrigação deles, por sua religião e

seus princípios, boicotar o açúcar brasileiro e cubano cultivado por escravos. Se não o boicotaram, não se deve inferir daí que estivessem errados, mas é inegável que essa atitude destrói por completo o argumento humanitarista. Após 1833, os abolicionistas continuaram a se opor aos fazendeiros das Índias Ocidentais, que agora utilizavam mão de obra livre. Ali onde, até 1833, tinham boicotado o dono de escravos britânico, os abolicionistas passaram a esposar, a partir de 1833, a causa do dono de escravos brasileiro.

De início, os abolicionistas não tinham limitado sua atenção ao tráfico britânico de escravos. Sonhavam com a extinção total e universal do tráfico negreiro em todo o mundo. Aproveitaram a volta da paz em 1815 e as conferências internacionais então em voga para divulgar suas posições. Enviaram “montes de bobajadas” ao Parlamento;⁷¹ em 34 dias, em 1814, enviaram 772 petições com 1 milhão de assinaturas.⁷² Denunciaram os termos vazios da declaração do Congresso de Viena contra o comércio escravo, com o que conquistaram a simpatia do plenipotenciário britânico Wellington, e estavam até dispostos a entrar em guerra pela extinção do tráfico.⁷³ Ganharam o apoio do czar da Rússia.⁷⁴ Enviaram um observador especial, Clarkson, ao Congresso de Aix-la-Chapelle. Estavam prontos para recomeçar a guerra contra a França para impedir que ela reconquistasse São Domingos,⁷⁵ e não queriam reconhecer a independência do Brasil sem uma promessa explícita de que o país renunciaria ao tráfico negreiro. Com sua “violência amigável”,⁷⁶ obrigaram o governo britânico a estacionar uma esquadra na costa africana para esmagar à força o tráfico de escravos.

A pressão sobre o governo foi tremenda. O governo pedia tempo e cautela. “A espada”, disse Castlereagh, “nunca foi uma boa maneira de ensinar os costumes.”⁷⁷ Ele rogou aos humanitaristas para “moderar seus sentimentos virtuosos e pôr sua solicitude pela África sob o domínio da razão”.⁷⁸ Mas os abolicionistas não davam paz ao governo. Como Liverpool admitiu certa vez a Wilberforce: “Mesmo que eu não desejasse a extinção do tráfico de escravos por princípio, devo ter consciência do constrangimento a que qualquer governo há de ficar exposto com o atual estado dessa questão no país”.⁷⁹ O governo se via consideravelmente tolhido em suas relações exteriores, pois sabia que todas as negociações seriam inúteis. Mas nunca ousara dizer com toda essa clareza. “Nunca conseguiremos”, escreveu Wellington a Aberdeen, “abolir o tráfico estrangeiro de escravos. Mas devemos ter cuidado em evitar qualquer passo que possa levar o povo da Inglaterra a crer que não estamos fazendo tudo o que está em nosso poder para desencorajá-lo e derrubá-lo o mais breve possível.”⁸⁰

Numa inesquecível eleição geral em 1831, na qual os candidatos foram interrogados sobre suas posições em relação à escravatura, os abolicionistas arrastaram até lá negros com correntes douradas e, onde não encontraram negros, levaram limpadores de chaminé. Pregaram cartazes em todos os palanques do reino, com imagens em tamanho natural de fazendeiros brancos açoitando mulheres negras.⁸¹ Nas campanhas, apelavam ao coração e à consciência das mulheres inglesas e chegavam a abordar as crianças. Leeds publicou uma coleção contra a escravatura voltada para o público juvenil. Mandaram fazer um mostrador de relógio abolicionista, para que as pessoas de

bem, gozando ao anoitecer dos confortos domésticos ao pé de uma lareira na Inglaterra, lembrassem que os negros estavam se esfalfando nas fazendas ao calor opressivo do sol tropical.⁸² Isso foi antes de 1833. Feliz alvorecer.

Mas, mesmo naquele alvorecer, já começavam a se avolumar as nuvens do temporal. Os abolicionistas estavam boicotando o fruto do trabalho escravo das Índias Ocidentais britânicas, tingido com o sangue do negro. Porém a própria existência do capitalismo britânico dependia do algodão dos Estados Unidos, igualmente ligado à escravidão e manchado de sangue. O fazendeiro das Índias Ocidentais tinha razão em perguntar se “a escravidão era censurável apenas em países com que aqueles membros não comerciavam e onde não residem suas ligações”.⁸³ As respostas eram curiosas. Quem recebia produtos americanos cultivados por escravos estava lidando com o fruto do trabalho realizado por escravos que não eram seus súditos, e não havia na escravidão americana nenhum traço daquela destruição da vida humana que era uma das características mais pavorosas do sistema nas Índias Ocidentais britânicas.⁸⁴ Os boicotadores do açúcar das Índias Ocidentais se sentavam em cadeiras de mogno cubano, diante de escrivaninhas de pau-rosa brasileiro e usavam porta-canetas de ébano talhado por escravos; mas “não seria bom sair por aí indagando a origem de cada mesa e cada cadeira”. Num país como a Inglaterra, era impossível abster-se completamente de todos os produtos de trabalho escravo, a menos que se pretendesse voltar para a mata e viver de frutas e raízes.⁸⁵ Como diziam os abolicionistas de Newcastle, apenas “a compra desnecessária de um fiapo de produto escravo acumplicia o comprador com o senhor de escravos”.⁸⁶

O açúcar brasileiro era necessário? Os capitalistas diziam que sim; era necessário para manter o capitalismo britânico funcionando. Os abolicionistas tomaram o partido dos capitalistas. Em 1833, Lushington, um dos abolicionistas mais antigos, representando um distrito de refinação de açúcar, solicitou ao governo que não perdesse um minuto em dar assistência a seu eleitorado, que não pedia nenhum subsídio, nenhuma vantagem desigual, nenhum monopólio injusto.⁸⁷ Ele estava pensando nos refinadores de açúcar de Tower Hamlets, não nos negros das Índias Ocidentais britânicas. Buxton adotou uma posição curiosa. Se se demonstrasse que o açúcar estrangeiro a ser importado seria consumido no mercado interno, em vez de ser exportado, ele votaria contra. Mas era necessário um terço a mais de trabalho para refinar o açúcar no Brasil, para que então a Inglaterra o importasse já refinado. Assim, ao permitir que se refinasse açúcar estrangeiro na Inglaterra, eles estavam substituindo o trabalho escravo no exterior por máquinas britânicas dentro da Inglaterra e, conseqüentemente, nessa medida, estavam diminuindo o trabalho escravo e desencorajando o tráfico negreiro.⁸⁸ O Parlamento ficou atônito.⁸⁹ E com razão.

Isso foi em setembro de 1831. Dois anos depois, Buxton exultava com o sucesso de sua campanha. “Realizou-se um grande trabalho no que se refere a este país.”⁹⁰ A Lei de Libertação dos Escravos marcou o final da luta dos abolicionistas. Estavam satisfeitos. Nunca lhes ocorreu que a liberdade do negro seria apenas nominal enquanto a fazenda canavieira continuasse a existir. Em 1848, quando Gladstone ainda reivindicava uma tarifa protetora para os fazendeiros, ele declarou com toda a ênfase que aquilo não tinha nada a ver com o negro. Não via “nenhuma razão para

desperdiçarmos os recursos do país dando maior estímulo àquela condição, que é de conforto plenamente adequado aos desejos e à posição deles na sociedade”.⁹¹ Os abolicionistas ficaram quietos. Nunca lhes ocorreu que o negro poderia querer a terra. Em Antígua, onde todo o solo estava ocupado, fazendeiros e escravos afluíram às igrejas quando a notícia da libertação chegou à ilha, ergueram graças ao Senhor pelas bênçãos da liberdade e voltaram ao trabalho — os escravos agora alçados à dignidade de assalariados sem terra, recebendo 25 centavos ao dia. O mesmo ocorreu em Barbados, onde as condições eram semelhantes, com a ressalva de que os barbadianos não renderam sua ação de graças. Onde estavam os abolicionistas? “A raça negra”, escreveu Buxton,

é abençoada com uma facilidade especial para receber ensino moral e religioso, e realmente me parece que nunca houve um apelo a nenhuma nação mais forte do que o que nos chega agora para atender a essa propensão deles, para lhes fornecer amplamente os meios de instrução, enviar missionários, criar escolas e distribuir Bíblias. Esta é a única reparação a nosso alcance. É generosa! Desta maneira podemos recompensar todas as dores e sofrimentos que infligimos e ser o instrumento para transformar, ao fim, sua bárbara remoção da terra natal na maior das bênçãos para eles.⁹²

O mesmo em relação à África. Em 1840, Gurney escreveu que “a única cura radical e definitiva dos vícios e misérias da África é o cristianismo. [...] Não podemos esquecer o valor supremo da evangelização”.⁹³

A remoção bárbara dos negros da África prosseguiu pelo menos por mais 25 anos após 1833, indo para as fazendas de cana do Brasil e de Cuba. A economia brasileira e a cubana dependiam do tráfico negreiro. A simples coerência exigia que os abolicionistas britânicos se opusessem a esse

tráfico. Mas assim se retardaria o desenvolvimento dos dois países, o que, por conseguinte, tolheria o comércio britânico. O desejo de açúcar barato, a partir de 1833, superou qualquer horror à escravidão. Acabara aquela repulsa que antes surgia à ideia de um capataz nas Índias Ocidentais britânicas empunhando um chicote. O capataz cubano, empunhando chicote, facão, punhal e pistola, acompanhado de sabujos, não despertava sequer um comentário entre os abolicionistas. Exeter Hall, o centro do humanitarismo britânico, cedeu lugar à Escola de Manchester, ponta de lança do livre-cambismo britânico.

Os abolicionistas, antes tão aguerridos em relação ao tráfico de escravos, agora eram pacifistas. Buxton escreveu um livro condenando a esquadra nas costas africanas e a política de eliminação forçada do tráfico negreiro, por agravarem os sofrimentos de um número multiplicado de pessoas.⁹⁴ Sturge reorganizou a Sociedade Contra a Escravidão em bases exclusivamente pacíficas. Num grande comício abolicionista em 1840, Wilberforce filho, bispo de Oxford, disse que “o fracasso completo de todas as tentativas por meio de tratados, exprobrações e armamentos navais de deter o avanço do tráfico de escravos demonstra a necessidade de recorrer a uma política preventiva fundada em princípios diferentes e mais elevados”.⁹⁵ O jovem Buxton “não podia deixar de ver que aqueles elevados princípios que tinham guiado este país por muitos anos agora foram suplantados por outros que, embora importantes em si, eram muito inferiores àqueles princípios pelos quais ele norteara suas ações em anos anteriores”.⁹⁶ A filantropia de Brougham só se animava com o açúcar, e não com o algodão; só com o tráfico de escravos, e não com a escravidão; só com o tráfico de

escravos entre a África e o Brasil, e não entre a Virgínia e o Texas. Ele condenava a política de obter “açúcar barato ao custo mais alto da pirataria, da tortura e do sangue” como “uma grosseira distorção das doutrinas do livre-comércio”.⁹⁷ Sabia que seria uma loucura excluir o algodão americano, e assim, adotando como critério de medida não a escravidão, mas o tráfico de escravos, Brougham argumentou que, embora não tivesse nenhum direito de interferir nas instituições internas de estados independentes, tinha todo o direito de exigir a vigência dos tratados assinados entre estados independentes.⁹⁸ De acordo com sua interpretação, os Estados Unidos não praticavam tráfico negreiro. Havia uma diferença, alegava ele, entre o açúcar da Louisiana plantado por escravos, que se desenvolvia com o crescimento natural dos escravos ou a maior eficiência na lavoura, e o açúcar do Brasil plantado por escravos, que se desenvolvia pelo “tráfico não natural, forçado e infernal de africanos transportados à força e pela fraude”.⁹⁹

Talvez o maior de todos os discursos sobre a questão escrava tenha sido o de Thomas Babington Macaulay, futuro lorde Macaulay, em 1845. Era uma obra-prima de clareza e lucidez, condizente com um grande historiador. Tinha apenas um defeito: era favorável, e não contrário à escravidão. “Minhas obrigações específicas em relação à escravidão negra cessaram”, disse Macaulay sem rodeios, “quando a própria escravidão cessou naquela parte do mundo por cujo bem-estar eu era responsável, como membro desta Câmara.” Negava-se a transformar o código tributário do país num código penal com a finalidade de corrigir vícios das instituições de estados independentes, ou a converter a tributação em “um instrumento para premiar a justiça e humanidade de alguns governos estrangeiros e

para punir a barbárie de outros”. Encarou bravamente a incoerência de importar açúcar brasileiro para o refino, mas não para o consumo.

Importamos a coisa amaldiçoada; liberamos na alfândega; usamos nossa habilidade e nosso maquinário para torná-la mais atraente aos olhos e ao paladar; exportamos para Livorno e Hamburgo; remetemos para todos os cafés da Itália e da Alemanha; embolsamos o lucro de tudo isso; e então assumimos um ar farisaico, e damos graças a Deus por não sermos como aqueles italianos e alemães pecadores que não têm escrúpulos em engolir açúcar plantado por escravos.¹⁰⁰

Não ousariam proibir a importação do açúcar brasileiro, a menos que quisessem transformar a Alemanha num Warwickshire, e Leipzig, numa outra Manchester.¹⁰¹ “Não vou adotar dois critérios do certo. [...] Não vou ter dois pesos e duas medidas. Não vou bater e assoprar; não vou dar uma no cravo e outra na ferradura; não vou perseguir uma miudeza e deixar passar uma enormidade.”¹⁰²

Todos os nomes estavam ali — Wilberforce, Buxton, Macaulay, Brougham. Todos menos Clarkson, voz bradando no deserto pela exclusão de todos os artigos produzidos com mãos algemadas e acorrentadas.¹⁰³ Mas, em 1839, até mesmo Clarkson foi contrário à extinção pela curiosa razão de que seria “apenas pôr dinheiro no bolso de nossos militares”.¹⁰⁴

Agora, a escravidão era vista sob uma luz diferente. O sr. Wilson não estava pronto para dizer que, se a relação entre patrão e empregado fosse uma relação entre senhor e escravo, seria uma injustiça e uma opressão.¹⁰⁵ O representante da Universidade de Oxford era contrário ao tráfico de escravos e estava disposto a ir à guerra, se necessário fosse, para eliminá-lo,¹⁰⁶ mas nunca aceitou a

ideia de que a propriedade sobre um homem fosse ilegal.¹⁰⁷ O economista político M'Culloch lembrava que os trópicos, sem a escravatura, jamais teriam sido cultivados, e que ela, enquanto instituição, não merecia todo o opróbrio e as denúncias que sofria.¹⁰⁸ Examine-se o sistema escravista com mais calma, ensinava o professor Merivale em Oxford. Era um grande mal social, mas que se diferenciava apenas em grau e qualidade, não em espécie, de muitos outros males sociais que eles eram obrigados a tolerar, tal como a intensa desigualdade de fortunas, a miséria e a exploração excessiva do trabalho infantil.¹⁰⁹

Disraeli, como muitos outros que se seguiriam na Inglaterra e nos Estados Unidos, condenou a libertação dos escravos como o erro mais crasso cometido pelo povo inglês em toda a sua história. Era “um tema empolgante [...] dirigido a um povo insular de vontade forte, mas de informação muito escassa”.¹¹⁰ Não era um juízo precipitado emitido durante uma brilhante apresentação retórica. Era uma opinião refletida, que ele repetiu pausadamente em sua *Life of Lord George Bentinck*.

O movimento da classe média pela abolição da escravatura era virtuoso, mas não era sábio. Era um movimento ignorante. A história da abolição da escravatura pelos ingleses e suas consequências seria uma narrativa de ignorância, injustiça, erro crasso, desperdício e devastação que dificilmente encontraria um paralelo na história da humanidade.¹¹¹

Mesmo os intelectuais foram engolfados. Coleridge tinha recebido a Medalha de Ouro Browne em Cambridge por uma ode contra a escravidão e deixara de consumir açúcar. Mas em 1811 ele caçou do “ofício filantrópico”, acusou Wilberforce de cuidar apenas da própria salvação e criticou Clarkson, “a máquina a vapor moral ou o gigante de uma

ideia só”, que se tornara um sujeito fátuo por efeito da benevolência;¹¹² em 1833, ele se opôs vivamente às inúmeras discussões sobre os “direitos” dos negros, os quais deviam “aprender a agradecer à providência que os colocara ao alcance dos meios da graça”.¹¹³ Em 1792, Wordsworth se mostrara totalmente indiferente ao “novo ardor do sentimento virtuoso” que se espalhava pela Inglaterra.¹¹⁴ Seus famosos sonetos a Clarkson, a Toussaint L’Ouverture e ao “negro de manto branco” são meras peças de retórica grandiloquente e, não à toa, carecem da profundidade de sua melhor poesia. Em 1833 ele afirmou que a escravidão era monstruosa por princípio, mas que não era a pior coisa na natureza humana; não deveria ser deplorada em si mesma em todas as épocas e em quaisquer circunstâncias; e em 1840 ele rejeitou qualquer associação pública de sua pessoa aos abolicionistas.¹¹⁵ Southey era favorável à alforria compulsória que, após uma geração, seria de se esperar que extinguisse a escravidão.¹¹⁶

Mas a reação mais abjeta e tenebrosa foi personificada por Carlyle. Ele escreveu um ensaio sobre “A questão do preto”, escarnecendo das “Exeter-Hallmanias e outras trágicas fuleiragens paitomasianas” que, partindo do falso princípio de que todos os homens eram iguais, tinham transformado as Índias Ocidentais numa Irlanda preta. Os cavalos seriam os próximos a ser libertados?, perguntava ele. Carlyle comparava aqueles “belos pretos lá sentados entre abóboras que lhes davam até as orelhas e os brancos tristonhos sentados aqui sem nenhuma batata para comer”. Se as Índias Ocidentais tinham valor, era só por causa do branco, e o “gado preguiçoso de duas pernas” devia ser obrigado a trabalhar. Os abusos da escravidão deviam ser abolidos e o que ela tinha de precioso devia ser preservado:

o negro “tem um *direito* indiscutível e perpétuo de ser obrigado [...] a fazer um trabalho competente para sua subsistência”. Não que Carlyle odiasse o negro. Não, gostava dele e achava que, “com um centavo de óleo, dá para fazer alguma coisa bem bonita e lustrosa do pobre negro”. O preto africano era o único selvagem capaz de viver entre os civilizados, mas só tinha alguma utilidade na criação divina como servo perpétuo — a menos que se quisesse que as Índias Ocidentais britânicas virassem, como o Haiti, “um canil tropical”, o Pedro preto exterminando o Paulo preto.¹¹⁷ Como deplorou lorde Denman, a opinião pública tinha passado por uma vergonhosa e lastimável transformação.¹¹⁸

12. Os escravos e a escravidão

Até aqui vimos as diferentes atitudes perante a escravidão, examinando o governo britânico, os capitalistas britânicos, os fazendeiros absenteístas das Índias Ocidentais britânicas e os humanitaristas britânicos. Acompanhamos a batalha da escravidão na Inglaterra. Mas seria um grave erro tratar a questão como se fosse apenas uma luta na metrópole. Estava em jogo o destino das colônias, e os próprios habitantes coloniais viviam uma fermentação que indicava, refletia e reagia aos grandes acontecimentos na Inglaterra.

Em primeiro lugar, havia os fazendeiros brancos, que tinham de lidar não só com o Parlamento britânico, mas também com os escravos. Em segundo lugar, havia os negros livres. E, em terceiro lugar, havia os próprios escravos. Eles foram ignorados pela maioria dos autores sobre essa época. Aos poucos, os historiadores modernos vêm despertando para a distorção resultante desse fato.¹ Ao corrigir essa falha, eles corrigem um erro que os fazendeiros, os funcionários e os políticos britânicos daquela época nunca cometeram.

Primeiro, os fazendeiros. Em 1823, o governo britânico adotou uma nova política de reforma em relação à escravatura nas Índias Ocidentais. A política seria

implantada por decretos, as “ordens em conselho”, nas colônias da Coroa de Trinidad e Guiana Inglesa; esperava-se que o êxito das medidas incentivasse as colônias com governo de representação local a adotá-las espontaneamente. As reformas incluíam: o fim do uso do chicote; o fim do mercado dos escravos aos domingos, dando-lhes mais um dia de folga para que tivessem tempo de receber instrução religiosa; proibição do açoitamento de escravas; alforria compulsória dos escravos domésticos e da lavoura; liberdade das crianças de sexo feminino nascidas depois de 1823; aceitação de depoimentos de escravos nos tribunais; criação de caixas econômicas para escravos; jornada de nove horas; nomeação de um protetor dos escravos com a obrigação de, entre outras coisas, manter um registro oficial das punições infligidas aos escravos. Não era libertação, e sim melhoria; não era revolução, e sim evolução. A escravatura morreria pelas mãos da bondade.

A reação dos fazendeiros, tanto nas colônias da Coroa quanto nas ilhas com governo local, foi uma enfática recusa em aceitar o que definiram como “um mero catálogo de indulgências para os negros”.^{1a} Eles sabiam que todas essas concessões significavam apenas outras concessões adicionais.

Nenhuma das recomendações obteve aprovação unânime entre os fazendeiros das Índias Ocidentais. Eles ficaram especialmente furiosos com a proposta de proibir o açoitamento das mulheres e de abolir o mercado dos escravos aos domingos.

Do ponto de vista dos fazendeiros, era indispensável punir as mulheres. Mesmo em sociedades civilizadas, argumentaram eles, as mulheres eram açoitadas, como nos reformatórios da Inglaterra. “Nossas damas negras”, disse o

sr. Hamden na assembleia de Barbados, “mostram certa propensão a ter um caráter aos moldes das amazonas; e eu acredito que seus maridos lamentariam muito em saber que elas ficaram fora do alcance do castigo.”²

Sobre a questão do fim do mercado dos escravos aos domingos, Barbados não aceitou ceder mais um sexto de suas rendas já reduzidas.³ A Jamaica respondeu que o “pretexto de ter tempo para os deveres religiosos” iria apenas incentivar a indolência entre os escravos.⁴ A oposição dos fazendeiros foi tão categórica que o governador julgou que seria extremamente imprudente tentar fazer qualquer alteração, e não viu outra alternativa senão deixá-la “à ação do tempo e àquela mudança das condições e das opiniões que está conduzindo devagar, mas solidamente, à melhoria dos usos e costumes dos escravos”.⁵ Era um dado certo e importante que, com o tempo, o simples contato com a civilização aprimorava o escravo, mas o escravo não estava com disposição para aquele gradualismo inevitável.

O chicote, diziam os fazendeiros, era necessário para manter a disciplina. Abolido, “*adieu* a toda paz e conforto nas fazendas”.⁶ Um fazendeiro de Trinidad declarou que era “uma invasão de propriedade extremamente injusta e opressora” insistir numa jornada de nove horas de trabalho por dia para escravos adultos nas Índias Ocidentais, enquanto os donos das fábricas inglesas podiam extorquir doze horas de trabalho diário a crianças num ambiente fechado e insalubre.⁷ Na Jamaica, a proposta para admitir depoimentos de escravos em tribunal suscitou um enorme clamor de indignação, e o projeto foi rejeitado na segunda rodada por 36 votos a um.⁸ A Assembleia da ilha adiou a cláusula referente às caixas econômicas para uma sessão

posterior,⁹ e o governador não ousou sequer mencionar a questão da liberdade para as crianças do sexo feminino.¹⁰ O Legislativo da Guiana Inglesa decidiu que, “se é para se adotar o princípio da alforria *invito domino*,* é mais em prol da estabilidade e dos interesses de seus constituintes que deva ser feita *para* eles e não *por* eles”.¹¹ Em Trinidad, o número de alforrias diminuiu consideravelmente,¹² enquanto seus valores sofreram um súbito aumento:¹³ “não foi contemplada”, admitiu Stephen, “a possibilidade de avaliadores juramentados proferirem uma decisão injusta, e não há provimentos contra ela”.¹⁴ Um administrador em Trinidad falou das “tolas ordens em conselho” e, ao registrar as punições, recorreu a uma linguagem incompatível com sua responsabilidade e ofensiva aos elaboradores da legislação.¹⁵ O cargo de Protetor dos Escravos na Guiana Inglesa foi uma decepção: “Não há nenhuma proteção para a População Escrava”, escreveu o encarregado em 1832; “sou tremendamente impopular...”.¹⁶

Além de contestar as propostas específicas do governo britânico, os fazendeiros das Índias Ocidentais também questionaram o direito do Parlamento imperial de legislar sobre seus assuntos internos e promulgar “decretos arbitrários [...] tão decididos e impróprios na questão do conteúdo, e tão exatos e peremptórios na questão do tempo”.¹⁷ De Barbados, o governador informou que qualquer tentativa de decreto gerava imediata irritação e oposição.¹⁸ A incongruência de estarem os donos de escravos falando em direitos e liberdades foi descartada como “clamor da ignorância”. Olhem a história, advertia Hamden, “vocês verão lá que nunca houve no mundo nações mais ciosas de suas liberdades do que aquelas que possuíam a instituição da escravidão”.¹⁹

Na Jamaica, o acaloramento chegava ao ápice. A Assembleia votou que “nunca faria uma entrega deliberada de seus direitos incontestes e reconhecidos” legislando da maneira prescrita²⁰ “sobre um assunto de mera regulamentação municipal e manutenção interna da ordem”.²¹ Se o Parlamento britânico pretendia fazer leis para a Jamaica, então que exercesse essa prerrogativa sozinho.²² A Assembleia declarou que a doutrina do poder transcendental do Parlamento imperial subvertia seus direitos e atentava contra suas vidas e propriedades.²³ Segundo o governador, “os direitos incontestes do Parlamento britânico têm sido repetidamente negados de maneira temerária [e], a menos que a arrogância de tais pretensões seja efetivamente controlada, a autoridade de Sua Majestade nesta colônia existirá apenas no nome”.²⁴ Dois deputados jamaicanos, enviados à Inglaterra em 1832 para apresentar seus pleitos às autoridades britânicas, desvendaram precisamente os *arcana imperii*: “Não devemos aos habitantes da Grã-Bretanha lealdade maior do que devemos a nossos irmãos colonos no Canadá [...] nem por um momento aceitamos que a Jamaica possa ser convocada perante o tribunal da opinião inglesa para defender suas leis e costumes”.²⁵ Um membro da Assembleia da ilha foi além e perguntou: “Quanto ao rei da Inglaterra, que direito devo folgar em saber que ele tem sobre a Jamaica, a não ser que a roubou da Espanha?”.²⁶ Um fazendeiro das Índias Ocidentais no Parlamento lembrou ao povo britânico que “perdemos a América por insistir na questão do direito”.²⁷ Falava-se muito em secessão. O governo britânico foi avisado que havia comunicação constante entre pessoas na Jamaica e nos Estados Unidos,²⁸ e que alguns fazendeiros tinham sondado o governo

americano.²⁹ O gabinete levou o assunto a sério a ponto de indagar o governador a respeito.³⁰ Afinal, São Domingos, em condições semelhantes, não tinha se oferecido à Inglaterra?

Não era apenas um desabafo aflito ou uma zombaria inconsequente diante da “admoestação branda, mas categórica”³¹ das autoridades imperiais. Era uma lição, não tanto para o povo da Grã-Bretanha, mas para os escravos das Índias Ocidentais. Se o governador da Jamaica via nos fazendeiros “uma maior relutância em abrir mão do poder sobre o escravo do que seria de se esperar na época atual”,³² é evidente como essa recalcitrância dos senhores escravistas haveria de aparecer aos escravos. Os negros eram os menos suscetíveis de esquecer que “*o amor ao poder* desses fazendeiros sobre os pobres negros, cada qual em seu pequeno domínio açucareiro, tem sido um obstáculo à liberdade tão grande quanto *o amor ao trabalho deles*”, como disse o governador de Barbados.³³ A libertação viria não dos fazendeiros, mas apesar dos fazendeiros.

Enquanto os brancos conspiravam e falavam em secessão, os negros livres mantinham uma sólida lealdade à Coroa. Rejeitavam “uma dissolução dos vínculos que nos unem à Terra Mãe como a maior calamidade que poderia recair sobre nós e nossa posteridade”.³⁴ Para seu grande crédito, informou o governador de Trinidad, eles não tinham participado daquelas reuniões “em que houve tanto esforço em semear os germes da insatisfação na colônia entre a população livre, bem como entre a escrava”.³⁵ Enquanto os brancos se recusavam a ocupar cargos, os mulatos insistiam em seu direito de integrar o serviço público.³⁶ Eram leais não por virtude intrínseca, mas porque eram fracos demais para conquistar seus direitos próprios, e não conseguiam

ver nenhuma perspectiva para a própria emancipação a não ser por meio do governo britânico. Além disso, os governos locais, na medida em que tentavam implementar a política antimonopolista, tinham de confiar neles. Em Barbados, escreveu o governador, eram os mulatos que mostravam uma soma equilibrada de boa educação, bons costumes, instrução e energia, ao passo que os brancos não tinham senão preconceitos e velhos direitos para sustentar sua posição antiliberal. “Vocês verão”, aconselhou ele ao governo britânico, “o grande acerto político nas atuais circunstâncias em promover essas castas. São uma raça sóbria, ativa, enérgica e leal; e eu poderia igualmente me apoiar neles, caso necessário, contra os escravos ou contra a milícia branca.”³⁷

Mas, ao contrário da crença popular ou mesmo culta, a força social mais poderosa e dinâmica nas colônias, conforme se aprofundava a crise política na Inglaterra, era o próprio escravo. Esse aspecto do problema nas Índias Ocidentais tem sido deliberadamente ignorado, como se os escravos, ao se tornar instrumentos de produção, só fossem homens como itens de catálogo. O fazendeiro considerava a escravidão uma condição eterna, determinada por Deus, e chegava a ponto de justificá-la com citações das Escrituras. Não havia razão para que o escravo pensasse da mesma maneira. Ele pegava as mesmas Escrituras e adaptava-as a suas próprias finalidades. À coerção e aos castigos ele respondia com a indolência, a sabotagem e a revolta. Na maior parte do tempo, fazia-se apenas o mais indolente possível. Esta era sua forma habitual de resistência: a passividade. A docilidade do escravo negro é um mito. Os quilombolas da Jamaica e os “negros do mato” da Guiana Inglesa eram escravos fugidos que tinham arrancado ao

governo britânico um acordo formal e viviam em seus redutos fortificados nas montanhas ou em refúgios na selva. Para os escravos das Índias Ocidentais britânicas, eles eram exemplos vivos de uma rota possível para a liberdade. A revolta escrava em São Domingos, com sua vitória, foi um marco na história da escravidão no Novo Mundo, e depois de 1804, quando foi criada a república independente do Haiti, todo branco dono de escravos — na Jamaica, em Cuba ou no Texas — vivia no pavor de um novo Toussaint L'Ouverture. É inconcebível por princípio que as mudanças econômicas e as enormes agitações que afetaram milhões de pessoas na Inglaterra pudessem passar em branco, sem exercer algum efeito nos próprios escravos e na relação dos fazendeiros com eles. A pressão dos capitalistas britânicos sobre os fazendeiros de cana-de-açúcar era agravada pela pressão dos escravos nas colônias. Em comunidades como as Índias Ocidentais, escreveu o governador de Barbados, “o espírito público está sempre temerosamente atento aos perigos de insurreição”.³⁸

Longe de ser obtuso como pensava seu senhor e como depois o pintaram os historiadores, o escravo estava atento ao que o cercava e se interessava vivamente pelas discussões sobre seu destino. “Não existe ninguém”, escreveu o governador da Guiana Inglesa em 1830, “mais agudamente observador do que os escravos sobre tudo o que se refere a seus interesses.”³⁹ Os fazendeiros debatiam abertamente a questão da escravidão na presença das próprias pessoas cujo futuro estava em discussão. “Se se admitem as reuniões turbulentas que são realizadas aqui entre os proprietários”, escreveu o governador de Trinidad em 1832, “nada do que possa ocorrer será matéria de surpresa.”⁴⁰ A imprensa local jogava lenha na fogueira. Um

jornal de Trinidad qualificou de “desprezível”⁴¹ a ordem em conselho; outro falou das “provisões *ridículas* do calamitoso Code Noir”.⁴² Um juiz se recusou a presidir a qualquer julgamento derivado da ordem em conselho e deixou o tribunal.⁴³ Os fazendeiros foram responsabilizados por essa atitude temerária. Mas não tinham como evitar. É uma característica de todas as crises sociais profundas. Antes da Revolução Francesa, a aristocracia e a corte na França discutiam livremente Voltaire e Rousseau, e em alguns círculos até com autêntico prazer intelectual. O comportamento arrogante e a linguagem destemperada dos fazendeiros, porém, serviam apenas para inflamar o espírito já desassossegado dos escravos.

Entre os escravos, sempre que surgia uma nova discussão ou se anunciava alguma nova política, havia o consenso de que a abolição da escravatura já tinha virado lei na Inglaterra, mas seus donos não a aplicavam. O governador da Jamaica informou em 1807 que a extinção do tráfico negreiro tinha sido interpretada pelos escravos como “nada menos que a libertação geral deles”.⁴⁴ Em 1816, o Parlamento britânico aprovou uma lei tornando obrigatório o registro de todos os escravos, a fim de impedir o contrabando negreiro em violação da lei contra o tráfico. Os escravos na Jamaica ficaram com a impressão de que a lei “contempla alguns dispositivos em favor deles que a Assembleia aqui, apoiada pelos habitantes em geral, deseja postergar”,⁴⁵ e os fazendeiros tiveram de recomendar ao Parlamento que emitisse uma declaração formal esclarecendo que não se tratava em momento algum da libertação.⁴⁶ Um equívoco semelhante se instaurou entre os escravos de Trinidad⁴⁷ e Barbados.⁴⁸ Em todas as Índias Ocidentais os escravos perguntavam: “Why Bacchra no do

that King bid him?” [Por que sinhô não fazer o que rei manda?].⁴⁹ Estava tão cristalizada na cabeça dos escravos a ideia de que o governo britânico lhes reservava algum grande benefício, em detrimento de seus senhores, que agarravam avidamente qualquer ínfima circunstância como confirmação.⁵⁰ Interpretavam cada troca de governador como libertação. Os escravos entenderam a chegada de D’Urban na Guiana Inglesa em 1824 como “algo referente a suas expectativas”.⁵¹ O governador de Trinidad saiu em licença em 1831; os negros entenderam que “ele foi buscar a libertação para todos os escravos”.⁵² A chegada de Mulgrave à Jamaica em 1832 criou um grande alvoroço. Numa vistoria perto de Kingston, ele foi seguido pelo maior ajuntamento de escravos que já se reunira até então na ilha, todos com a mesma ideia no espírito: Mulgrave tinha “vindo com a libertação no bolso”.⁵³ A nomeação de Smith como governador de Barbados em 1833 foi entendida pelos escravos como sinal de libertação geral. Sua chegada à ilha provocou uma quantidade significativa de deserções, com os escravos saindo de fazendas distantes e indo até Bridgetown “para confirmar se o governador tinha trazido a liberdade ou não”.⁵⁴

Mas os escravos não estavam dispostos a esperar que a liberdade lhes viesse como uma dádiva do alto. A frequência e a intensidade das revoltas escravas a partir de 1800 refletem as tensões cada vez maiores que reverberavam nos majestosos salões de Westminster.

Em 1808 irrompeu uma revolta escrava na Guiana Inglesa. Um traidor delatou a revolta e os líderes foram presos. Eram “os carroceiros, artesãos e outros escravos mais atinados das fazendas”,⁵⁵ isto é, não os trabalhadores braçais das lavouras, mas os escravos que tinham mais

conforto e recebiam melhor tratamento. Da mesma forma, em 1824, um rebelde na Jamaica, que se suicidou, admitiu expressamente que seu senhor era bondoso e indulgente, mas justificou seu gesto dizendo que tinha sido ele a lhe sonegar a liberdade durante toda a vida.⁵⁶ Era um sinal de perigo. Toussaint L'Ouverture em São Domingos tinha sido um cocheiro escravo de toda a confiança.

Em 1816 chegou a vez de Barbados. Foi um grande choque para os fazendeiros barbadianos que se orgulhavam do bom tratamento que dispensavam aos escravos, o que iria “impedir que recorram à violência para fazer valer um direito natural ao qual, por um longo costume sancionado pela lei, tem-se até agora negado reconhecimento”.⁵⁷ Os rebeldes, interrogados, foram muito claros em negar que a causa da revolta tivesse sido os maus-tratos. “Mas sustentaram resolutamente”, escreveu o comandante das tropas ao governador, “que a ilha pertencia a eles e não aos brancos, os quais pretendiam destruir, poupando as mulheres.”⁵⁸ A revolta pegou os fazendeiros desprevenidos, e só não se alastrou por toda a ilha porque foi deflagrada antes da hora, por causa de um dos rebeldes que havia se embriagado.⁵⁹ Os fazendeiros jamaicanos enxergaram na revolta somente “os primeiros frutos das maquinações visionárias de alguns filantropos teóricos fogosos, demagogos ignorantes e fanáticos intolerantes”.⁶⁰ E a única coisa que lhes ocorreu foi enviar representantes ao governador em caráter de urgência, com o objetivo de chamar de volta um destacamento que tinha zarpado poucos dias antes para a Inglaterra e segurar na Jamaica o resto do regimento.⁶¹

Mas as tensões estavam se avolumando rapidamente. A Guiana Inglesa em 1808; Barbados em 1816. Em 1823, a

Guiana Inglesa se incendiou mais uma vez. Revoltaram-se os escravos de cinquenta fazendas, somando 12 mil pessoas. Aqui também a revolta foi planejada com tanto sigilo e cuidado que apanhou os fazendeiros de surpresa. Os escravos exigiam libertação incondicional. O governador admoestou: deviam avançar gradualmente, sem se precipitar. Os escravos ouviram com frieza. “Disseram que essas coisas não serviam de nenhum consolo para eles, que tinham sido feitos por Deus com a mesma carne e o mesmo sangue dos brancos, que estavam cansados de ser escravos deles, que deviam ser livres e não iam trabalhar mais.” O governador lhes assegurou que, “se com a conduta pacífica merecessem o favor de Sua Majestade, veriam seu destino melhorar muito, mas gradualmente; porém eles declararam que seriam livres”.⁶² Continuaram os rigores usuais, a revolta foi subjugada, os fazendeiros comemoraram e seguiram seu caminho despreocupados. O único cuidado que tiveram foi manter a lei marcial que havia sido decretada.⁶³

“Agora a bola começou a rolar”, escreveu o governador de Barbados em caráter confidencial ao secretário de Estado para as Colônias, ao saber da revolta na Guiana; “ninguém sabe dizer quando ou onde ela vai parar”.⁶⁴ No ano seguinte, sublevaram-se os escravos de duas fazendas na paróquia de Hanover, na Jamaica. A revolta foi localizada e reprimida por uma grande força militar, e seus líderes foram executados. Mas foi difícil conter os grupos de escravos que tentaram intervir na execução. Além disso, escreveu o governador, os condenados “estavam plenamente imbuídos da crença de que tinham direito à sua liberdade e que a causa que haviam abraçado era justa e em defesa de seus próprios direitos”. Segundo um dos

líderes, a revolta não fora dominada; “a guerra tinha apenas começado”.⁶⁵

Aparentemente, a ordem fora restaurada na Guiana Inglesa e na Jamaica, mas os negros continuavam inquietos. Como escreveu o governador da Guiana Inglesa, “o espírito de insatisfação não se extinguiu de maneira nenhuma; continua vivo como que ardendo sob as cinzas; e o espírito negro, embora não dando nenhuma indicação clara de malícia aos que não estão acostumados a observá-lo, ainda está agitado, desconfiado e suspeito”.⁶⁶ O governador alertou contra qualquer postergação adicional, não só por causa do humanitarismo e do acerto da medida, mas para que terminassem as expectativas e as especulações e os negros se livrassem daquela ansiedade febril que continuaria a dominá-los enquanto a questão não fosse definitivamente resolvida.⁶⁷ Não havia estado de espírito mais perigoso do que a expectativa vaga e indefinida dos negros.⁶⁸

Isso foi em 1824. Sete anos depois, ainda prosseguiam as mesmas discussões sobre direitos de propriedade e indenizações. Em 1831, os escravos tomaram o assunto em suas próprias mãos. Desenvolveu-se em Antígua um movimento revolucionário. O governador de Barbados teve de enviar reforços.⁶⁹ Na própria Barbados, predominava a ideia de que o rei já havia concedido a libertação e apenas o governador estava segurando a medida, e enquanto isso espalhou-se o boato de que os soldados do rei tinham recebido ordens expressas de não atirar nos escravos em caso de insurreição.⁷⁰

Atingiu-se o clímax com uma revolta na Jamaica na época do Natal. A Jamaica era a maior e a mais importante das colônias das Índias Ocidentais britânicas. Incendiando-

se a Jamaica, nada poderia impedir que as chamadas se alastrassem. Estourou entre os escravos do distrito oeste uma “insurreição extensa e destrutiva”.⁷¹ O governador informou que não tinha sido ocasionada “por nenhuma queixa súbita ou causa imediata de insatisfação, [e] estava combinada fazia muito tempo e fora adiada em diversos períodos”. Os líderes eram escravos que ocupavam as posições de maior confiança, e portanto estavam isentos de qualquer trabalho pesado. “Na posição deles, sua conduta pode ter sido influenciada por motivos não menos fortes do que os que parecem tê-los levado à ação — um desejo de efetivar sua liberdade, e em alguns casos de possuir pessoalmente a propriedade pertencente a seus senhores.”⁷²

Todavia, os fazendeiros das Índias Ocidentais não viam nessas revoltas escravas senão uma boa ocasião para constranger a Inglaterra e os humanitaristas. O governador de Trinidad escreveu o seguinte em 1832: “A ilha, no que concerne aos escravos, está totalmente tranquila e seria muito fácil mantê-la assim, se fosse este o desejo daqueles que deveriam se empenhar neste sentido. [...] Quase parece ser intenção de alguns notáveis daqui levar o governo a abandonar seus princípios, mesmo ao risco de insuflar os escravos à insurreição”.⁷³ O governador da Jamaica se deparava com uma situação semelhante: “Não há dúvida de que existem aqueles de vistas curtas a ponto de se alegrar, no momento, com qualquer distúrbio da parte dos negros resultante da decepção, o qual essas pessoas, desesperando de suas próprias perspectivas, considerariam uma espécie de consolo pelo constrangimento que acarreta para o governo britânico”.⁷⁴ O fazendeiro das Índias Ocidentais, nas palavras de Daniel O’Connell, continuava

sentado “sujo e enegrecido em cima de um paiol de pólvora, sem se afastar dali, e vivia num medo constante de que o escravo lhe encostasse uma tocha acesa”.⁷⁵

Mas o conflito havia deixado o plano da discussão política abstrata sobre os escravos como propriedade e as medidas políticas. Tinha se transferido para os desejos ardentes das pessoas. Assim escreveu um jamaicano ao governador:

A questão não será deixada ao arbitramento de uma longa discussão indignada entre o governo e o fazendeiro. O próprio escravo aprendeu que existe uma terceira parte, e essa parte é ele mesmo. Ele conhece sua força e afirmará seu direito à liberdade. Mesmo neste momento, sem se intimidar pela derrota recente, ele discute o problema com firme determinação.⁷⁶

O governador de Barbados enfatizou a “dupla crueldade” do suspense — paralisava as iniciativas dos fazendeiros e levava os escravos, mantidos na esperança e na expectativa durante anos, a um sombrio desespero.⁷⁷ Nada podia ser mais danoso, alertava ele, do que anunciar aos escravos, a cada sessão, que a liberdade deles estava para chegar.⁷⁸ Seria muito desejável, escreveu ele uma quinzena mais tarde, que “o estado desse pobre povo fosse logo examinado e decidido pelas autoridades centrais, pois o estado de ilusão a que estão submetidos torna-os insuportáveis a seus donos e em alguns casos aumenta a inevitável miséria de sua condição”.⁷⁹

Em 1833, portanto, a alternativa era clara: libertação vinda de cima ou libertação vinda de baixo. Mas LIBERTAÇÃO. A mudança econômica, o declínio dos monopolistas, o desenvolvimento do capitalismo, a campanha humanitarista nas igrejas britânicas, as perorações conflitantes nas câmaras do Parlamento agora atingiam seu pleno

amadurecimento na determinação dos próprios escravos em ser livres. Os negros tinham sido incentivados à liberdade pelo desenvolvimento daquela mesma riqueza que haviam criado com seu trabalho.

**Invito domino*: contra a vontade do dono. (N. T.)

13. Conclusão

O presente estudo, embora trate especificamente da Inglaterra, traz o título geral de *Capitalismo e escravidão*. A rigor, o título *Capitalismo britânico e escravidão* pode ser mais preciso, mas seria genericamente falso. O que foi característico do capitalismo britânico também foi típico do capitalismo na França. Gaston-Martin escreveu:

Não houve um único grande armador em Nantes que, entre 1714 e 1789, não comprasse e vendesse escravos; não houve um único que apenas vendesse escravos; é quase certo que nenhum deles se tornaria o que foi se não tivesse vendido escravos. Nisso reside a importância essencial do tráfico negreiro: de seu sucesso ou fracasso dependia o progresso ou a ruína de todos os outros comércios.¹

A Inglaterra, muito à frente das outras nações do mundo, e a França foram os países que inauguraram o mundo moderno do desenvolvimento industrial e da democracia parlamentar com suas respectivas liberdades. A outra corrente estrangeira que alimentou a acumulação do capital na Inglaterra, a saber, o comércio com a Índia, teve papel secundário no período aqui tratado. Foi apenas com a perda das colônias americanas em 1783 que a Inglaterra passou a se dedicar à exploração sistemática de suas possessões indianas.

A crise que se iniciou em 1776, atravessou a Revolução Francesa e as guerras napoleônicas e se estendeu até a Lei da Reforma de 1832 foi em muitos aspectos uma crise mundial semelhante à crise presente, distinguindo-se apenas pelo maior alcance, profundidade e intensidade da atual. Seria estranho se o estudo da sublevação anterior não nos legasse pelo menos algumas ideias e princípios para examinarmos o que se passa ao nosso redor nos dias de hoje.

1. As forças decisivas no período histórico examinado são as forças econômicas em desenvolvimento.

Essas mudanças econômicas são graduais, imperceptíveis, mas têm um efeito cumulativo irresistível. Os homens, ao buscar seus interesses, raramente têm consciência dos resultados finais de suas ações. O capitalismo mercantil do século XVIII desenvolveu a riqueza da Europa por meio da escravidão e do monopólio. Mas, com isso, ajudou a criar o capitalismo industrial do século XIX, que se virou e destruiu a força motriz do capitalismo mercantil, a escravidão, e todo seu funcionamento. Sem uma compreensão dessas mudanças econômicas, a história do período não tem sentido.

2. Os vários grupos conflitantes dos principais comerciantes, industriais e políticos, muito atentos a seus interesses imediatos, por esta mesma razão geralmente são cegos às amplas consequências de suas várias ações, propostas e políticas.

Para a grande maioria dos responsáveis pela política britânica, a perda das colônias americanas parecia uma catástrofe. Na verdade, como vimos rapidamente, mostrou-se como o início de um fecundo período de poder político e formação de riquezas na Inglaterra que ultrapassou em muito todas as incontestáveis realizações do período anterior. Deste ponto de vista, o problema da liberdade da África e do Extremo Oriente em relação ao imperialismo será decidido pelas necessidades de produção. Assim como a nova força produtiva de 1833 destruiu as relações entre a metrópole e as colônias que existiam sessenta anos antes, da mesma forma a força produtiva atual, incomparavelmente maior, acabará por destruir qualquer relação que seja um entrave em seu caminho. Isso não invalida a urgência e a validade dos argumentos em prol da democracia, da liberdade agora ou da liberdade após a guerra. Mas, *mutatis mutandis*, os argumentos soam com certa familiaridade. Será útil abordá-los com alguma experiência em argumentos semelhantes e com o privilégio do exame imparcial (evidentemente negado aos contemporâneos em atividade) daquilo que eles representam.

3. As ideias políticas e morais da época devem ser examinadas na relação mais próxima possível com o desenvolvimento econômico.

Política e moral, abstratamente, não têm sentido. Vemos políticos e homens públicos britânicos defendendo a escravidão hoje, criticando a escravidão amanhã, voltando a defender a escravidão depois de amanhã. Hoje são

imperialistas, amanhã anti-imperialistas, e igualmente pró-imperialistas na geração seguinte. E sempre com a mesma veemência. A defesa ou o ataque se dá sempre no plano elevado da moral ou da política. A coisa defendida ou atacada é sempre algo que se pode ver e tocar, medir em libras esterlinas ou em libras de peso, em dólares e centavos, jardas, pés e polegadas. Isso não é um crime. É um fato. É compreensível no momento. Mas os historiadores, escrevendo cem anos depois, não têm desculpas para continuar a envolver os verdadeiros interesses numa névoa de confusão.* Mesmo os grandes movimentos de massa, e o movimento abolicionista foi um dos maiores entre eles, mostram uma curiosa afinidade com o surgimento e o desenvolvimento de novos interesses e a necessidade de destruição dos antigos.

4. Um setor econômico ultrapassado, cuja derrocada, numa perspectiva histórica, parece determinada pela Providência, pode exercer um efeito de travamento e obstrução que só se explica pelos grandes serviços que prestou anteriormente e pela posição entrincheirada que conquistou.

De que outra maneira explicar a resistência encarniçada dos fazendeiros das Índias Ocidentais, quando qualquer observador imparcial, caso existisse algum, podia ver que a hora deles já tinha soado? No entanto, numa exposição simplificada como sempre deve ser um texto historiográfico, as declarações representativas de época, cuidadosamente selecionadas, geram um efeito enganoso de clareza nas intenções e nos objetivos.

5. As ideias construídas sobre esses interesses econômicos perduram por muito tempo após a destruição de tais interesses e continuam a causar seus velhos danos, que são ainda mais danosos porque os interesses a que correspondiam não existem mais.

Tais são as ideias da inadequação do branco ao trabalho nos trópicos e da inferioridade do negro, que o condenava à escravidão. Temos de nos precaver não só contra esses velhos preconceitos, mas também contra os novos que são criados constantemente. Nenhuma época está isenta deles.

Os itens apresentados não pretendem ser soluções para os problemas atuais. Estão registrados como pontos de referência que surgem quando mapeamos outro oceano que, em sua época, era tão tempestuoso quanto o nosso. Os historiadores não fazem nem guiam a história. Sua participação geralmente é tão pequena que chega a ser quase nula. Mas, se não aprendessem nada com a história, suas atividades não passariam de um floreio cultural ou de um passatempo agradável, e seriam igualmente inócuas nesses tempos conturbados.

* Um ilustre exemplo dessa tendência deplorável é o professor Coupland, da Universidade de Oxford.

Notas

PREFÁCIO À EDIÇÃO BRASILEIRA

1. Para os elementos biográficos de Eric Williams, ver, além de sua autobiografia *Inward Hunger. The Education of a Prime Minister* (Londres: Andre Deutsch, 1972), o livro de Ivar Oxaal, *Black Intellectuals Come to Power. The Rise of Creole Nationalism in Trinidad and Tobago*. Cambridge: Schenkman Publ. Co, 1968, p. 56 *passim*, e o livro mais recente de Colin A. Palmer, *Eric Williams & the Making of the Modern Caribbean*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2006.

2. Coupland teve papel de destaque na Comissão Peel sobre a Palestina (1936-37) e nas negociações com os líderes nacionalistas indianos, entre 1940 e 1947. Sobre a escola imperial britânica, veja-se com proveito a introdução de Wm. Roger Louis ao volume sobre historiografia da coleção *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press, 1999, v. 5, pp. 1-42.

3. Cf. R. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement* (1ª ed.: 1933). Londres: Frank Cass, 1964.

4. Howard Temperley ["Eric Williams and Abolition: the Birth of a New Orthodoxy", em Barbara Solow & Stanley Engerman (ed.), *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, pp. 229-57] e William Darity Jr. ["Eric Williams and Slavery: A West Indian Viewpoint?", em *Callaloo*, v. 20, n. 4, *Eric Williams and the Postcolonial Caribbean: A Special Issue*, Autumn, 1997, pp. 800-16] examinam as diferenças entre a tese de doutorado de 1938 e o livro de 1944. Atualmente, Darity Jr. prepara, com Dale Tomich, uma edição integral da tese, que será em breve publicada pelo Fernand Braudel Center da Universidade de Binghamton.

5. O ambiente de Howard é bem descrito por Darity Jr, op. cit., pp. 807-12.

6. Há edição em português: *Os jacobinos negros. Toussaint L'Ouverture e a Revolução de São Domingos* (1ª ed.: 1938; tradução de Afonso Teixeira Filho). São Paulo: Boitempo Editorial, 2000.

7. Oxaal, op. cit., pp. 75-6. A mesma passagem é citada por Richard B. Sheridan, "Eric Williams and *Capitalism and Slavery: a Biographical and Historiographical Essay*", em Barbara Solow & Stanley Engerman (ed.), *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 326.

8. A escravidão das plantations e o tráfico negreiro transatlântico, articulados ao mercado metropolitano por meio do comércio triangular, tiveram peso decisivo para a acumulação de capitais que levou à eclosão da Revolução Industrial (tese 1), que, ao vingar, exigiu a abolição do monopólio, do tráfico negreiro e da própria escravidão como condições necessárias para sua expansão (tese 2).

9. Cf. Frank Tannenbaum, "A Note on the Economic Interpretation of History", em *Political Science Quarterly*, v. 61, n. 2, jun. 1946, pp. 247-53. Um bom sumário das resenhas do livro pode ser lida em Sheridan, op. cit., pp. 319-21.

10. A informação a respeito das primeiras tiragens do livro foi retirada na introdução de Colin A. Palmer (pp. xviii-xix) à edição de 1994 da The University of North Carolina Press. As palavras de Sidney Mintz, em entrevista publicada em 2006, são bastante significativas a respeito dessa virada: "Houve todas essas resenhas e as pessoas repensaram e remexeram no livro, e por aí vai. Mas, você sabe, há muitos que tocam Bach, mas de uma forma ou de outra o jeito que eles tocam não se parece com Bach. Gostaria que a maior parte das pessoas que ganharam a vida nos dizendo o que estava errado com Eric Williams fosse ao menos tão inteligente como ele era. Se perguntarmos sobre os livros que se originaram de dissertações, este seria certamente um dos maiores do século. Agora também é interessante [...] ele saiu em 1944, pela Universidade da Carolina do Norte; a tiragem inicial foi algo em torno de mil exemplares, que levaram vinte anos para ser vendidos. Então, quando os estudos afro-americanos explodiram, trouxeram de volta Williams, e as edições em capa mole venderam algo como 300 mil cópias". Carnegie, Charles V.; Mintz, Sidney W. "The Anthropology of Ourselves: An Interview with Sidney W. Mintz", em *Small Axe*, v. 19, n. 1, mar. 2006, pp. 106-77, 137-8.

11. Em 2011, a Companhia das Letras publicou uma nova edição de *Formação do Brasil contemporâneo*, acrescida de uma entrevista com Fernando A. Novais e um posfácio de Bernardo Ricupero.

12. Cf. Alice P. Canabrava, *O açúcar nas Antilhas (1697-1755)* (1946). São Paulo: IPE/USP, 1981.

13. Ver, respectivamente, Celso Furtado, *Formação econômica do Brasil* (1959). São Paulo: Companhia das Letras, 2009, e Florestan Fernandes e Roger Bastide, *Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo*. São Paulo: Unesco/Anhembi, 1955.

14. Cf. Gerald R. Bosch Jr., "Eric Williams and the Moral Rhetoric of Dependency Theory", em *Callaloo*, v. 20, n. 4, *Eric Williams and the Postcolonial Caribbean: A Special Issue*, outono de 1997, pp. 817-27.

15. Cf. Fernando Henrique Cardoso, *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional. O negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul* (1962). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto, *Dependencia y Desarrollo en América Latina*. México: Siglo XXI, 1969.

16. Cf. Emília Viotti da Costa, *Da senzala à colônia* (1966). São Paulo: Brasiliense, 1989; Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1979.

17. Cf. David Brion Davis, *The Problem of Slavery in Western Culture* (1966) Oxford: Oxford University Press, 1988, pp. 223-61; Eugene Genovese, *O mundo dos senhores de escravos. Dois ensaios de interpretação* (1ª ed. ingl.: 1969; trad.port.). Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1979, pp. 80-101.

18. Cf. Ciro F. S. Cardoso, “O modo de produção escravista colonial na América”, em Theo Santiago (org.), *América colonial*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975; Jacob Gorender, *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978; José Roberto do Amaral Lapa (org.), *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.

19. Não é sem surpresa que se constata, na biografia de Eric Williams, a obtenção da Ordem do Cruzeiro do Sul em 1972, honraria que lhe foi concedida no período mais brutal do regime militar brasileiro, no exato momento que seu trabalho era referência importante para a historiografia de inspiração marxista que tratava do passado escravista colonial brasileiro. A condecoração, praxe nas relações internacionais brasileiras, foi oferecida ao primeiro-ministro de Trinidad e Tobago por ocasião de uma longa viagem do chanceler brasileiro, Mário Gibson Barboza, a diversos países da América do Sul. Há explicação para esse aparente descompasso. A política externa do governo Médici — conhecida como “diplomacia do interesse nacional” — afastou-se do alinhamento ideológico imediato dos governos Castelo Branco e Costa e Silva com os Estados Unidos, abrindo-se para novas relações bilaterais e multilaterais com países da América Latina, da África e do mundo árabe. Foi nesse contexto, por exemplo, que se promoveram gestões concretas de aproximação com a África Atlântica, apenas desenhada no governo Jânio, o que preparou o caminho para o imediato reconhecimento da independência de ex-colônias portuguesas no primeiro ano do governo Geisel. Uma política externa pragmática, focada no desenvolvimentismo, que, ademais, nutria vários pontos de contato com o que Williams vinha praticando desde o encaminhamento dado à crise de Chaguaramas em 1961, evento que esteve na base do seu rompimento político e pessoal com C.L.R. James. Ainda que Williams não seja nela nominalmente citado, a autobiografia de Mário Gibson Barboza [*Na Diplomacia, o traço todo da vida*. Rio de Janeiro: Record, 1992] é bastante elucidativa a respeito desses assuntos. Sobre Chaguaramas e a política externa de Williams, ver Oxaal, *Black Intellectuals*, pp. 117-36, e Palmer, *Eric Williams*, pp. 76-137.

20. No artigo “Estrutura e agência na historiografia da escravidão: a obra de Emília Viotti da Costa”, em A. C. Ferreira, H. G. Bezerra e T. R. de Luca (org.), *O*

historiador e seu tempo. São Paulo: Unesp, 2008, que examina os dois livros principais dessa notável historiadora [*Da senzala à colônia* (1966), e *Coroas de glória, lágrimas de sangue. A rebelião dos escravos de Demerara em 1823* (1ª ed. em inglês: 1994; tradução de Anna Olga de Barros Barreto). São Paulo: Companhia das Letras, 1998], efetuou um rápido balanço crítico dos ganhos e das perdas obtidos após os anos 1980.

21. Cf. Ciro F. S. Cardoso, *A Afro-América: A escravidão no Novo Mundo*. São Paulo: Brasiliense, 1982, pp. 86-90, 95-6, 108-9; *Escravo ou camponês? O protocampesinato negro nas Américas*. São Paulo: Brasiliense, 1987, pp. 14-6.

22. Ciro Flamarion Santana Cardoso (org.), *Escravidão e abolição no Brasil. Novas perspectivas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988, p. 100.

23. A bibliografia desse debate é enorme. Para o primeiro ponto, veja-se com proveito o livro de síntese de Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. Para o segundo ponto, as referências centrais são o livro de Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*. Londres: Macmillan, 1975, e os livros de Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1977; *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*. Nova York: Oxford University Press, 1986.

24. Essas críticas, formuladas de modo contundente a partir do final da década de 1960, nunca tiveram uma resposta direta do próprio Williams, haja vista que, naquela altura, sua carreira de historiador era coisa do passado. Sua história geral do Caribe (*From Columbus to Castro. The History of the Caribbean, 1492-1969* [1ª ed.: 1970]. Nova York: Vintage Books, 1984), não enfrentou a questão, servindo no fim das contas para situar sua posição no quadro político antilhano coevo.

25. Ver, respectivamente, Barbara Solow & Stanley Engerman (eds.), *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987 (com artigos de William A. Green, Barbara L. Solow, Joseph E. Inikori, David Richardson, Selwyn H. Carrington, Richard Dunn, Seymour Drescher, David Brion Davis, Howard Temperley, Michael Craton, Gavin Wright, Hilary Mc.D Beckles, Richard R. Sheridan); Thomas Bender (ed.), *The Antislavery Debate. Capitalism and Abolitionism as a Problem in Historical Interpretation*. Berkeley: University of California Press, 1992 (artigos de Thomas Haskell, David Brion Davis e John Ashworth); Robin Blackburn, *A queda do escravismo colonial, 1776-1848* (1998; tradução de Maria Beatriz de Medina). Rio de Janeiro: Record, 2002; Ronald Findlay, *The "Triangular Trade" and the Atlantic Economy of the Eighteenth Century: a Simple General-Equilibrium Model*. Princeton: Department of Economics/Princeton University, *Essays in International Finance*, nº 177, mar. 1990.

26. Novamente, a bibliografia é ampla. Para dois ensaios historiográficos recentes que esposam essa perspectiva, ver Sidney Chalhoub e Fernando

Teixeira da Silva, “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”, em *Cadernos AEL*, v. 14, n. 26, pp. 13-45, 2009, e Robert W. Slenes, “Brazil”, em Robert L. Paquette e Mark M. Smith (orgs.), *Oxford Handbook of Slavery in the Americas*. Nova York: Oxford University Press, 2010, pp. 111-33.

27. Cf. P. Linebaugh e M. Rediker, *A hidra de muitas cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário* (2000; tradução de Berilo Vargas). São Paulo: Companhia das Letras, 2008; A. J. O’Shaughnessy, *An Empire Divided. The American Revolution and the British Caribbean*. Filadélfia: University of Pennsylvania Press, 2000; I. Baucom, *Specters of the Atlantic. Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*. Durham: Duke University Press, 2005.

28. Cf. J. E. Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England. A Study in International Trade and Economic Development*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002; Christopher Leslie Brown, *Moral Capital. Foundations of British Abolitionism*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005; D. B. Ryden, *West Indian Slavery and British Abolition, 1783-1807*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009; G. Matthews, *Caribbean Slave Revolts and the British Abolitionist Movement*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006.

29. Cf. Robin Blackburn, *The American Crucible. Slavery, Emancipation and Human Rights*. Londres: Verso, 2011; Dale Tomich, *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, capital e economia mundial* (1ª ed.: 2004; tradução de Antonio de Padua Danesi). São Paulo: Edusp, 2011. Em livro recente, escrito em parceria com Márcia Berbel e Tâmis Parron, procurei seguir as sugestões de Blackburn e Tomich ao analisar de forma integrada a política da escravidão no Brasil e em Cuba nos quadros da economia-mundo capitalista. Ver *Escravidão e política. Brasil e Cuba, c.1790-1850*. São Paulo: Hucitec, 2010.

30. I. Calvino, *Por que ler os clássicos*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2009, p. 21.

1. A ORIGEM DA ESCRAVIDÃO NEGRA

1. C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History*. New Haven, 1934-38, I, pp. 12-4 e 19-20.

2. N. M. Crouse, *The French Struggle for the West Indies, 1665-1713*. Nova York, 1943, p. 7.

3. Adam Smith, *The Wealth of Nations* (1776). Nova York: Canaan, 1937, p. 538. Smith acrescentou um fator político, “a liberdade de gerir seus assuntos à sua maneira”. [*A riqueza das nações*. Trad. Alexandre Amaral Rodrigues e Eunice Ostrensky. São Paulo: Martins Fontes, 2003.]

4. H. Merivale, *Lectures on Colonization and Colonies* (1841). Oxford, 1928, p. 262.
5. Idem, ibidem, p. 385. A descrição é de lorde Sydenham, governador-geral do Canadá.
6. Merivale, op. cit., p. 256.
7. Idem, ibidem.
8. R. B. Flanders, *Plantation Slavery in Georgia*. Chapel Hill, 1933, pp. 15-6 e 20.
9. Merivale, op. cit., p. 269.
10. M. James, *Social Problems and Policy during the Puritan Revolution, 1640-1660*. Londres, 1930, p. 111.
11. Adam Smith, op. cit., p. 365.
12. J. Cairnes, *The Slave Power*. Nova York, 1862, p. 39.
13. G. Wakefield, *A View of the Art of Colonization*. Londres, 1849, p. 323.
14. Adam Smith, op. cit., pp. 365-6.
15. Merivale, op. cit., p. 303. Itálico de Merivale.
16. M. B. Hammond, *The Cotton Industry: An Essay in American Economic History*. Nova York, 1897, p. 39.
17. Cairnes, op. cit., p. 44; Merivale, op. cit., pp. 305-6. Sobre o esgotamento do solo e a expansão da escravatura nos Estados Unidos, ver W. C. Bagley, *Soil Exhaustion and the Civil War*. Washington, 1942.
18. Merivale, op. cit., pp. 307-8.
19. J. A. Saco, *Historia de la Esclavitud de los Indios en el Nuevo Mundo* (1879). Havana, 1932, I, Introdução, p. xxxviii. A Introdução é de Fernando Ortíz.
20. A. W. Lauber, *Indian Slavery in Colonial Times within the Present Limits of the United States*. Nova York, 1913, pp. 214-5.
21. J. C. Ballagh, *A History of Slavery in Virginia*. Baltimore, 1902, p. 51.
22. F. Ortíz, *Contrapunteo Cubano del Tabaco y el Azúcar*. Havana, 1940, p. 353.
23. Idem, ibidem, p. 359.
24. Lauber, op. cit., p. 302.
25. C. M. Haar, "White Indentured Servants in Colonial New York", *Americana* (julho de 1940), p. 371.
26. *Cambridge History of the British Empire*. Cambridge, 1929, I, p. 69.
27. Ver Andrews, op. cit., I, p. 59; K. F. Geiser, *Redemptioners and Indentured Servants in the Colony and Commonwealth of Pennsylvania*. New Haven, 1901, p. 18.
28. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 236.
29. C. M. MacInnes, *Bristol, a Gateway of Empire*. Bristol, 1939, pp. 158-9.
30. M. W. Jernegan, *Laboring and Dependent Classes in Colonial America, 1607-1783*. Chicago, 1931, p. 45.
31. H. E. Bolton e T. M. Marshall, *The Colonization of North America, 1492-1783*. Nova York, 1936, p. 336.

32. J. W. Bready, *England Before and After Wesley — The Evangelical Revival and Social Reform*. Londres, 1938, p. 106.

33. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 98. 16 de julho de 1662.

34. Geiser, op. cit., p. 18.

35. Ver G. Mittelberger, *Journey to Pennsylvania in the year 1750*. Filadélfia, 1898, p. 16; E. I. McCormac, *White Servitude in Maryland*. Baltimore, 1904, pp. 44 e 49; “Diary of John Harrower, 1773-1776”, *American Historical Review* (outubro de 1900), p. 77.

36. E. Abbott, *Historical Aspects of the Immigration Problem, Select Documents*. Chicago, 1926, p. 12 n.

37. Bready, op. cit., p. 127.

38. L. F. Stock (org.), *Proceedings and Debates in the British Parliament respecting North America*. Washington, 1924-1941, I, pp. 353 n. e 355; III, pp. 437 n. e 494.

39. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 221.

40. Idem, p. 463. Abril de 1667 (?).

41. Stock, op. cit., v, p. 229 n.

42. Jernegan, op. cit., p. 49.

43. J. D. Lang, *Transportation and Colonization*. Londres, 1837, p. 10.

44. Merivale, op. cit., p. 125.

45. J. D. Butler, “British Convicts Shipped to American Colonies”, *American Historical Review* (outubro de 1896), p. 25.

46. J. C. Jeaffreson (org.), *A Young Squire of the Seventeenth Century. From the Papers (A.D. 1676-1686) of Christopher Jeaffreson*. Londres, 1878, I, p. 258. Jeaffreson a Poyntz, 6 de maio de 1681.

47. Para as providências do próprio Cromwell a esse respeito, ver Stock, op. cit., I, p. 211. Cromwell ao presidente do Parlamento Lenthall, 17 de setembro de 1649.

48. V. T. Harlow, *A History of Barbados, 1625-1685*. Oxford, 1926, p. 295.

49. J. A. Williamson, *The Caribbee Islands Under the Proprietary Patents*. Oxford, 1926, p. 95.

50. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, XIII, p. 65. Joseph Crispe ao coronel Bayer, 10 de junho de 1689, de São Cristóvão: “Além dos franceses, temos um inimigo ainda pior nos católicos irlandeses”. Em Montserrat, os irlandeses, que eram na proporção de três para um inglês, ameaçaram entregar a ilha aos franceses (idem, p. 73; 27 de junho de 1689). O governador Codrington de Antígua preferia confiar a defesa de Montserrat aos poucos ingleses e seus escravos a contar com a “duvidosa lealdade” dos irlandeses (idem, pp. 112-3; 31 de julho de 1689). Ele tirou as armas dos irlandeses em Nevis e os enviou para a Jamaica (idem, p. 123; 15 de agosto de 1689).

51. H. J. Ford, *The Scotch-Irish in America*. Nova York, 1941, p. 208.

52. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 495. Petição de Barbados, 5 de setembro de 1667.
53. Stock, op. cit., I, pp. 288 n., 321 n. e 327.
54. Harlow, op. cit., pp. 297-8.
55. Mittelberger, op. cit., p. 19.
56. Stock, op. cit., I, p. 249. 25 de março de 1659.
57. Geiser, op. cit., p. 57.
58. E. W. Andrews (org.), *Journal of a Lady of Quality; Being the Narrative of a Journey from Scotland to the West Indies, North Carolina and Portugal, in the years 1774-1776*. New Haven, 1923, p. 33.
59. Jeaffreson, op. cit., II, p. 4.
60. J. A. Doyle, *English Colonies in America — Virginia, Maryland, and the Carolinas*. Nova York, 1889, p. 387.
61. MacInnes, op. cit., pp. 164-5; S. Seyer, *Memoirs Historical and Topographical of Bristol and its Neighbourhood*. Bristol, 1821-23, II, p. 531; R. North, *The Life of the Rt. Hon. Francis North, Baron Guildford*. Londres, 1826, II, pp. 24-7.
62. Seyer, op. cit., II, p. 532.
63. *Cambridge History of the British Empire*, I, pp. 563-5.
64. Ballagh, op. cit., p. 42
65. McCormac, op. cit., p. 75.
66. Idem, ibidem, p. 111.
67. C. A. Herrick, *White Servitude in Pennsylvania*. Filadélfia, 1926, p. 3.
68. Stock, op. cit., I, p. 249
69. Harlow, op. cit., p. 306.
70. Stock, op. cit., I, p. 250. 25 de março de 1659.
71. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, IX, p. 394. 30 de maio de 1676.
72. Sir W. Besant, *London in the Eighteenth Century*. Londres, 1902, p. 557.
73. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 229. Relatório do Comitê do Conselho de Agricultura nas Colônias, agosto de 1664 (?).
74. G. S. Callender, *Selections from the Economic History of the United States, 1765-1860*. Nova York, 1909, p. 48.
75. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, x, p. 574. 13 de julho de 1680.
76. H. J. Laski, *The Rise of European Liberalism*. Londres, 1936, pp. 199, 215 e 221.
77. Daniel Defoe, *Moll Flanders*. Ed. Abbey Classics, Londres, s/d, p. 71.
78. T. J. Wertenbaker, *The Planters of Colonial Virginia*. Princeton, 1922, p. 61.
79. Herrick, op. cit., p. 278.
80. Idem, ibidem, p. 12.
81. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 220. Petição de Comerciantes, Fazendeiros e Capitães de Navios de Comércio com as Fazendas, 12 de julho de 1664.

82. Harlow, op. cit., p. 307.
83. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, ix, p. 445. 15 de agosto de 1676.
84. U. B. Phillips, *Life and Labor in the Old South*. Boston, 1929, p. 25.
85. J. S. Bassett, *Slavery and Servitude in the Colony of North Carolina*. Baltimore, 1896, p. 77. Sobre a docilidade do escravo negro, ver pp. 201-8.
86. Flanders, op. cit., p. 14.
87. Cairnes, op. cit., p. 35 n.
88. Callender, op. cit., p. 764 n.
89. Cairnes, op. cit., p. 36.
90. Ortíz, op. cit., pp. 6 e 84.
91. A. G. Price, *White Settlers in the Tropics*. Nova York, 1939, p. 83.
92. Idem, ibidem, pp. 83 e 95.
93. Idem, ibidem, p. 92.
94. Idem, ibidem, p. 94.
95. E. T. Thompson, "The Climatic Theory of the Plantation", *Agricultural History* (janeiro de 1941), p. 60.
96. H. L. Wilkinson, *The World's Population Problems and a White Australia*. Londres, 1930, p. 250.
97. Idem, ibidem, p. 251.
98. R. Guerra, *Azúcar y Población en Las Antillas*. Havana, 1935, p. 20.
99. Williamson, op. cit., pp. 157-8.
100. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, x, p. 503. Governador Atkins, 26 de março de 1680.
101. Idem, vii, p. 141. Sir Peter Colleton ao governador Codrington, 14 de dezembro de 1670. Uma sugestão semelhante veio da Jamaica em 1686. Foi solicitada a autorização de se implantar a fabricação de algodão para empregar os brancos pobres. A resposta das autoridades britânicas foi que "quanto mais essas manufaturas forem encorajadas nas colônias, menos elas dependerão da Inglaterra". F. Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*. Londres, 1936, pp. 102-3.
102. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, xiv, pp. 446-7. Governador Russell, 23 de março de 1695.
103. C. S. S. Higham, *The Development of the Leeward Islands under the Restoration, 1660-1688*. Cambridge, 1921, p. 145.
104. Harlow, op. cit., p. 44.
105. Callender, op. cit., p. 762.
106. Merivale, op. cit., p. 62.
107. Harlow, op. cit., p. 293.
108. Idem, ibidem, p. 41.
109. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 529. "Some Observations on the Island of Barbadoes", 1667.

110. Harlow, op. cit., p. 41.
111. Idem, ibidem, p. 43.
112. Merivale, op. cit., p. 81.
113. F. W. Pitman, "The Settlement and Financing of British West India Plantations in the Eighteenth Century", em *Essays in Colonial History by Students of C. M. Andrews*. New Haven, 1931, p. 267.
114. Idem, ibidem, pp. 267-9.
115. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, I, p. 79. Governador sir Francis Wyatt e Conselho da Virgínia, 6 de abril de 1626.
116. Wertenbaker, op. cit., pp. 59, 115, 122-3, 131 e 151.
117. R. B. Vance, *Human Factors in Cotton Culture: A Study in the Social Geography of the American South*. Chapel Hill, 1929, p. 36.
118. J. A. Saco, *Historia de la Esclavitud de la Raza Africana en el Nuevo Mundo y en especial en los Países America-Hispanos*. Havana, 1938, I, Introdução, p. xxviii. A Introdução é de Fernando Ortíz.
119. T. Blanco, "El Prejuicio Racial en Puerto Rico", *Estudios Afrocaribínicos*, II (1938), p. 26.
120. Saco, *Historia de la Esclavitud de la Raza Africana*, Introdução, p. xxx.
121. *Immigration of Labourers into the West Indian Colonies and the Mauritius*, parte II, *Parliamentary Papers*, 26 de agosto de 1846, p. 60. Henry Light a lorde Stanley, 17 de setembro de 1845: "Como trabalhadores eles são inestimáveis, como cidadãos estão entre os melhores, e raramente são levados aos tribunais de justiça ou à polícia".
122. *Papers Relative to the West Indies, 1841-1842, Jamaica-Barbados*, p. 18. C. T. Metcalfe a lorde John Russell, 27 de outubro de 1841.
123. *Immigration of Labourers into the West Indian Colonies*, p. 111. William Reynolds a C. A. Fitzroy, 20 de agosto de 1845.
124. Esses números foram extraídos das tabelas em I. Ferenczi, *International Migrations*. Nova York, 1929, I, pp. 506-9, 516-8, 520, 534 e 537.
125. A tabela seguinte ilustra o uso de mão de obra chinesa nas fazendas canavieiras de Cuba em 1857:

Fazenda	Negros Chineses	
Flor de Cuba	409	170
San Martín	452	125
El Progreso	550	40
Armonía	330	20
Santa Rosa	300	30
San Rafael	260	20
Santa Susana	632	200

Esta última fazenda era realmente cosmopolita; a turma de escravos incluía 34 nativos de Yucatán. Esses números foram extraídos de J. G. Cantero, *Los*

Ingenios de la Isla de Cuba. Havana, 1857. As páginas do livro não são numeradas. Houve alguma oposição a essa mão de obra chinesa, com o argumento de que ela aumentava a heterogeneidade da população. “E o que perderemos com isso?”, foi a resposta. *Anales de la Real Junta de Fomento y Sociedad Económica de La Habana*. Havana, 1851, p. 187.

126. Ferenczi, op. cit., I, p. 527.

2. O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS

1. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 167. Renatus Enys ao secretário Bennet, 1º de novembro de 1663.

2. C. Whitworth (org.), *The Political and Commercial Works of Charles Davenant*. Londres, 1781, v, p. 146.

3. G. F. Zook, *The Company of Royal Adventurers trading into Africa*. Lancaster, 1919, pp. 9 e 16.

4. M. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest Explained and Improved*. Londres, 1759, II, pp. 148-9 e 236; Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in North America*. Londres, 1745, pp. 38-9; Postlethwayt, *The National and Private Advantages of the African Trade Considered*. Londres, 1746, pp. 113 e 122.

5. J. Gee, *The Trade and Navigation of Great Britain Considered*. Glasgow, 1750, pp. 25-6.

6. Whitworth, op. cit., II, pp. 37-40.

7. Idem, *ibidem*, v, pp. 140-1. Vale a pena ler o ensaio na íntegra, “Reflections upon the Constitution and Management of the African Trade”.

8. E. Donnan (org.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*. Washington, 1930-35, II, pp. 129-30.

9. Idem, *ibidem*, I, p. 265. Em 1681, essas dívidas foram estimadas em 271 mil libras. E. D. Collins, *Studies in the Colonial Policy of England, 1672-1680*. Annual Report of the American Historical Association, 1900, p. 185.

10. J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*. Bristol, 1893, p. 271.

11. Higham, op. cit., p. 158.

12. Latimer, op. cit., p. 272.

13. Anônimo, *Some Matters of Fact relating to the Present State of the African Trade*. Londres, 1720, p. 3.

14. Pitman, *The Development of the British West Indies, 1700-1763*. New Haven, 1917, p. 67.

15. Idem, *ibidem*, pp. 69-70 e 79.

16. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest*, II, pp. 479-80. Ver também pp. 149-51 e 154-5.

17. H. H. S. Aimes, *A History of Slavery in Cuba, 1511 to 1868*. Nova York, 1907, pp. 33 e 269.

18. W. E. H. Lecky, *A History of England in the Eighteenth Century*. Londres, 1892-1920, II, p. 244.

19. *Report of the Lords of the Committee of Privy Council Appointed for the Consideration of All Matters Relating to Trade and Foreign Plantations, 1788*, parte VI, "Evidence of Messrs. Baillie, King, Camden and Hubbert". Os números abaixo, extraídos do mesmo relatório (parte IV, nº 4 e nº 15, Suplemento nº 6 e Documentos recebidos após a data do relatório), dão algumas indicações sobre a amplitude do comércio de reexportação:

Colônia	Anos	Importações	Reexportações
Jamaica	1784-87	37841	14477
St. Kitts	1778-88	2784	1769
Dominica	1784-88	27553	15781
Granada	1784-92	44712	31210

Segundo Dundas, o total das importações das Índias Ocidentais Britânicas em 1791 foi de 74 mil, e o total de reexportações foi de 34 mil. *Cobbett's Parliamentary History of England* (daqui por diante citado como *Parl. Hist.*), XXIX, p. 1206. 23 de abril de 1792.

20. B. Edwards, *The History, Civil and Commercial, of the British Colonies in the West Indies*. Londres, 1801, I, p. 299.

21. J. Ramsay, "A Manuscript Entirely in His Own Hand Mainly Concerned with His Activities Towards the Abolition of the Slave Trade, 1787". Rhodes House Library, Oxford, f. 23 (v). "Memorial on the Supplying of the Navy with Seamen."

22. W. Enfield, *An Essay Towards the History of Liverpool*. Londres, 1774, p. 67.

23. Donnan, op. cit., II, p. 630. Pode-se ver o avanço de Liverpool na seguinte tabela:

Ano	Liverpool	Londres	Bristol
1720	21	60	39
1753	64	13	27
1771	107	58	23

Entre 1756 e 1786, Bristol enviou 588 navios à África, e Liverpool, 1858; entre 1795 e 1804, Liverpool enviou 1099 navios à África, Londres, 155, e Bristol, 29. (Os números para 1720 foram extraídos de *Some Matters of Fact*, p. 3; os demais, de MacInnes, op. cit., p. 191.)

24. *Cobbett's Parliamentary Debates* (doravante *Parl. Deb.*), IX, p.127. George Hibbert, 16 de março de 1807.

25. Correspondência entre Robert Bostock, mercador e mestre naval, e outros, dando detalhes sobre a comercialização de escravos dos navios de

Liverpool nas Índias Ocidentais, 1789-92. ms. vol., Liverpool Public Library. Bostock ao capitão James Fryer, 17 de julho de 1790.

26. MacInnes, op. cit., p. 202.

27. T. Clarkson, *History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*. Londres, 1839, p. 197.

28. Donnan, op. cit., I, p. 132. Companhia da Guiné a Francis Soane, 9 de dezembro de 1651.

29. Diários de bordo de navios negreiros de Liverpool (*Bloom* e outros); com correspondência e preços de escravos vendidos. ms. vol., Liverpool Public Library. Bostock a Knowles, 19 de junho de 1788.

30. E. Martin (org.), *Journal of a Slave Dealer*. "A View of some Remarkable Excedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757". Londres, 1930, pp. 77-8 e 97-8.

31. Latimer, op. cit., pp. 144-5.

32. A. P. Wadsworth e J. de L. Mann, *The Cotton Trade and Industrial Lancashire*. Manchester, 1931, pp. 228-9.

33. Donnan, op. cit., II, pp. 625-7.

34. Idem, ibidem, II, p. 631.

35. Latimer, op. cit., p. 476; Wadsworth e Mann, op. cit., p. 225.

36. Cit. Sir Thomas Mun em J. E. Gillespie, *The Influence of Oversea Expansion on England to 1700*. Nova York, 1920, p. 165.

37. Donnan, op. cit., II, p. 627.

38. J. Wallace, *A General and Descriptive History of the Ancient and Present State of the Town of Liverpool [...] together with a Circumstantial Account of the True Causes of its Extensive African Trade*. Liverpool, 1795, pp. 229-30. Para exemplos de subdivisão, ver também Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 224-5.

39. Edwards, op. cit., II, pp. 72, 74 e 87-9; J. Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*. Londres, 1735, p. 179. Para uma discussão moderna bem fundamentada, ver M. J. Herskovits, *The Myth of the Negro Past*. Nova York, 1941, pp. 34-50.

40. Correspondência entre Robert Bostock e outros. Bostock a Fryer, janeiro de 1790; Bostock a Flint, 11 de novembro de 1790.

41. W. Sypher, *Guinea's Captive Kings, British Anti-Slavery Literature of the XVIIIth Century*. Chapel Hill, 1942, p. 170. Os escravos eram examinados no mercado de Smithfield com o mesmo cuidado com que se examinava o gado; as principais qualidades ressaltadas eram a altura, boa dentição, membros flexíveis e ausência de doenças venéreas. Atkins, op. cit., p. 180.

42. E. F. Gay, "Letters from a Sugar Plantation in Nevis, 1723-1732", *Journal of Economic and Business History* (novembro de 1928), p. 164.

43. Donnan, op. cit., II, p. 626.

44. Correspondência entre Robert Bostock e outros. Bostock a Cleveland, 10 de agosto de 1789.

45. T. Clarkson, *Essay on the Impolicy of the African Slave Trade*. Londres, 1788, p. 29.

46. W. Roscoe, *A General View of the African Slave Trade Demonstrating its Injustice and Impolicy*. Londres, 1788, pp. 23-4.

47. A. Mackenzie-Grieve, *The Last Years of the English Slave Trade*. Londres, 1941, p. 178.

48. F. Caravaca, *Esclavos! El Hombre Negro: Instrumento del Progreso del Blanco*. Barcelona, 1933, p. 50.

49. Era a Companhia de Brandeburgo, às vezes chamada de Companhia de Emden, onde ficava sua sede. Criada em 1682, a companhia fundou dois assentamentos na costa africana e tentou obter possessões nas Índias Ocidentais, mas sem êxito. Donnan, op. cit., I, pp. 103-4.

50. Zook, op. cit., pp. 11-2 e 19.

51. R. I. e S. Wilberforce, *The Life of William Wilberforce*. Londres, 1838, I, p. 343. Certa vez, numa recepção matinal, Jorge III lhe cochichou zombeteiro: “Como vão seus clientes pretos, sr. Wilberforce?”. Em 1804, Wilberforce escreveu a Muncaster que “era realmente humilhante ver, na Câmara dos Lordes, quatro membros da família real aparecerem para votar contra os escravos pobres, desamparados e sem amigos”. Idem, ibidem, III, p. 182. 6 de julho de 1804.

52. Correspondência entre Robert Bostock e outros. Bostock a Fryer, 24 de maio de 1792. O duque recebeu uma baixela de prata como “o testemunho humilde mas respeitoso da gratidão do povo da Jamaica”. G. W. Bridges, *The Annals of Jamaica*. Londres, 1828, II, p. 263 n.

53. *Parl. Hist.*, xxx, p. 659. 11 de abril de 1793.

54. Andrews, op. cit., IV, p. 61.

55. C. M. Andrews, “Anglo-French Commercial Rivalry, 1700-1750”, *American Historical Review* (abril de 1915), p. 546.

56. Donnan, op. cit., II, p. 45.

57. *H. of C. Sess. Pap., Accounts and Papers, 1795-1796*. A. & P., 42, Série nº 100, Documento 848, pp. 1-21.

58. Add. mss. 12433. British Museum, ff. 13 e 19. Edward Law, 14 de maio de 1792.

59. P. Cunningham (org.), *The Letters of Horace Walpole*. Londres, 1891, II, p. 197. A sir H. Mann, 25 de fevereiro de 1750.

60. *Parl. Hist.*, xvii, pp. 507-8. 5 de maio de 1772.

61. R. Terry, *Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade*. Bulletin of the Newport Historical Society, julho de 1927, p. 10.

62. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, x, p. 611. “Evidence of Barbados Planters Before the Lords of Trade and Plantations”, 8 de outubro de

1680. Para uma vigorosa discordância da ideia de que os escravos não tinham outros meios de comunicação a não ser a língua dos senhores, ver Herskovits, op. cit., pp. 79-81.

63. *Calendar of State Papers*, xiv, p. 448. Governador Russell, 23 de março de 1695.

64. Ver abaixo, p. 270. O governador de Barbados foi contrário à construção de igrejas, alegando que, com a permissão de se reunirem para os cultos, os negros começariam a pensar em complôs e insurreições. C.O. 28 92. Public Record Office, 4 de novembro de 1823. Os fazendeiros justificaram sua posição alegando que os missionários incutiam ideias perigosas na cabeça dos escravos, ideias que eram subversivas à disciplina do trabalho nas plantações.

65. Lecky, op. cit., II, p. 249.

66. Sypher, op. cit., p. 14.

67. V. T. Harlow, *Christopher Codrington*. Oxford, 1928, pp. 211 e 215.

68. Sypher, op. cit., p. 65.

69. Latimer, op. cit., p. 100.

70. Idem, ibidem, p. 478.

71. S. H. Swinny, *The Humanitarianism of the Eighteenth Century and Its Results*, em F. S. Marvin (org.), *Western Races and the World*. Oxford, 1922, pp. 130-1.

72. L. Strachey, *Eminent Victorians*. Ed. Phoenix, Londres, 1929, p. 3.

73. Mackenzie-Grieve, op. cit., p. 162.

74. G. R. Wynne, *The Church in Greater Britain*. Londres, 1911, p. 120.

75. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato era de 12729,44 libras (pp. 19 e 22).

76. Wynne, op. cit., p. 120; C. J. Abbey e J. H. Overton, *The English Church in the Eighteenth Century*. Londres, 1878, II, p.107.

77. Abbey e Overton, op. cit., II, p. 106.

78. A. T. Gary, *The Political and Economic Relations of English and American Quakers, 1750-1785*. Tese de doutorado, Universidade de Oxford, 1935, p. 506. O exemplar consultado se encontra na Library of Friends' House, Londres.

79. H. H. Cadbury, *Colonial Quaker Antecedents to British Abolition of Slavery*. Friends' House, Londres, 1933, p. 1.

80. Gary, op. cit., pp. 173-4.

81. Ver *Liverpool Papers*, Add. mss. 38227. British Museum, f. 202, para uma carta sem data de lorde Hawkesbury, presidente do Conselho Privado, a lorde Rodney, aceitando a procuração de Rodney. Hawkesbury prometeu "fazer o melhor uso dela para defender a ilha da Jamaica e as outras ilhas das Índias Ocidentais que sua Senhoria tão gloriosamente defendeu contra um inimigo estrangeiro no memorável dia 12 de abril", e expressou seu pesar pela ausência de Rodney devido ao grave acesso de gota, que o impedia de "comparecer ao Parlamento e oferecer seu apoio pessoal aos que tanto precisam dele".

82. *Parl. Deb.*, VIII, p. 669. 5 de fevereiro de 1807.
83. F. J. Klingberg, *The Anti-Slavery Movement in England*. New Haven, 1926, p. 127.
84. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato era de 6207,7.6 libras (pp. 49 e 62).
85. Bready, op. cit., p. 341.
86. Zook, op. cit., p. 18.
87. Swinny, op. cit., p. 140.
88. G. Williams, *History of the Liverpool Privateers, with an Account of the Liverpool Slave Trade*. Liverpool, 1897, pp. 473-4.
89. Latimer, op. cit., p. 147.
90. M. Steen, *The Sun is My Undoing*. Nova York, 1941, p. 50.
91. M. D. George, *London Life in the Eighteenth Century*. Londres, 1925, pp. 137-8.
92. H. T. Catterall, *Judicial Cases Concerning Negro Slavery*. Washington, 1926-27, I, pp. 9 e 12.
93. Bready, op. cit., pp. 104-5.
94. R. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement*. Londres, 1933, pp. 55-6.
95. Sypher, op. cit., p. 63.
96. Catterall, op. cit., I, pp. 19-20; W. Massey, *A History of England During the Reign of George the Third*. Londres, 1865, III, pp. 178-9.
97. Anônimo, *Recollections of Old Liverpool, by a Nonagenarian*. Liverpool, 1863, p. 10.
98. Ramsay, ms. vol., f. 65. "An Address on the Proposed Bill for the Abolition of the Slave Trade."
99. G. Williams, op. cit., p. 586.
100. *Hansard, Third Series*, CIX, p. 1102. Hutt, 19 de março de 1850.
101. H. W. Preston, *Rhode Island and the Sea*. Providence, 1932, pp. 70 e 73. O autor era diretor do Departamento de Estado de Informação.
102. Latimer, op. cit., p. 142.
103. J. W. D. Powell, *Bristol Privateers and Ships of War*. Londres, 1930, p. 167.
104. H. R. F. Bourne, *English Merchants, Memoirs in Illustration of the Progress of British Commerce*. Londres, 1866, II, p. 63; J. B. Botsford, *English Society in the Eighteenth Century as Influenced from Oversea*. Nova York, 1924, p. 122; Enfield, op. cit., pp. 48-9. Sobre as atividades de Blundell no tráfico escravo, ver Donnan, op. cit., II, p. 492.
105. Para Cunliffe, ver Bourne, op. cit., II, p. 57; Botsford, op. cit., p. 122; Enfield, op. cit., pp. 43 e 49; Donnan, op. cit., II, pp. 492 e 497.
106. Donnan, op. cit., II, p. 631; J. Hughes, *Liverpool Banks and Bankers, 1760-1817*. Liverpool, 1906, p. 174.

107. L. H. Grindon, *Manchester Banks and Bankers*. Manchester, 1878, pp. 55, 79-80 e 187-8; Bourne, op. cit., II, pp. 64 e 78; Botsford, op. cit., p. 122; Donnan, op. cit., II, p. 492.

108. Donnan, op. cit., I, pp. 167-72.

109. Idem, ibidem, II, p. 468.

110. Latimer, op. cit., pp. 476-7.

111. Para exemplos, ver Wadsworth e Mann, op. cit., p. 216 n.; Hughes, op. cit., pp. 109, 139, 172, 174 e 176; Donnan, op. cit., II, p. 492 n.

112. L. B. Namier, "Antony Bacon, an Eighteenth Century Merchant", *Journal of Economic and Business History* (novembro de 1929), p. 21.

113. Donnan, op. cit., II, pp. 642-4 e 656-7 n.

114. *Parl. Deb.*, IX, p. 170. 23 de março de 1807.

115. Idem, VII, p. 230. 16 de maio de 1806.

116. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, III, p. 170. Wilberforce a John Newton, junho de 1804.

117. C.O. 137/91. "Petition of Committee of Jamaica House of Assembly on the Sugar and Slave Trade", 5 de dezembro de 1792.

118. Sypher, op. cit., pp. 157-8, 162-3, 186-8 e 217-9.

119. Idem, ibidem, p. 59; Bready, op. cit., p. 341.

120. *Parl. Hist.*, XIX, p. 305. 23 de maio de 1777.

121. Bready, op. cit., p. 102.

122. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest*, II, pp. 217-8; Savary des Bruslons, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce. With Large Additions and Improvements by M. Postlethwayt*. Londres, 1751, I, p. 25. Não é correto dizer, como faz Sypher (op. cit., p. 84), que Postlethwayt "tem uma visão sombria" do tráfico de escravos.

123. W. Snelgrave, *A New Account of Guinea and the Slave Trade*. Londres, 1754, pp. 160-1.

3. O COMÉRCIO BRITÂNICO E O COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

1. Adam Smith, op. cit., pp. 415-6 e 500-91.

2. W. Wood, *A Survey of Trade*. Londres, 1718, parte III, p. 193.

3. J. F. Rees, "The Phases of British Commercial Policy in the Eighteenth Century", *Economica* (junho de 1925), p. 143.

4. Gee, op. cit., p. 111.

5. Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar*, pp. 4 e 6.

6. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 565.

7. Whitworth, op. cit., II, p. 20.

8. J. Bennett, *Two Letters and Several Calculations on the Sugar Colonies and Trade*. Londres, 1738, p. 55.

9. Wood, op. cit., p. 156.

10. Sir D. Thomas, *An Historical Account of the Rise and Growth of the West India Colonies, and of the Great Advantages they are to England, in Respect to Trade*. Londres, 1690. O ensaio está impresso em *Harleian Miscellany*, II, p. 347.

11. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, p. 271.

12. *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte IV, nº 18, Apêndice.

13. J. H. Rose, *William Pitt and the Great War*. Londres, 1911, p. 370.

14. Adam Smith, op. cit., p. 366.

15. Whitworth, op. cit., II, p. 18.

16. As tabelas abaixo foram compiladas a partir de Sir C. Whitworth, *State of the Trade of Great Britain in Its Imports and Exports, Progressively from the Year 1697-1773*. Londres, 1776, parte II, pp. 1-2, 47-50, 53-72, 75-6, 78 e 82-91. Os valores estão em libras esterlinas.

Nas porcentagens gerais apresentadas no texto para o comércio com as colônias das Índias Ocidentais e do continente, incluí nos números das Índias Ocidentais os números do comércio de 1714-73 com localidades secundárias, como Santa Cruz, Monte Cristo, Santo Eustácio, e também o comércio com ilhas conquistadas pela Grã-Bretanha em guerra, mas depois devolvidas, como por exemplo Cuba, Guadalupe etc. Analogamente, os números para o continente, de 1714 a 1773, incluem o Canadá, a Flórida etc. Quanto à importância relativa dessas diferentes áreas, ver, deste livro, capítulo 6, pp. 167-8, e nota 36.

Para entender essas estatísticas em sua perspectiva adequada, devem-se incluir os números gerais do comércio internacional britânico. São os seguintes (idem, *ibidem*, parte I, pp. 78-9):

Ano	Importações britânicas	Exportações britânicas				
1697	3482586	3525906				
1773	11406841	14763252				
1714-73	492146670	730962105				
Colônia	Ano	Imp. Brit.	de %	Exp. Brit. p/	%	%
Índias Ocidentais	1697	326536	9,3	142795	4	7
Continente	1697	279852	8	140129	3,9	6
África	1697	6615	...	13435
Índias Ocidentais	1773	2830853	24,8	1270846	8,6	15,5
Continente	1773	1420471	12,5	2375797	16,1	14,5
África	1773	68424	...	662112
Índias Ocidentais	1714-73	101264818	20,5	45389988	6,2	12
Continente	1714-73	55552675	11,3	69903613	9,6	10,2
África	1714-73	2407447	0,5	15235829	2,1	1,4

Importações e exportações para cada uma das colônias abaixo especificadas:

	<i>Imp. Brit. de</i>		<i>Exp. Brit. p/</i>		<i>Imp. Brit. de Exp. Brit. p/</i>	
<i>Colônia</i>	1697	1773	1697	1773	1714-1773	1714-1773
Antígua	28209	112779	8029	93323	12785262	3821726
Barbados	196532	168682	77465	148817	14506497	7442652
Jamaica	70000	1286888	40726	683451	42259749	16844990
Montserrat	14699	47911	3532	14947	3387237	537831
Nevis	17096	39299	13043	9181	3636504	549564
Carolina	12374	456513	5289	344859	11410480	8423588
Nova Inglaterra	26282	124624	68468	527055	4134392	16934316
Nova York	10093	76246	4579	289214	1910796	11377696
Pensilvânia	3347	36652	2997	426448	1115112	9627409
Virgínia e Maryland	227756	589803	58796	328904	35158481	18391097
Geórgia	85391		62932	622958 A	746093 A	
St. Kitts	150512		62607	13305659	3181901	
Tobago	20453		30049	49587 B		122093 B
Granada	445041				1179279 C	
São Vicente	145619		38444	672991		235665
Dominica	248868		43679		322294 D	
Índ. Ocid. Hisp.	35941		15114			
Tortola	48000		26927	863931 E	220038 E	
Anguilla					29933 F	1241 F
Índ.Ocid. em geral					220448 G	
Baía de Hudson					583817	211336

A 1732-73

B 1764-73

C 1762-73

D 1763-73

E 1748-73

F 1750-70

G 1714-68

17. Bennett, op. cit., pp. 50 e 54.

18. Stock, op. cit., iv, p. 329. Sir John Barnard, 28 de março de 1737.

19. Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar*, pp. 13-4.

20. E. D. Ellis, *An Introduction to the History of Sugar as a Commodity*. Filadélfia, 1905, p. 82.

21. Whitworth, *Works of Davenant*, II, p. 10.

22. H. See, *Modern Capitalism, its Origin and Evolution*. Nova York, 1928, p. 104.

23. L. A. Harper, *The English Navigation Laws*. Nova York, 1939, p. 242.
24. Andrews, *The Colonial Period*, IV, p. 9.
25. Idem, *ibidem*, IV, pp. 65, 71, 126 e 154-5.
26. Ver o estudo de G. P. Insh, *The Company of Scotland Trading to Africa and the Indies*. Londres, 1932.
27. Collins, *op. cit.*, p. 143.
28. Idem, *ibidem*, p. 157. Em 1697, o governador da Jamaica pediu uma flexibilização das Leis de Navegação por sete anos para garantir a recuperação. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, XV, p. 386. Beeston a Blathwayt, 27 de fevereiro de 1697.
29. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, IX, pp. 474-5. 26 de outubro de 1676.
30. Stock, *op. cit.*, IV, p. 828. 30 de maio de 1739.
31. Andrews, *The Colonial Period*, II, p. 264.
32. *Parl. Hist.*, XXIX, p. 343. Conselheiro municipal Watson, 18 de abril de 1791; Donnan, *op. cit.*, II, p. 606.
33. *Holt and Gregson Papers*. Liverpool Public Library, X, p. 429. Carta intitulada "Commerce", na letra de Gregson, sem data.
34. G. L. Beer, *The Old Colonial System*. Nova York, 1933, I, p. 17.
35. Idem, *ibidem*, I, p. 43 n.
36. Stock, *op. cit.*, III, p. 355.
37. Essa proporção foi obtida tomando a média das 122 mil toneladas para as Índias Ocidentais nos cinco anos de 1710 a 1714 e comparando-a com as 243600 toneladas do comércio de exportação em 1709, dadas em A. P. Usher, "The Growth of English Shipping, 1572-1922", *Quarterly Journal of Economics* (maio de 1928), p. 469.
38. Usher, *op. cit.*, p. 469. Em 1787, 998637 toneladas.
39. Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 66.
40. R. Stewart-Browne, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century*. Liverpool, 1932, pp. 117, 119, 126-7 e 130. Sobre o comércio de escravos de Baker & Dawson com as colônias espanholas, ver Donnan, *op. cit.*, II, p. 577 n.; Aimes, *op. cit.*, p. 36; *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte VI.
41. Enfield, *op. cit.*, p. 26, cita 5.967 marinheiros em 1771. Gregson afirma que havia 3 mil empregados no tráfico de escravos. *Holt and Gregson Papers*, X, p. 434. Carta sem data a T. Brooke, M.P.
42. Os setores da navegação mercantil de Londres fizeram uma petição em 1708 a favor do monopólio. Contra o monopólio, os armadores de Whitehaven encaminharam duas petições em 1709 e 1710; os construtores navais de Londres e redondezas enviaram três petições em 1708 e 1710; e há uma petição dos construtores navais de várias cidades em 1709. Stock, *op. cit.*, III, pp. 204 n., 207 n., 225 n., 226, 249, 250 n. e 251.
43. *Holt and Gregson Papers*, X, pp. 375 e 377.

44. Enfield, op. cit., p. 89.
45. *Holt and Gregson Papers*, x, p. 435. Gregson a Brooke.
46. MacInnes, op. cit., p. 337.
47. *Parl. Hist.*, xxix, p. 343. Conselheiro municipal Watson, 18 de abril de 1791.
48. J. G. Broodbank, *History of the Port of London*. Londres, 1921, I, pp. 76-82 e 89-108; W. S. Lindsay, *A History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*. Londres, 1874-76, II, pp. 415-20.
49. Latimer, op. cit., p. 6.
50. W. N. Reid e J. E. Hicks, *Leading Events in the History of the Port of Bristol*. Bristol, s/d, p. 106; J. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*. Bristol, 1900, p. 334; W. Barrett, *The History and Antiquities of the City of Bristol*. Bristol, 1780, p. 186; J. A. Fraser, *Spain and the West Country*. Londres, 1935, pp. 254-5.
51. J. F. Nicholls e J. Taylor, *Bristol Past and Present*. Bristol, 1881-82, III, p. 165.
52. MacInnes, op. cit., p. 335.
53. Idem, ibidem, p. 202.
54. Idem, ibidem, p. 233.
55. Barrett, op. cit., p. 189.
56. Idem, ibidem. Os navios provenientes das Índias Ocidentais correspondiam a 16209 toneladas, de um total de 48125 toneladas; os navios com destino às Índias Ocidentais representavam 16913 toneladas, de um total de 46729 toneladas.
57. MacInnes, op. cit., pp. 236 e 367.
58. Idem, ibidem, pp. 358 e 370.
59. Idem, ibidem, pp. 228, 230, 235, 363 e 370.
60. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A cifra exata foi de 62335,05 libras. A família possuía integralmente 954 escravos e tinha parte na propriedade de outros 456 (pp. 117, 120, 132 e 168).
61. MacInnes, op. cit., p. 371.
62. Enfield, op. cit., pp. 11-2.
63. P. Mantoux, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*. Londres, 1928, p. 108.
64. Enfield, op. cit., p. 67.
65. Fraser, op. cit., pp. 254-5.
66. Enfield, op. cit., p. 69.
67. Mantoux, op. cit., p. 109.
68. Clarkson, *Essay on the Impolicy*, pp. 123-5.
69. J. Corry, *The History of Lancashire*. Londres, 1825, II, p. 690.
70. H. Smithers, *Liverpool, Its Commerce, Statistics and Institutions*. Liverpool, 1825, p. 105.

71. Mackenzie-Grieve, op. cit., p. 4.
72. G. Williams, op. cit., p. 594.
73. *Holt and Gregson Papers*, x, pp. 367, 369, 371 e 373.
74. J. A. Picton, *Memorials of Liverpool*. Londres, 1873, I, p. 256.
75. MacInnes, op. cit., p. 191.
76. J. Touzeau, *The Rise and Progress of Liverpool from 1551 to 1835*. Liverpool, 1910, II, pp. 589 e 745.
77. "Robin Hood" e "The Liverpool Slave Trade", *The Commercial World and Journal of Transport* (25 de fevereiro de 1893), pp. 8-10, e idem (4 de março de 1893), p. 3.
78. G. Eyre-Todd, *History of Glasgow*. Glasgow, 1934, III, p. 295.
79. Donnan, op. cit., II, pp. 567-8.
80. Stock, op. cit., II, p. 109.
81. Donnan, op. cit., I, p. 267.
82. Stock, op. cit., II, p. 179.
83. Donnan, op. cit., I, pp. 413 e 417-8; Stock, op. cit., II, pp. 162 n. e 186 n., e III, pp. 207 n. e 302 n.
84. Donnan, op. cit., I, p. 379.
85. Idem, ibidem, I, pp. 411 e 418 n.
86. Stock, op. cit., II, pp. 29 n., 89 n., 94 e 186 n.
87. Idem, ibidem, II, p. 20; III, pp. 90, 224 n. e 298; IV, pp. 293-7.
88. Idem, ibidem, IV, pp. 161 n. e 162 n.
89. Idem, ibidem, III, p. 45.
90. J. James, *History of the Worsted Manufacture in England from the Earliest Times*. Londres, 1857, Apêndice, p. 7.
91. A. S. Turberville, *Johnson's England*. Oxford, 1933, I, pp. 231-2.
92. Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 147-66.
93. *Holt and Gregson Papers*, x, pp. 422-3.
94. *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte VI. Depoimento do sr. Taylor.
95. *Holt and Gregson Papers*, x, p. 423.
96. Donnan, op. cit., II, pp. 337 n., 521 e 522 n.
97. Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 149, 156-7, 231, 233, 243-7 e 447.
98. Idem, ibidem, pp. 229 n., 231 e 231 n.
99. *Cambridge History of the British Empire*, II, p. 224; Wadsworth e Mann, op. cit., p. 190.
100. Os números das importações britânicas constam em J. Wheeler, *Manchester, its Political, Social and Commercial History, Ancient and Modern*. Manchester, 1842, pp. 148 e 170; as importações das Índias Ocidentais em L. J. Ragatz, *Statistics for the Study of British Caribbean History, 1763-1833*. Londres, s/d, p. 15, Tabela VI.
101. Wadsworth e Mann, op. cit., p. 169.

102. Fraser, op. cit., p. 241.
103. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 302; Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 340.
104. Nicholls e Taylor, op. cit., III, p. 34.
105. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, pp. 280-1 e 318-20.
106. *The New Bristol Guide*. Bristol, 1799, p. 70.
107. Donnan, op. cit., II, pp. 602-4.
108. Reid e Hicks, op. cit., p. 66; MacInnes, op. cit., p. 371.
109. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, pp. 44-5 e 88.
110. Bourne, op. cit., II, pp. 17-8; Botsford, op. cit., pp. 120 e 123.
111. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A cifra exata era de 17868,16.8 libras (pp. 68-9 e 167-8).
112. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 39-40 e 150-4.
113. Enfield, op. cit., p. 90; T. Kaye, *The Stranger in Liverpool; or, an Historical and Descriptive View of the Town of Liverpool and its Environs*. Liverpool, 1829, p. 184. Para os Brancker e o comércio escravo, ver Donnan, op. cit., II, p. 655 n.
114. Stock, op. cit., I, pp. 385 e 390.
115. Whitworth, *Works of Davenant*, II, p. 37.
116. C. W. Cole, *French Mercantilism, 1683-1700*. Nova York, 1943, pp. 87-8. A proibição vigora ainda hoje. Ver J. E. Dalton, *Sugar, A Case Study of Government Control*. Nova York, 1937, pp. 265-74.
117. Bennett, op. cit., "Introdução", p. xxvii.
118. Anônimo, *Some Considerations Humbly Offered upon the Bill Now Depending in the House of Lords, Relating to the Trade Between the Northern Colonies and the Sugar-Islands*. Londres, 1732, p. 15.
119. F. Cundall, *The Governors of Jamaica in the First Half of the Eighteenth Century*. Londres, 1937, p. 178.
120. *Parl. Hist.*, XIV, 1293-94. 26 de janeiro de 1753; Anônimo, *An Account of the Late Application to Parliament from the Sugar Refiners, Grocers, etc., of the Cities of London and Westminster, the Borough of Southwark, and of the City of Bristol*. Londres, 1753, pp. 3-5 e 43.
121. Stock, op. cit., V, p. 559. 23 de março de 1753.
122. *H. of C. Sess. Pap.*, "Reports, Miscellaneous, 1778-1782", vol. 35, 1781. *Report from the Committee to whom the Petition of the Sugar Refiners of London Was Referred*. Ver, em especial, o depoimento de Frances Kemble.
123. Stock, op. cit., IV, p. 132 n.; Ragatz, *Statistics*, p. 17, Tabela XI.
124. Saugnier e Brisson, *Voyages to the Coast of Africa*. Londres, 1792, p. 285.
125. R. Muir, *A History of Liverpool*. Londres, 1907, p. 197.
126. Donnan, op. cit., II, p. 529 n.

127. Stock, op. cit., iv, pp. 303, 306 e 309.
128. Anônimo, *Short Animadversions on the Difference Now Set Up Between Gin and Rum, and Our Mother Country and Colonies*. Londres, 1769, pp. 8-9.
129. Stock, op. cit., iv, p. 310.
130. *Windham Papers*. British Museum, Add. mss. 37886, ff. 125-8. "Observations on the Proposal of the West India Merchants to Substitute Sugar in the Distilleries Instead of Barley." Anônimo, provavelmente 1807.
131. *Hansard, Third Series*, v, p. 82. 20 de julho de 1831.
132. E. R. Johnson et al., *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*. Washington, 1915, i, p. 118. As exportações para a África foram de 292966 galões, num total de 349281.
133. J. Corry e J. Evans, *The History of Bristol, Civil and Ecclesiastical*. Bristol, 1816, ii, pp. 307-8; Saugnier e Brisson, op. cit., pp. 296-9.
134. Saugnier e Brisson, op. cit., p. 217.
135. Stock, op. cit., ii, p. 264 n.
136. Donnan, op. cit., i, pp. 234 n. e 300 n.
137. Idem, ibidem, i, pp. 256 e 262; ii, p. 445.
138. Idem, ibidem, i, p. 283.
139. Stock, op. cit., iii, pp. 207 n., 225 n., 250 n. e 278 n. (Birmingham); pp. 204 n. e 228 n. (Londres).
140. Donnan, op. cit., ii, p. 98.
141. W. H. B. Court, *The Rise of the Midland Industries*. Oxford, 1938, pp. 145-6.
142. T. S. Ashton, *Iron and Steel in the Industrial Revolution*. Manchester, 1924, p. 195.
143. Stock, op. cit., iv, p. 434.
144. R. K. Dent, *The Making of Birmingham: Being a History of the Rise and Growth of the Midland Metropolis*. Birmingham, 1894, p. 147.
145. H. Hamilton, *The English Brass and Copper Industries to 1800*. Londres, 1926, pp. 137-8, 149-51 e 286-92.
146. E. Shiercliff, *The Bristol and Hotwell Guide*. Bristol, 1789, p. 16.
147. A. H. Dodd, *The Industrial Revolution in North Wales*. Cardiff, 1933, pp. 156-7.
148. Donnan, op. cit., i, p. 237.
149. Stewart-Browne, op. cit., pp. 52-3.
150. Donnan, op. cit., ii, pp. 610-1.
151. Idem, ibidem, ii, p. 609.
152. H. Scrivenor, *A Comprehensive History of the Iron Trade*. Londres, 1841, pp. 344-6 e 347-55. As porcentagens foram calculadas a partir das tabelas dadas.

4. OS INTERESSES ECONÔMICOS DAS ÍNDIAS OCIDENTAIS

1. Adam Smith, op. cit., p. 158.
2. R. Cumberland, *The West Indian: A Comedy*. Londres, ed. 1775, Ato I, Cena III. Há um breve comentário sobre a peça em Sypher, op. cit., p. 239.
3. Stock, op. cit., v, p. 259. William Beckford, 8 de fevereiro de 1747.
4. F. W. Pitman, "The West Indian Absentee Planter as a British Colonial Type". *Proceedings of the Pacific Coast Branch of the American Historical Association*, 1927, p. 113.
5. Whitworth, *Works of Davenant*, II, p. 7.
6. Cumberland, op. cit., Ato I, Cena V. Também citado em Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, p. 124.
7. Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, p. 125.
8. Merivale, op. cit., pp. 82-3.
9. L. J. Ragatz, *Absentee Landlordism in the British Caribbean, 1750-1833*. Londres, s/d, pp. 8-20; Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, pp. 117-21.
10. R. M. Howard (org.), *Records and Letters of the Family of the Longs of Longville, Jamaica, and Hampton Lodge, Surrey*. Londres, 1925, I, pp. 11-2; Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*, p. 26.
11. J. Britton, *Graphical and Literary Illustrations of Fonthill Abbey, Wiltshire, with Heraldical and Genealogical Notices of the Beckford Family*. Londres, 1823, pp. 25-6.
12. Idem, ibidem, pp. 26-8, 35 e 39.
13. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 15160,2.9 libras (pp. 20-1 e 64-5).
14. J. Murch, *Memoir of Robert Hibbert, Esquire*. Bath, 1874, pp. 5-6, 15, 18-9, 97, 99 e 104-5.
15. Broodbank, op. cit., I, pp. 102-3; A. Beaven, *The Aldermen of the City of London*. Londres, 1908-13, II, p. 203.
16. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 31121,16.0 libras (pp. 20, 22, 46, 52, 67 e 79).
17. Ver a página de rosto do primeiro volume do Diário de Hibbert. A mansão da família na Duke Street, Kingston, Jamaica, foi construída por Thomas Hibbert quando chegou à ilha em 1734. Inicialmente chamada de "Hibbert's House", ela serviu por algum tempo como quartel-general do comandante-chefe das Forças Armadas e era popularmente conhecida como "Headquarters House". Mais tarde abrigou os escritórios do secretário colonial e a Câmara do Conselho Legislativo. Ver *Papers relating to the Preservation of Historic Sites and Ancient Monuments and Buildings in the West Indian Colonies*, Cd. 6428. His Majesty's Stationery Office, 1912, p. 13.
18. Howard, op. cit., I, pp. 67 e 71.
19. Idem, ibidem, I, p. 177.

20. C. de Thierry, "Distinguished West Indians in England", *United Empire* (outubro de 1912), p. 831.

21. Anônimo, *Fortunes Made in Business*. Londres, 1884, II, pp. 117-9, 122-4, 130 e 134; Bourne, op. cit., II, p. 303.

22. *Correspondence Between John Gladstone, M. P. and James Cropper, on the Present State of Slavery in the British West Indies and in the United States of America, and on the Importation of Sugar from the British Settlements in India*. Liverpool, 1824.

23. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 85606,02 libras (pp. 23, 58 e 120-1).

24. Harlow, *Christopher Codrington*, pp. 210-42.

25. A. Warner, *Sir Thomas Warner, Pioneer of the West Indies*. Londres, 1933, pp. 119-23, 126 e 132.

26. Edwards, op. cit., I, Introdução, p. ix.

27. MacInnes, op. cit., pp. 308-10.

28. C. Wright e C. E. Fayle, *A History of Lloyd's, from the Founding of Lloyd's Coffee House to the Present Day*. Londres, 1928, p. 286.

29. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 151-2.

30. L. J. Ragatz, *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean, 1763-1833*. Nova York, 1928, p. 51.

31. *Parl. Hist.*, xxxiv, p. 1102. Duque de Clarence, 5 de julho de 1799.

32. Ragatz, *Fall of the Planter Class*, p. 50.

33. Botsford, op. cit., p. 148; A. Ponsonby, *English Diaries*. Londres, 1923, p. 284.

34. MacInnes, op. cit., p. 236.

35. Bready, op. cit., p. 157.

36. G. W. Dasent, *Annals of an Eventful Life*. Londres, 1870, I, pp. 9-10.

37. Sypher, op. cit., p. 255.

38. L. B. Namier, *The Structure of Politics at the Accession of George III*. Londres, 1929, I, p. 210.

39. L. M. Penson, *The Colonial Agents of the British West Indies*. Londres, 1924, pp. 185-7.

40. A. S. Turberville, *English Men and Manners in the Eighteenth Century*. Oxford, 1926, p. 134.

41. Lecky, op. cit., I, p. 251, citando Bolingbroke.

42. Cumberland, op. cit., Ato I, Cena v. Também citado em Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, p. 124.

43. J. Latimer, *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*. Bristol, 1887, pp. 137-8.

44. *Recollections of Old Liverpool*, pp. 76-82. Representativo da nova tendência, rival da indiana ocidental, William Ewart, que iria desempenhar um papel importante na destruição do monopólio e da escravidão nas Índias

Ocidentais, tinha o apoio, entre outros, de Brancker e Earle, cujos vínculos com a escravidão e o tráfico negreiro já foram citados. John Bolton recebeu 15391,17.11 libras por 289 escravos na Guiana Inglesa. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48, p. 131. Em 1798, Bolton tinha seis navios que foram para a África e transportaram 2534 escravos. Donnan, op. cit., II, pp. 642-4.

45. Penson, op. cit., p. 176.

46. Enfield, op. cit., p. 92.

47. C. de Thierry, "Colonials at Westminster", *United Empire* (janeiro de 1912), p. 80.

48. Beaven, op. cit., II, p. 139.
49. Reid e Hicks, op. cit., 57.
50. *Fortunes Made in Business*, II, pp. 127 e 129-31.
51. *Hansard, Third Series*, LXXVIII, p. 469. John Bright, 7 de março de 1845.
52. De Thierry, "Colonials at Westminster", p. 80.
53. *Hansard, Third Series*, XVIII, p. 111. 30 de maio de 1833.
54. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A indenização paga foi de 4866,19.11 libras (p. 19).
55. Ragatz, *Fall of the Planter Class*, p. 53.
56. De Thierry, "Colonials at Westminster", p. 80.
57. *Hansard, Third Series*, X, p. 1238. 7 de março de 1832.
58. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A soma paga foi de 12281,5.10 libras (pp. 24 e 53).
59. C.O. 137/100. Balcarres a Portland, 16 de setembro de 1798.
60. Anônimo, *A Report of the Proceedings of the Committee of Sugar Refiners for the Purpose of Effecting a Reduction in the High Prices of Sugar, by Lowering the Bounty of Refined Sugar Exported, and Correcting the Evils of the West India Monopoly*. Londres, 1792, p. 34.
61. Anônimo, *A Merchant to his Friend on the Continent: Letters Concerning the Slave Trade*. Liverpool, s/d. Ao lorde Hawkesbury, "como defensor do comércio deste país em geral, e fomentador seu, assunto destas cartas".
62. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38223, ff. 170 e 175. 8 e 12 de setembro de 1788.
63. Idem, Add. mss. 38231, f. 59. Thomas Naylor, prefeito, a Hawkesbury, 10 de julho de 1796; f. 60, "Minutes of the Common Council", 6 de julho de 1796; f. 64, Hawkesbury a Naylor, 16 de julho de 1796.
64. Bourne, op. cit., II, p. 135 n. Macaulay o descreveu como "um demagogo analfabeto, barulhento, muito convencido, cujo inglês vulgar e farrapos de um latim mal pronunciado eram motivo de piada dos jornais". Idem, ibidem. Para Horace Walpole, ele era "um tolo fanfarrão e barulhento". *The Letters of Horace Walpole*, V, p. 248. Walpole ao conde de Stratford, 9 de julho de 1770. O conhecimento de latim de Beckford é ilustrado por seu famoso "*omnium meum mecum porto*". Beaven, op. cit., II, p. 211. Era só o que se poderia esperar do fruto de uma sociedade que falava apenas em fazendas e para a qual Dryden não passava de um nome. Steen, op. cit., pp. 430 e 433.
65. *Guide to the Guildhall of the City of London*. Londres, 1927, pp. 58-9.
66. Beaven, op. cit., II, p. 139.
67. R. Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*. Oxford, 1936, p. 509.
68. E. J. Stapleton (org.), *Some Official Correspondence of George Canning*. Londres, 1887, I, p. 134. A Liverpool, 9 de janeiro de 1824. "Esse problema

tremendamente difícil [...]. Existem nós que não podem ser desfeitos de uma hora para outra, e não devem ser cortados [...]. É preciso ter cuidado para não se confundir [...] o que é moralmente verdadeiro com o que é historicamente falso [...] Não podemos legislar nesta Câmara como se estivéssemos legislando para um novo mundo." *Hansard, New Series*, ix, pp. 275, 278 e 282. 15 de maio de 1823.

69. *Despatches, Correspondence and Memoranda of Field Marshal Arthur, Duke of Wellington*. Londres, 1867-80, v, p. 603. Memorando para Sir George Murray, 16 de maio de 1829.

70. *Huskisson Papers*. British Museum, Add. mss. 38745, ff. 182-3. A Joseph Sandars, 22 de janeiro de 1824. Ver também idem, f. 81: "Parece-me não pouco importante que o presidente do Conselho do Comércio e membro por Liverpool deva sair o mais breve possível". Huskisson a Canning sobre sua filiação na Sociedade Contra a Escravidão, 2 de novembro de 1823.

71. Idem, Add. mss. 38752, f. 26. Huskisson a Horton, 7 de novembro de 1827. Para a carta de renúncia de Canning do Conselho de Governadores da Instituição Africana, ver idem, Add. mss. 38745, ff. 69-70. 26 de outubro de 1823.

72. Idem, Add. mss. 38752, ff. 26-7.

73. W. Smart, *Economic Annals of the Nineteenth Century*. Londres, 1910-17, II, p. 545.

74. *The Right in the West India Merchants to a Double Monopoly of the Sugar-Market of Great Britain, and the Expedience of all Monopolies, Examined*. Londres, s/d., pp. 59-60.

75. Stock, op. cit., v, p. 261. 8 de fevereiro de 1747.

76. Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*, p. 100.

77. *Parl. Hist.*, XIII, p. 641. 13 de fevereiro de 1744.

78. Idem, pp. 652 e 655. 20 de fevereiro de 1744.

79. Pares, op. cit., pp. 508-9.

80. Penson, op. cit., p. 228.

5. A INDÚSTRIA BRITÂNICA E O COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

1. Hughes, op. cit., pp. 56-7 e 217.

2. Idem, ibidem, pp. 91-7 e 101; Grindon, op. cit., pp. 42, 54, 79-82 e 185-9; Botsford, op. cit., p. 122; Bourne, op. cit., II, pp. 78-9; Donnan, op. cit., II, pp. 493 e 656.

3. Hughes, op. cit., pp. 170-4. Em 1799, Leyland tinha quatro navios no tráfico negreiro, que transportaram 1641 escravos. Donnan, op. cit., II, pp. 646-9.

4. Hughes, op. cit., pp. 74-9, 84-5, 107-8, 111, 133, 138-41, 162, 165-6, 196-8 e 220-1. Para os Earles, ver Botsford, op. cit., p. 123; Bourne, op. cit., II, p. 64.

Em 1799, os Earles tinham três navios no tráfico negreiro, que transportaram 969 escravos; Ingram, em 1798, tinha três navios, com 1005 escravos; Bold, em 1799, tinha dois navios, com 539 escravos. Donnan, op. cit., II, pp. 642-9.

5. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, pp. 297-8, 392, 468 e 507; *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*, pp. 113 e 494; Bourne, op. cit., II, p. 18.

6. C. W. Barclay, *A History of the Barclay Family*. Londres, 1924-34, III, pp. 235, 242-3, 246-7 e 249; Gary, op. cit., pp. 194, 221, 455 e 506; Bourne, op. cit., II, pp. 134-5; Botsford, op. cit., pp. 120-1 e 295. Outro banqueiro importante de Londres ligado ao tráfico escravo era Baring. Gary, op. cit., p. 506.

7. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 151, 218-20, 245 e 372; J. Buchanan, *Banking in Glasgow During the Olden Time*. Glasgow, 1862, pp. 5-6, 17, 23-6 e 30-4.

8. J. Lord, *Capital and Steam-Power, 1750-1850*. Londres, 1923, p. 113.

9. Idem, *ibidem*, p. 192.

10. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38227, ff. 43, 50, 140 e 141. 7 e 14 de setembro, 15 e 17 de novembro de 1791.

11. Namier, "Antony Bacon...", pp. 25-7, 32, 39, 41 e 43; Ashton, op. cit., pp. 52, 136 e 241-2; J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain, The Early Railway Age, 1820-1850*. Cambridge, 1930, pp. 187-8.

12. Beaven, op. cit., II, p. 131.

13. Ashton, op. cit., p. 157.

14. F. Martin, *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*. Londres, 1876, p. 62.

15. Wright e Fayle, op. cit., pp. 19, 91, 151, 212, 218-9, 243, 293 e 327. Outros nomes importantes ligados ao Lloyd's eram Baring e os abolicionistas Richard Thornton e Zachary Macaulay. Idem, *ibidem*, pp. 196-7.

16. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 15095,4.4 libras (pp. 12, 165 e 169).

17. Clapham, op. cit., p. 286.

18. Wright e Fayle, op. cit., pp. 240-1.

19. Callender, op. cit., pp. 78-9.

20. Dodd, op. cit., pp. 37, 91, 125, 204-8 e 219. Ver também C. R. Fay, *Imperial Economy and its Place in the Formation of Economic Doctrine*. Oxford, 1934, p. 32.

21. *Huskisson Papers*, Add. mss. 38745, ff. 182-3. Huskisson a Sandars, 22 de janeiro de 1824, concordando com sua retirada. Ver também J. Francis, *A History of the English Railway; its Social Relations and Revelations, 1820-1845*. Londres, 1851, I, p. 93.

22. Ver *Hansard*, VI, p. 919, onde Gascoyne se opôs à proibição do tráfico negreiro britânico para as novas colônias conquistadas nas guerras napoleônicas como quebra de confiança. 25 de abril de 1806. Para Gladstone, ver Francis, op. cit., I, p. 123; F. S. Williams, *Our Iron Roads: Their History*,

Construction, and Social Influences. Londres, 1852, pp. 323-4 e 337. Sobre Moss, ver Francis, op. cit., I, p. 123; Hughes, op. cit., pp. 197-8.

23. V. Sommerfield, *English Railways, Their Beginnings, Development and Personalities*. Londres, 1937, pp. 34-8; Latimer, *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*, III, pp. 189-90. Três dos diretores estavam ligados às Índias Ocidentais e entraram com uma subscrição de 51800 libras, num total de 217500 libras.

24. Lord, op. cit., p. 166.

25. Scrivenor, op. cit., pp. 86-7. Em 1740: 17350 toneladas em 89 fornalhas; em 1788: 68300 toneladas em 85 fornalhas.

26. Wheeler, op. cit., pp. 148 e 170. Importações: de 1985868 libras para 6700000 libras; exportações: de 23253 libras para 355060 libras.

27. W. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*. Cambridge, 1916, II, p. 514 n. De 19837 para 27246 pessoas.

28. Butterworth, op. cit., p. 57; Wheeler, op. cit., p. 171. De 20 mil para 80 mil empregados.

29. Lord, op. cit., p. 143.

30. Mantoux, op. cit., pp. 102-3.

31. Adam Smith, op. cit., pp. 549, 555, 558-9, 567, 573, 576, 579, 581, 595 e 625-6.

32. Idem, ibidem, p. 577.

6. A REVOLUÇÃO AMERICANA

1. Johnson, op. cit., I, pp. 118-9. As proporções foram calculadas a partir da tabela de exportações dada.

2. Pitman, *Development of the British West Indies*, "Prefácio", p. vii.

3. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 382. Governador Willoughby, 12 de maio de 1666; idem, p. 414. John Reid ao secretário Arlington, 1666 (?).

4. Postlethwayt, *Universal Dictionary*, II, p. 767.

5. Callender, op. cit., p. 96, citando *American Husbandry* (1775).

6. Idem, ibidem, p. 96.

7. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 572.

8. Andrews, *The Colonial Period*, I, p. 72.

9. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 564.

10. Andrews, *The Colonial Period*, I, pp. 497-9.

11. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, I, pp. 429-30. 26 de setembro de 1655. O governador Winthrop era contrário à emigração por considerar que "desagradava" a Deus. R. C. Winthrop, *Life and Letters of John Winthrop*. Boston, 1864-67, II, p. 248.

12. Whitworth, *Works of Davenant*, II, pp. 9, 21 e 22.
13. H. A. Innis, *The Cod Fisheries, the History of an International Economy*. New Haven, 1940, p. 78.
14. Stock, op. cit., v, p. 259. William Beckford, 8 de fevereiro de 1747.
15. Callender, op. cit., p. 78.
16. P. W. Bidwell e J. I. Falconer, *History of Agriculture in the Northern United States, 1620-1820*. Nova York, 1941, p. 43.
17. Harlow, *A History of Barbados*, p. 272.
18. Idem, ibidem, p. 268.
19. Andrews, *The Colonial Period*, IV, p. 347.
20. Harlow, *A History of Barbados*, p. 287.
21. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, VII, p. 4. John Style ao secretário Morrice, 14 de janeiro de 1669.
22. Idem, X, p. 297. "Narrative and Disposition of Capt. Breedon concerning New England", 17 de outubro de 1678.
23. Stock, op. cit., II, p. 269. 27 de janeiro de 1698.
24. A. M. Whitson, "The Outlook of the Continental American Colonies on the British West Indies, 1760-1775", *Political Science Quarterly* (março de 1930), pp. 61-3.
25. Innis, op. cit., pp. 134-5.
26. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, V, p. 167. Renatus Enys ao secretário Bennet, 1º de novembro de 1663: "Os inimigos jurados da colônia são os Dons de Barbados [...]; eles usam todos os meios para depreciar o país".
27. Idem, XI, p. 431. Governador Lynch ao governador Stapleton das ilhas Leeward, 16 de maio de 1683.
28. *Part. Hist.*, XVII, pp. 482-5. 29 de abril de 1772. A questão é tratada em C. Wilson, *Anglo-Dutch Commerce and Finance in the Eighteenth Century*. Cambridge, 1941, pp. 182-3.
29. Pares, op. cit., p. 220.
30. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, V, p. 167. Governador Willoughby, 4 de novembro de 1663.
31. Pitman, *Development of the British West Indies*, pp. 70-1; Stock, op. cit., IV, p. 97.
32. Bennett, op. cit., pp. 22-5.
33. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest*, I, p. 494; Postlethwayt, *Universal Dictionary*, I, p. 869; *An Account of the Late Application [...] from the Sugar Refiners*, p. 4; Stock, op. cit., IV, p. 101.
34. Pares, op. cit., p. 180.
35. J. Almon, *Anecdotes of the Life of the Right Honourable William Pitt, Earl of Chatham, and of the Principal Events of his Time*. Londres, 1797, III, pp. 222 e 225. As citações vêm de um panfleto da época, *Letter from a Gentleman in Guadeloupe to his Friend in London* (1760), reproduzido por Almon.

36. Whitworth, *State of the Trade of Great Britain*, parte II, pp. 85-6. As cifras para o Canadá e a Flórida são as seguintes:

Importações britânicas de Exportações britânicas para

Canadá	448563 libras	2383679 libras
Flórida	79993 libras	375068 libras

Para Granada e Dominica, ver, deste livro, capítulo 3, nota 16.

37. Pares, op. cit., p. 219.
38. Almon, op. cit., III, p. 225.
39. Pares, op. cit., p. 224.
40. Stock, op. cit., v, p. 461. 7 de março de 1750.
41. Whitson, op. cit., p. 73.
42. Stock, op. cit., v, p. 537 n.
43. Anônimo, *The Importance of the Sugar Colonies to Great Britain Stated*. Londres, 1731, p. 7.
44. Stock, op. cit., IV, p. 136. Thomas Winnington, 23 de fevereiro de 1731.
45. Idem, ibidem, v, p. 462.
46. Postlethwayt, *Universal Dictionary*, I, pp. 871-2, e II, p. 769; Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest*, I, pp. 482, 485, 489-90 e 493.
47. Almon, op. cit., III, p. 16. Circular aos governadores da América do Norte, 23 de agosto de 1760.
48. Stock, op. cit., v, p. 478. 16 de abril de 1751.
49. Anônimo, *A Letter to a Noble Peer, Relating to the Bill in Favour of the Sugar-Planters*. Londres, 1733, p. 18.
50. Whitson, op. cit., p. 76.
51. A. M. Schlesinger, *The Colonial Merchants and the American Revolution, 1763-1776*. Nova York, 1918, pp. 42-3.
52. Anônimo, *Some Considerations Humbly Offered*, p. 11.
53. Anônimo, *A Letter to a Noble Peer*, p. 20.
54. Whitson, op. cit., p. 70.
55. Stock, op. cit., v, p. 477. 16 de abril de 1751.
56. Idem, ibidem, IV, pp. 161 n., 162 n. e 163 n.
57. Idem, ibidem, v, p. 482. 19 de abril de 1751.
58. Donnan, op. cit., III, pp. 203-5. 24 de janeiro de 1764.
59. W. S. McClellan, *Smuggling in the American Colonies at the Outbreak of the Revolution*. Nova York, 1912, p. 37.
60. Wood, op. cit., pp. 136-41.
61. Stock, op. cit., IV, p. 143. 23 de fevereiro de 1731.
62. Idem, ibidem, IV, p. 125. 28 de janeiro de 1731.
63. Idem, ibidem, IV, p. 185. 21 de fevereiro de 1732.
64. Idem, ibidem, IV, p. 139. 23 de fevereiro de 1731.

65. E. Donnan, "Eighteenth Century English Merchants, Micajah Perry", *Journal of Economic and Business History* (novembro de 1931), p. 96. Perry a Cadwallader Colden de Nova York.
66. Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 272.
67. C. W. Taussig, *Rum, Romance and Rebellion*. Nova York, 1928, p. 39.
68. Stock, op. cit., v, p. 477. 16 de abril de 1751.
69. Callender, op. cit., p. 133.
70. Innis, op. cit., p. 212.
71. Arthur Young, *Annals of Agriculture* (Londres), ix, 1788, pp. 95-6, e x, 1788, pp. 335-62. Vale a pena ler o ensaio completo, "West Indian Agriculture".
72. Whitson, op. cit., pp. 77-8.
73. MacInnes, op. cit., p. 295.
74. Edwards, op. cit., II, p. 515.
75. Whitson, op. cit., p. 86.
76. Ragatz, *Fall of the Planter Class*, p. 174.
77. G. Chalmers, *Opinions on Interesting Subjects of Public Law and Commercial Policy; Arising from American Independence*. Londres, 1784, p. 60.
78. Ragatz, *Fall of the Planter Class*, p. 176.
79. C. P. Nettels, *The Roots of American Civilization*. Nova York, 1939, p. 655.
80. As petições das várias ilhas para a abertura dos portos eram tão numerosas que lorde Hawkesbury ficou "apreensivo que todo porto de nossas ilhas nas Índias Ocidentais vai solicitar sua abertura pela percepção das grandes vantagens que adviriam disso". *Liverpool Papers*, Add. mss. 38228, f. 324. Fevereiro de 1793. Em 20 de fevereiro de 1784, o governador Orde escreveu de Dominica: "O povo aguarda com invulgar ansiedade a vinda de uma lei pela abertura do porto". B.T. 6/103 (Public Record Office).
81. W. H. Elkins, *British Policy in its Relation to the Commerce and Navigation of the U.S.A., 1794-1807*. Tese de doutorado, Universidade de Oxford, c. 1935, p. 96. Dr. Vincent Harlow, orientador da tese, gentilmente me permitiu lê-la.
82. Innis, op. cit., pp. 221 e 251.
83. T. Pitkin, *A Statistical View of the Commerce of the United States*. Hartford, 1817, p. 167.
84. *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte v, questão 1. Depoimentos dos srs. Fuller, Long e Chisholme da Jamaica.
85. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, p. 276.
86. *Report of the Committee of Privy Council, 1788*. Ver nota 84 *supra*.
87. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, p. 280.
88. *Parl. Hist.*, xxix, p. 260. Wilberforce, 18 de abril de 1791.
89. Klingberg, op. cit., pp. 13-4 e 103; H. Brougham, *An Inquiry into the Colonial Policy of the European Powers*. Edimburgo, 1803, I, p. 522.
90. *Chatham Papers*. Public Record Office, G.D. 8/349. *West Indian Islands, Papers relating to Jamaica (1783-1804) and St. Domingo (1788-1800)*. Excertos

de “Considerations on the State of St. Domingo”, de Hilliard d’Auberteuil, p. 303.

91. *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte v. Ver nota 84 *supra*.

92. Brougham, op. cit., I, pp. 539-40.

93. Nos *Chatham Papers*, G.D. 8/102, encontra-se essa curiosa carta de Pitt, datada de 25 de novembro de 1783, provavelmente para o governador da Companhia das Índias Orientais: “Ocorreu-me que seria muito importante para a causa da Companhia mostrar que os credores estão dispostos a conceder à companhia todo o tempo necessário antes de cobrar o pagamento. Entendo de modo geral que estão inclinados a isso; mas seria um grande reforço se fosse possível obter do conjunto deles uma declaração pública neste sentido. Para esse objetivo, seria desejável marcar uma reunião pública com eles; embora uma medida dessas certamente não deva ser aventada sem certeza de seu sucesso, eu não poderia deixar de trazê-la à sua consideração. Devo lhe pedir o favor, porém, de não mencionar que a ideia partiu de mim, e peço-lhe desculpas pela liberdade em incomodá-lo”.

94. R. Coupland, *Wilberforce*. Oxford, 1923, p. 93.

95. Açúcar: vários manuscritos (em mãos do autor). Adamson a Ferguson, 25 de março de 1787.

96. Açúcar das Índias Orientais, *Papers Respecting the Culture and Manufacture of Sugar in British India*. Londres, 1822, Apêndice I, p. 3.

97. Clarkson, *Essay on the Impolicy*, p. 34.

98. Pitkin, op. cit., pp. 30 e 200-1. Pitkin apresenta as cifras de 1784-90 em libras, e as de 1792-1801 em dólares. As proporções dadas no texto se baseiam nas tabelas apresentadas em Pitkin. Mostrar o aumento do comércio pareceu uma forma mais satisfatória do que fazer a conversão de libras em dólares.

99. Merivale, op. cit., p. 230.

100. Anônimo, *The Speeches of the Right Honourable William Huskisson with a Biographical Memoir*. Londres, 1831, II, p. 312. 21 de março de 1825.

7. O DESENVOLVIMENTO DO CAPITALISMO BRITÂNICO, 1783-1833

1. *Parl. Hist.*, xxiii, pp. 1026-7. 17 de junho de 1783.

2. Mantoux, op. cit., p. 340.

3. Clapham, op. cit., cap. v.

4. Lord, op. cit., p. 176.

5. Clapham, op. cit., p. 156.

6. Mantoux, op. cit., p. 257.

7. Clapham, op. cit., pp. 184-5 e 196.

8. Lord, op. cit., p. 174.

9. A. Redford, *The Economic History of England, 1760-1860*. Londres, 1931, p. 22.

10. Mantoux, op. cit., p. 258.
11. N. S. Buck, *The Development of the Organization of Anglo-American Trade, 1800-1850*. New Haven, 1925, p. 166.
12. Idem, ibidem, p. 164.
13. Wheeler, op. cit., p. 175.
14. Butterworth, op. cit., p. 112.
15. Buck, op. cit., p. 169.
16. Mantoux, op. cit., p. 368. A expressão é de Arthur Young.
17. Idem, ibidem, pp. 367-8.
18. Jackman, op. cit., II, p. 514 n. De 27246 para 163888 pessoas.
19. Butterworth, op. cit., p. 37.
20. Mantoux, op. cit., p. 258.
21. C. H. Timperley, *Annals of Manchester; Biographical, Ecclesiastical, and Commercial, from the Earliest Period to the Close of the Year 1839*. Manchester, 1839, p. 89.
22. Buck, op. cit., p. 36 n.
23. Scrivenor, op. cit., p. 87 (68300 toneladas em 1788); Clapham, op. cit., p. 149 (650 mil a 700 mil toneladas em 1830).
24. Scrivenor, op. cit., p. 87 (85 fornalhas em 1788); Clapham, op. cit., p. 149 (250 mil a 300 mil fornalhas em 1830).
25. Scrivenor, op. cit., pp. 123-4 e 293-4.
26. Clapham, op. cit., p. 240.
27. *Cambridge History of the British Empire*, II, p. 223. Caberia a leitura do ensaio completo de J. H. Clapham, "The Industrial Revolution and the Colonies, 1783-1822", como auxílio indispensável para avaliar a destruição do monopólio das Índias Ocidentais.
28. Clapham, op. cit., p. 431; F. Engels, *The Condition of the Working Class in England in 1844*. Londres, ed. 1936, p. 13. O número de minas subiu de quarenta para 76.
29. Scrivenor, op. cit., p. 297.
30. Redford, op. cit., pp. 41-2.
31. Clapham, op. cit., pp. 152 e 154; A. P. Usher, *A History of Mechanical Inventions*. Nova York, 1929, p. 332.
32. Clapham, op. cit., p. 189.
33. Scrivenor, op. cit., p. 421. Os números das exportações são os seguintes: em 1815, 79596 toneladas, sendo 7381 para as Índias Ocidentais Britânicas, e 21501 para os Estados Unidos; em 1833, 179312 toneladas, sendo 5400 para as Índias Ocidentais Britânicas e 62253 para os Estados Unidos.
34. Mantoux, op. cit., p. 276.
35. Clapham, op. cit., pp. 144 e 196; Buck, op. cit., p. 163.
36. Engels, op. cit., p. 9. De 75 mil para 490 mil peças.
37. Clapham, op. cit., pp. 243 e 478.

38. James, op. cit., p. 286; Mantoux, op. cit., p. 106 n.; Clapham, op. cit., p. 249. A exportação de algodão em 1830 foi de 31810474 libras. Buck, op. cit., p. 166.
39. Mantoux, op. cit., p. 369; Engels, op. cit., p. 9.
40. Merivale, op. cit., p. 120.
41. *Cambridge History of the British Empire*, II, p. 231.
42. Merivale, op. cit., p. 121.
43. Redford, op. cit., p. 45.
44. L. H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*. Londres, 1927, p. 64.
45. *Hansard, New Series*, xv, p. 385. Lorde Redesdale, 19 de abril de 1825.
46. Jenks, op. cit., p. 67.
47. *Customs 8* (Public Record Office), vols. 14 e 35. As cifras são: em 1821, 6422304 libras; em 1832, 7017048 libras.
48. Jenks, op. cit., pp. 75-6.
49. *The Cambridge History of British Foreign Policy*. Cambridge, 1923, II, p. 74. Canning a Granville, 17 de dezembro de 1824.
50. *Customs 8*, vols. 14 e 35. Em 1821, 2114329 libras; em 1832, 5298596 libras.
51. Idem. Em 1821, 3239894 libras; em 1832, 9452822 libras.
52. Jenks, op. cit., p. 47.
53. *Customs 8*, vols. 14 e 35. Em 1821, 43113855 libras; em 1832, 65025278 libras.
54. Idem. Em 1821, 19082693 libras; em 1832, 29908964 libras.
55. Idem. Em 1821, 3639746 libras; em 1832, 6377507 libras.
56. Idem. Para as Índias Ocidentais Britânicas: em 1821, 4704610 libras; em 1832, 3813821 libras. Para a Jamaica: em 1821, 3214364 libras; em 1832, 2022435 libras.
57. W. L. Burn, *Emancipation and Apprenticeship in the British West Indies*. Londres, 1937, p. 52.
58. *Hansard, Third Series*, LXXVII, p. 1062. Milner Gibson, 24 de fevereiro de 1845.
59. Merivale, op. cit., p. 203.
60. Burn, op. cit., 73. Burn nega que as Índias Ocidentais Britânicas fossem um inferno.
61. W. L. Mathieson, *British Slavery and its Abolition, 1823-1838*. Londres, 1926, p. 222.
62. A. Prentice, *History of the Anti-Corn Law League*. Londres, 1853, I, p. 5.
63. E. Halévy, *A History of the English People, 1830-1841*. Londres, 1927, pp. 42-3, 47 e 56-8.
64. F. M. Eden, *Eight Letters on the Peace; and on the Commerce and Manufactures of Great Britain*. Londres, 1802, p. 129.
65. *Cambridge History of the British Empire*, II, p. 239.

8. A NOVA ORDEM INDUSTRIAL

1. Merivale, op. cit., pp. 238-9.
2. Idem, ibidem, p. 93.
3. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38295, f. 102. Um missivista anônimo para lorde Bexley, julho de 1823.
4. C.O. 137/166. Hibbert a Horton, 2 de abril de 1827.
5. *Hansard, New Series*, xiv, p. 1164. Lorde Dudley e Ward, 7 de março de 1826.
6. *Hansard, Third Series*, iii, p. 354. Sr. Robinson, 11 de março de 1831.
7. Bready, op. cit., p. 308.
8. A declaração é do dr. Bowring. Não consegui localizar a data.
9. Prentice, op. cit., i, p. 75.
10. *The Right in the West India Merchants*, pp. 17, 18-9, 26-7, 50-1, 53 e 74-5.
11. *Hansard, New Series*, viii, p. 339. "Petition of merchants, shipowners, etc., concerned in the trade to the East Indies", 3 de março de 1823.
12. *Report of a Committee of the Liverpool East India Association, Appointed to Take into Consideration the Restrictions of the East India Trade*. Liverpool, 1822, pp. 21-2.
13. Z. Macaulay, *East and West India Sugar; or a Refutation of the Claims of the West India Colonists to a Protecting Duty on East India Sugar*. Londres, 1823, p. 37.
14. *Debates at the General Court of Proprietors of East India Stock on the 19th and 21st March 1823 on the East India Sugar Trade*. Londres, 1823, p. 12. Sr. Tucker.
15. Idem, pp. 40-1.
16. *Cambridge Modern History*. Cambridge, 1934, x, pp. 771-2.
17. *Hansard, New Series*, i, pp. 424-5 e 429. 16 de maio de 1820.
18. Idem, xxii, iii, pp. 111 e 118. 23 de março de 1812. O elogio a Pitt está em *Cambridge Modern History*, x, p. 771.
19. W. Naish, *Reasons for Using East India Sugar*. Londres, 1828, p. 12.
20. *Hansard, Third Series*, lxxv, p. 438. Sr. Villiers, 10 de junho de 1844.
21. Idem, p. 444.
22. Merivale, op. cit., p. 225.
23. Idem, ibidem, p. 205.
24. J. B. Seely, *A Few Hints to the West Indians on their Present Claims to Exclusive Favour and Protection at the Expense of the East India Interests*. Londres, 1823, p. 89.
25. *The Speeches of [...] Huskisson [...]*, ii, p. 198. 22 de maio de 1823.
26. Idem, iii, p. 146. 15 de maio de 1827.
27. *Hansard, Third Series*, lvii, p. 920. Villiers, 5 de abril de 1841.

28. Idem, pp. 162-3. Labouchere, 12 de março de 1841.
29. Idem, LXXVII, p. 1056. Milner Gibson, 24 de fevereiro de 1845.
30. Idem, LVII, p. 920. Villiers, 5 de abril de 1841.
31. Idem, LXXVII, p. 1078. 24 de fevereiro de 1845.
32. P. Guedalla, *Gladstone and Palmerston*. Londres, 1928, p. 30.
33. *Hansard, Third Series*, CXI, p. 592. 31 de maio de 1850.
34. Idem, xcvi, p. 123. 4 de fevereiro de 1848.
35. Idem, CXXIV, p. 1036. 3 de março de 1853.
36. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, pp. 282-3.
37. Penson, op. cit., p. 208.
38. T. Fletcher, *Letters in Vindication of the Rights of the British West India Colonies*. Liverpool, 1822, p. 27; Anônimo, *Memorandum on the Relative Importance of the West and East Indies to Great Britain*. Londres, 1823, p. 30; C.O. 137/140. *Report from a Committee of the Honourable House of Assembly, Appointed to Inquire into Various Matters Relative to the State of Commerce and Agriculture of the Island; the Probable Effects Thereon of Opening the Trade to the East Indies; and the Operation of the Present Maximum on the Exportation of Sugar*. Jamaica, 1813.
39. C.O. 137/140. *Report from a Committee of the Honourable House of Assembly*. Jamaica, 1813.
40. K. Bell e W. P. Morrell, *Select Documents on British Colonial Policy, 1830-1860*. Oxford, 1928, p. 414. Russell a Light, 15 de fevereiro de 1840.
41. Merivale, op. cit., p. 84.
42. *Hansard, Third Series*, III, p. 537. Sr. Fitzgerald, 18 de março de 1831; idem, xviii, p. 111. Henry Goulburn, 30 de maio de 1833.
43. *Hansard, New Series*, IV, p. 947. Marryat, 28 de fevereiro de 1821.
44. *Hansard, Third Series*, c, p. 356. Bentinck, 10 de julho de 1848.
45. Idem, LXXV, p. 213. Stewart, 3 de junho de 1844; idem, xcix, p. 1094. Miles, 23 de junho de 1848.
46. Idem, lvi, p. 616. Visconde Sandon, 12 de fevereiro de 1841.
47. Idem, xcix, p. 1098. Miles, 23 de junho de 1848; idem, p. 1466. Nugent, 30 de junho de 1848. Eles sustentavam que os africanos, ao término do contrato, voltariam à terra natal e introduziriam a civilização na África. Idem, LXXXVIII, p. 91. Hogg, 27 de julho de 1846. Sobre o pedido de degredados, ver idem, LXXV, p. 1214. Sr. James, 21 de junho de 1844.
48. Idem, LXXVII, p. 1269. 26 de janeiro 1845.
49. Idem, CXI, p. 581. 31 de maio de 1850.
50. Idem, LXXV, p. 198. 3 de junho de 1844.
51. Idem, CXV, p. 1440. 10 de abril de 1851.
52. Idem, p. 1443.
53. *The Political Writings of Richard Cobden*. Londres, 1878, pp. 12 e 14.

54. Idem, p. 257. Cobden estava preparado para deixar que os Estados Unidos tomassem Cuba. *Hansard, Third Series*, cxxxii, pp. 429-30. 4 de abril de 1854.

55. *Hansard, Third Series*, cvi, pp. 942, 951-2 e 958. 26 de junho de 1849; idem, c, p. 825. 25 de julho de 1848.

56. Idem, c, pp. 831, 834 e 849. 25 de julho de 1848.

57. *Hansard, New Series*, xxii, p. 855. 23 de fevereiro de 1830.

58. *Hansard, Third Series*, xi, p. 834. 23 de março de 1832.

59. Idem, xcix, p. 875. 19 de junho de 1848.

60. W. P. Morrell, *British Colonial Policy in the Age of Peel and Russell*. Oxford, 1930, p. 286.

61. Bell e Morrell, op. cit., Introdução, pp. xiii e xxiv.

62. Merivale, op. cit., p. 78.

63. *Hansard*, xxxiv, p. 1192. Barham, 19 de junho de 1816.

64. *Addresses and Memorials to His Majesty from the House of Assembly at Jamaica, Voted in the Years 1821 to 1826, Inclusive, and Which Have Been Presented to His Majesty by the Island Agent*. Londres, 1828, p. 22.

65. *Hansard, Third Series*, xcix, p. 872. Seymer, 19 de junho de 1848.

66. Idem, xcvi, p. 75. Robinson, 3 de fevereiro de 1848.

67. Idem, lxxxiii, pp. 1218-9. 3 de junho de 1842.

68. Idem, lxxv, p. 462. 10 de junho de 1844.

69. Idem, lxxxviii, p. 164. 28 de julho de 1846.

70. E. L. Woodward, *The Age of Reform, 1815-1870*. Oxford, 1938, p. 351. Morrell, op. cit., p. 519, se refere a isso como “a famosa indiscrição” de Disraeli, embora não seja muito claro em que consistia a indiscrição. A expressão “*damnosa hereditas*” é de Taylor, do Departamento Colonial. Bell e Morrell, op. cit., Introdução, p. xxvi.

71. J. Morley, *The Life of William Ewart Gladstone*. Londres, 1912, i, p. 268.

72. Penson, op. cit., p. 209.

73. *Chatham Papers*, G.D. 8/352. “West India Planters and Merchants, Resolutions”, 19 de maio de 1791.

74. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, xiii, p. 719. Petição dos comerciantes da Jamaica, 11 de outubro de 1692.

75. A. M. Arnould, *De la Balance du Commerce et des Relations Commerciales Extérieures de la France, dans Toutes les Parties du Globe, Particulièrement à la Fin du Règne de Louis XIV, et au Moment de la Révolution*. Paris, 1791, i, pp. 263 e 326-8.

76. *Hansard*, ix, pp. 90-1. Hibbert, 12 de março de 1807.

77. *Parl. Hist.*, xxix, p. 1147. 2 de abril de 1792.

78. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 211.

79. Ver *Chatham Papers*, G.D. 8/102. Pitt a Eden, 7 de dezembro de 1787: “Quanto mais reflito sobre isso, mais ansioso e impaciente fico para que o

assunto seja resolvido o mais rápido possível”. Pitt se negou a considerar uma suspensão temporária do comércio e transigir sobre “o princípio de humanidade e justiça sobre o qual se sustenta o todo”. *The Journal and Correspondence of William, Lord Auckland*. Londres, 1861, I, p. 304. Pitt a Eden, 7 de janeiro de 1788. Pitt pensava que um dos bons resultados da nova Constituição na França (1788) seria melhorar “nossa chance de resolver alguma coisa sobre o tráfico escravo”. *The Manuscripts of J. B. Fortescue Esq. Preserved at Dropmore*. Historical Manuscripts Commission, Londres, 1892-1927, I, p. 353. Pitt a Grenville, 29 de agosto de 1788.

80. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, pp. 213-4.

81. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38409, ff. 151 e 155. Escrito provavelmente em 1789.

82. Idem, ff. 147-8.

83. Idem, Add. mss. 38349, f. 393. Escrito provavelmente depois de 1791.

84. *Correspondence, Despatches and other Papers of Viscount Castlereagh*. Londres, 1848-53, XI, p. 41. Liverpool a Castlereagh, 2 de outubro de 1815. Ver também *Liverpool Papers*, Add. mss. 38578, f. 28. Liverpool a Castlereagh, 20 de novembro de 1818. Vinda de um dono de escravos das Índias Ocidentais, a expressão é divertida.

85. Ver *Liverpool Papers*, Add. mss. 38224, f. 118. Lorde Dorset, embaixador britânico em Paris, escreveu a lorde Hawkesbury em 7 de maio de 1789 que as referências lisonjeiras ao humanitarismo britânico “pareciam apenas destinadas a nos agradar e nos manter tranquilos e de bom humor”. Sir James Harris, da Holanda, escreveu que não era muito provável que os princípios humanitários causassem grande impressão nos comerciantes holandeses e que seria difícil obter a concordância deles. *The Manuscripts of J. B. Fortescue*, III, pp. 442-3. Harris a Grenville, 4 de janeiro de 1788.

86. Gaston-Martin, *La Doctrine Coloniale de la France en 1789*. Cahiers de la Révolution Française, nº 3, Bordeaux, 1935, pp. 25 e 39.

87. J. Ramsay, *An Inquiry into the Effects of Putting a Stop to the African Slave Trade*. Londres, 1784, p. 24.

88. *Chatham Papers*, G.D. 8/349. “West Indian Islands, Papers Relating to Jamaica and St. Domingo.” A proposta foi feita por De Cadusey, presidente da Assembleia da ilha, em 29 de outubro de 1791. Ele declarou que a necessidade justificava um passo que normalmente seria uma traição. Por razões óbvias, a proposta não podia ser “oficial”, e pedia a Pitt, em nome da política, bem como do humanitarismo, que aceitasse “a expressão da vontade geral”. A proposta não era inesperada na Inglaterra. Em 13 de maio de 1791, o embaixador britânico em Paris informou que os colonos franceses estavam falando em “se jogar nos braços da Inglaterra”. F.O. 27/36 (Public Record Office). Gower a Grenville.

89. F.O. 27/40. De Curt a Hawkesbury, 18 de dezembro de 1792. De Curt pediu para ser considerado em todos os aspectos como um inglês, e mais tarde pediu formalmente proteção “em nome da humanidade e da lealdade inglesa”. *Liverpool Papers*, Add. MSS. 38228, f. 197. 3 de janeiro de 1793.

90. *Part. Hist.*, xxxii, p. 752. Dundas, 18 de fevereiro de 1796.

91. J. W. Fortescue, *A History of the British Army*. Londres, 1899-1930, iv, parte i, p. 325.

92. Idem, ibidem, p. 565.

93. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, i, p. 341.

94. Idem, ibidem, ii, pp. 147 e 286; A. M. Wilberforce, *The Private Papers of William Wilberforce*. Londres, 1897, p. 31. Pitt a Wilberforce, 31 de maio de 1802.

95. Klingberg, op. cit., p. 116, citando Lecky.

96. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, ii, p. 225. Stephen a Wilberforce, julho de 1797.

97. *Liverpool Papers*, Add. MSS. 38227, f. 5. 7 de agosto de 1791. Um missivista anônimo da Jamaica a um certo sr. Brickwood.

98. *Chatham Papers*, G.D. 8/334. “Miscellaneous Papers Relating to France, 1784-1795.” James Chalmers a Pitt, 24 de dezembro de 1792.

99. Eden, op. cit., p. 18.

100. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 308.

101. *H. of C. Sess. Pap.*, “Report on the Commercial State of the West India Colonies, 1807”, pp. 4-6; *Hansard*, ix, p. 98. Hibbert, 12 de março de 1807.

102. *Hansard*, viii, pp. 238-9. 30 de dezembro de 1806.

103. Idem, p. 985. Hibbert, 23 de fevereiro de 1807. A maior necessidade de escravos nas colônias mais recentes explica aquela peculiar onda migratória das velhas para as novas colônias entre 1807 e 1833 a pretexto de serem escravos domésticos à espera de seus senhores. Ver Eric Williams, “The Intercolonial Slave Trade after its Abolition in 1807”, *Journal of Negro History* (abril de 1942).

104. *Hansard*, ii, p. 652. 13 de junho de 1804. Lorde Sheffield respondeu que isso seria quebra de confiança. Idem, vii, p. 235. 16 de maio de 1806.

105. Idem, viii, pp. 658-9. 5 de fevereiro de 1807.

106. Idem, ix, p. 101. 12 de março de 1807.

107. Merivale, op. cit., pp. 303 e 313-7.

108. Ragatz, *Statistics*, p. 20 (Tabela xvii).

109. Idem, ibidem, p. 20 (Tabelas xvii, xix e xx). Antígua, 162573 e 115932 quintais; Maurício, 155247 e 524017 quintais [O *cwt* ou *hundredweight* equivalia, no sistema americano, a cem libras, o chamado “quintal curto”; no sistema britânico, equivalia a 112 libras ou 508024 quilos, o chamado “quintal longo” Aqui, apenas “quintal”, referindo-se ao longo. (N. T.)]

110. Idem, ibidem, p. 20 (Tabelas xix e xxi). De 4 mil para 111 mil quintais.

111. *Customs 5* (Public Record Office), vols. 16 e 22. As de Cingapura aumentaram de 5 mil para 33 mil quintais; as das Filipinas, de 8800 para 32500; as de Java, de 950 para 21700.

112. J. de la Pezuela, *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*. Madri, 1862, I, p. 59; *Anuario Azucarero de Cuba*. Havana, 1940, p. 59. De 14500 para 620 mil toneladas.

113. *Customs 5*, vols. 6, 20 e 21. Do Brasil, 50800 e 362600 quintais; de Cuba, 35500 e 210800 quintais.

114. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, p. 262.

115. Pezuela, op. cit., I, p. 59. A fazenda Alava, outro “monstro” de grande, compreendia 4933 acres (1996 hectares), empregava seiscentos escravos e produzia 3570 toneladas de açúcar. Idem, ibidem.

116. *Hansard, Third Series*, LXX, p. 212. Cobden, 22 de junho de 1843.

117. Idem, LVII, p. 610. Ellenborough, 26 de março de 1841.

118. Idem, II, p. 790. Poulett Thomson, 21 de fevereiro de 1831.

119. *Statements, Calculations and Explanations Submitted to the Board of Trade Relative to the Commercial, Financial and Political State of the British West India Colonies, Since the 19th of May, 1830*. (H. of C. Sess. Pap., “Accounts and Papers, 1830-1831”, IX, nº 120), p. 58. As importações de Hamburgo passaram de 68798 para 75441 caixas; as da Prússia, de 207801 para 415134. As importações russas de açúcar cubano aumentaram de 616542 para 935395 *poods* [1 *pood* = 36 libras], e as de açúcar brasileiro foram de 331584 para 415287 *poods*.

120. *Hansard, Third Series*, XVII, pp. 1209 e 1211-2. 14 de maio de 1833.

121. Burn, op. cit., p. 367 n.

122. C.O. 295/93, s/d. A petição do Conselho estava anexada ao despacho do governador Grant de 29 de agosto de 1832.

9. O CAPITALISMO BRITÂNICO E AS ÍNDIAS OCIDENTAIS

1. H. Richard, *Memoirs of Joseph Sturge*. Londres, 1864, p. 84. Cropper a Sturge, 14 de outubro de 1825.

2. *Auckland Papers*. British Museum, Add. mss. 34427, ff. 401-2 (v). Wilberforce a Eden, janeiro de 1788.

3. Coupland, *Wilberforce*, p. 422.

4. Bready, op. cit., pp. 302 e 341.

5. Prentice, op. cit., I, pp. 3-4.

6. T. P. Martin, “Some International Aspects of the Anti-Slavery Movement de 1818-1823”, *Journal of Economic and Business History* (novembro de 1928), p. 146.

7. *Hansard, Third Series*, XVI, p. 290, 6 de março de 1833.

8. Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 288 e 289.

9. Murch, op. cit., p. 76.
10. *Report of the Speeches at the Great Dinner in the Theatre, Manchester, to Celebrate the Election of Mark Philips, Esq. and the Rt. Hon. C. P. Thomson*. John Rylands Library, pp. 2 e 8.
11. *Hansard, Third Series*, xxxiii, p. 472. 29 de abril de 1836.
12. Idem, XLVIII, p. 1029. 28 de junho de 1839.
13. Idem, c, p. 54. Milner Gibson, 3 de julho de 1848.
14. Idem, LXXVII, p. 1053. Gibson, 24 de fevereiro de 1845.
15. Idem, LVI, p. 605. Hawes, 12 de fevereiro de 1841.
16. Idem, LXXVII, p. 1053. Gibson, 24 de fevereiro de 1845; idem, c, p. 54. Gibson, 3 de julho de 1848.
17. Idem, LXXVII, p. 1144. 24 de fevereiro de 1845; idem, xcix, p. 1428. 30 de junho de 1848.
18. Idem, c, p. 324. Bentinck, 10 de julho de 1848, citando Bright. Bentinck ressaltou a proteção anterior contra os têxteis indianos.
19. Idem, LXXVIII, p. 930. 14 de março de 1845.
20. Idem, LXXVI, p. 37. 27 de junho de 1844.
21. Idem, xcix, p. 1420. 30 de junho de 1848.
22. Idem, p. 747. 16 de junho de 1848.
23. *Auckland Papers*, Add. MSS. 34427, ff. 401-2 (v). Wilberforce a Eden, janeiro de 1788.
24. J. A. Langford, *A Century of Birmingham Life: or a Chronicle of Local Events*. Birmingham, 1870, I, p. 434.
25. Ashton, op. cit., p. 223.
26. Langford, op. cit., I, pp. 436 e 440.
27. Idem, ibidem, I, p. 437.
28. Dent, op. cit., p. 427.
29. Idem, ibidem.
30. N. B. Lewis, *The Abolitionist Movement in Sheffield 1823-1833*. Manchester, 1934, pp. 4-5.
31. Eng. ms., p. 743. John Rylands Library. *Auxiliary Society for the Relief of Negro Slaves*, f. 12, 9 de janeiro de 1827, e f. 15, 10 de julho de 1827. O pedido aos concidadãos está num pequeno cartão, sem data, na mesma biblioteca, na Caixa v.
32. Lewis, op. cit., p. 6.
33. *Hansard, Third Series*, xix, p. 1270. 25 de julho de 1833.
34. Idem, xvi, p. 288. 6 de março de 1833; idem, xviii, p. 911. 17 de junho de 1833.
35. Idem, LXXV, pp. 446-7. 10 de junho de 1844.
36. Idem, LXIII, p. 1174. 3 de junho de 1842.
37. Idem, p. 1173.
38. Idem, LXX, p. 210. 22 de junho de 1843.

39. J. Bright e J. T. Rogers (orgs.), *Speeches on Questions of Public Policy by Richard Cobden*, M. P. Londres, 1878, pp. 91-2.

40. J. E. Ritchie, *The Life and Times of Viscount Palmerston*. Londres, 1866-67, II, pp. 743-4.

41. *Hansard, Third Series*, LXXVII, p. 1128. 24 de fevereiro de 1845.

42. Idem, XCIX, pp. 751-2. 16 de junho de 1848.

43. Mackenzie-Grieve, op. cit., p. 283.

44. *Hansard*, VI, p. 918. 25 de abril de 1806.

45. Idem, VII, p. 612. Lord Howick, 10 de junho de 1806.

46. Idem, VIII, p. 948. Lord Howick, 23 de fevereiro de 1807.

47. Jackman, op. cit., II, p. 515 n.

48. *Hansard*, VIII, pp. 961-2. 23 de fevereiro de 1807.

49. Buck, op. cit., pp. 31-2.

50. *Hansard, New Series*, XXIII, p. 180. 11 de março de 1830.

51. *The Speeches of [...] Huskisson [...]*, I, p. 115. Fevereiro de 1826.

52. *Hansard, Third Series*, XIX, p. 793. 17 de julho de 1833.

53. Idem, XVIII, pp. 909-10. 17 de junho de 1833.

54. Idem, XVI, p. 285. 6 de março de 1833.

55. Idem, XVIII, p. 910. 17 de junho de 1833.

56. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 256 e 263-4.

57. Donnan, op. cit., II, pp. 537 n., 564 n. e 565 n.

58. *Hansard, Third Series*, XVI, p. 291. 6 de março de 1833. Em 1846, outro Oswald foi mais além: “Quando usávamos algodão plantado por escravos, quando bebíamos café plantado por escravos e fumávamos tabaco plantado por escravos, eles jamais poderiam imaginar na vida qual o princípio que os impedia de usarem também o açúcar plantado por escravos. [...] Eles precisam procurar a melhoria deste mal em outro lugar que não seja a Alfândega”. Idem, LXXXVIII, p. 122. 28 de julho de 1846. Seria interessante saber se ele era membro da mesma família.

59. Ragatz, *Statistics*, p. 9 (Tabela IV).

60. Anônimo, *Report of the Proceedings of the Committee of Sugar Refiners*, pp. 3, 8 e 15.

61. Idem, *ibidem*, p. 18 n.

62. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38227, f. 217. Presidente a Hawkesbury, 23 de janeiro de 1792; ff. 219-22. Presidente a Pitt, 12 de janeiro de 1792.

63. As exportações de algodão foram de 7 milhões de libras em 1816, 31 milhões em 1817, 67 milhões em 1818, mas de apenas 4 milhões em 1822. As exportações dos Estados Unidos foram de 50 milhões em 1816 e de 59 milhões em 1822; as do Brasil, de 20 milhões em 1816 e de 24 milhões em 1822. *Customs* 5, vols. 5, 6, 7 e 11. Mas o algodão indiano era “o pior no mercado inglês, devido à falta de cuidado no plantio e no acondicionamento”. E. Baines, *History of the Cotton Manufacture in Great Britain*. Londres, 1835, p. 308. Mais

tarde, John Bright costumava contar o caso de um culto em Lancashire onde os fiéis ergueram a seguinte prece: “Ó Senhor, rogamos a Ti que nos envies algodão; mas, ó Senhor, não o *shoorat*”. A referência é ao algodão de Surate, na Índia, e provavelmente tem a ver com a Guerra Civil americana. G. M. Trevelyan, *The Life of John Bright*. Boston, 1913, p. 318 n.

64. T. P. Martin, op. cit., p. 144. A expressão é de M. Queen.
65. *Debates [...] on the East India Sugar Trade*, p. 19.
66. *Hansard, Third Series*, VII, p. 764. John Wood, 28 de setembro de 1831.
67. Idem, XIX, pp. 1165-7. William Clay, 24 de julho de 1833.
68. Idem, VII, p. 764. 28 de setembro de 1831.
69. Idem, VIII, p. 362. 7 de outubro de 1831.
70. *The Speeches of [...] Huskisson [...]*, III, p. 454. 25 de maio de 1829.
71. *Hansard, Third Series*, XVIII, p. 589. 11 de junho de 1833.
72. Idem, XVII, p. 75. William Ewart, 3 de abril de 1833; idem, LVIII, p. 101. Ewart, 10 de maio de 1841.
73. Idem, LVI, p. 608. B. Hawes, 12 de fevereiro de 1841.
74. Idem, LXXXVIII, p. 517. 10 de agosto de 1846.
75. Ramsay, MS. vol., f. 64. “An Address on the Proposed Bill for the Abolition of the Slave Trade”.
76. *Auckland Papers*, Add. MSS. 34227, f. 123. Wilberforce a Eden, 23 de novembro de 1787.
77. *Parl. Hist.*, XXIX, p. 270. 18 de abril de 1791.
78. Idem, p. 322.
79. *Hansard*, VIII, pp. 948-9. 23 de fevereiro de 1807.
80. *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade, 1787-1819*. British Museum, Add. MSS. 21255, f. 100 (v). 14 de abril de 1789.
81. J. Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*. Liverpool, 1788, p. 8.
82. Ramsay, MS. vol., f. 64.
83. *Hansard*, VIII, pp. 947-8. Lorde Howick, 23 de fevereiro de 1807.
84. *Report of a Committee of the Liverpool East India Association*, p. 56.
85. *The Speeches of [...] Huskisson [...]*, III, p. 442. 12 de maio de 1829.
86. *Hansard, Third Series*, VII, p. 755. 28 de setembro de 1831.
87. Idem, XVI, pp. 881-2. 20 de março de 1833.
88. Idem, p. 290. 6 de março de 1833.
89. Idem, XIX, p. 1169. 24 de julho de 1833.
90. Lindsay, op. cit., III, pp. 85-6.
91. Bell e Morrell, op. cit., Introdução, p. xli.

10. “A PARTE COMERCIAL DA NAÇÃO” E A ESCRAVIDÃO

1. *Hansard, Third Series*, xcix, p. 1223. G. Thompson, 26 de junho de 1848. Thompson era um importante orador abolicionista.
2. *Idem*, lxxv, p. 170. Lorde John Russell, 3 de junho de 1844.
3. *Despatches [...] of Wellington*, i, p. 329. Canning a Wellington, 30 de setembro de 1822.
4. *Idem*, i, p. 453. Wellington a Canning, 28 de outubro de 1822.
5. *Correspondence [...] of Canning*, i, p. 62. Memorando para o Gabinete, 15 de novembro de 1822.
6. *Hansard, Third Series*, xcvi, p. 1096. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
7. *Despatches [...] of Wellington*, i, p. 329. Canning a Wellington, 30 de setembro de 1822.
8. *Correspondence [...] of Canning*, i, p. 62. Memorando para o Gabinete, 15 de novembro de 1822.
9. R. I. e S. Wilberforce, *The Correspondence of William Wilberforce*. Londres, 1840, II, p. 466. 24 de outubro de 1822.
10. *Despatches [...] of Wellington*, i, pp. 474-5. 31 de outubro de 1822.
11. *Hansard*, xxx, pp. 657-8. 18 de abril de 1815; *idem*, xxxi, p. 174. 5 de maio de 1815. Sobre os Baring e a América Latina, ver Jenks, op. cit., p. 48.
12. *Hansard*, xxxi. Ver pp. 557, 606, 850-1 e 1064. 1º, 5, 16 e 30 de junho de 1815.
13. *Idem*, xi, p. 1345. 15 de junho de 1824.
14. *Idem*, pp. 1475-7. 23 de junho de 1824.
15. *Idem*, xxv, p. 398. 15 de junho de 1830.
16. *Idem*, p. 405. General Gascoyne, 15 de junho de 1830; *idem*, xx, p. 495. Gascoyne, 23 de fevereiro de 1829.
17. *Correspondence [...] of Castlereagh*, x, p. 112. Castlereagh a Liverpool, 9 de setembro de 1814.
18. *Hansard, Third Series*, lxxix, p. 609. Brougham, 20 de setembro de 1841.
19. *Idem*, xcvi, pp. 1101-2. Jackson, 22 de fevereiro de 1848.
20. *Idem*, cii, p. 1084. Bispo de Oxford, 22 de fevereiro de 1849.
21. *Idem*, xcvi, p. 1095. Citado por Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
22. *Idem*, xcvi, p. 1168. Palmerston, 17 de maio de 1848; *idem*, p. 1198. Cardwell, 18 de maio de 1848.
23. *Idem*, lxxv, pp. 938, 942 e 945. 2 de agosto de 1842.
24. *Idem*, lxxi, p. 941. 18 de agosto de 1843.
25. A. K. Manchester, *British Preeminence in Brazil, Its Rise and Decline*. Chapel Hill, 1933, p. 315.
26. *Hansard, Third Series*, lxxvii, p. 1066. Ewart, 24 de fevereiro de 1845; *idem*, lxx, p. 224. 22 de junho de 1843.
27. *Idem*, xcix, p. 1121. Hawes, 23 de junho de 1848.
28. *Idem*, xcvi, p. 1100. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.

29. Idem, LXXXI, p. 1170. Hutt, 24 de junho de 1845.
30. Idem, XCIX, p. 748. 16 de junho de 1848.
31. Idem, CXIII, p. 40. 19 de julho de 1850.
32. Idem, XCVII, p. 988. Urquhart, 24 de março de 1848.
33. Idem, LXXXI, pp. 1169-70. Hutt, 24 de junho de 1845.
34. Idem, LXXV, p. 170. Russell, 3 de junho de 1844.
35. Idem, CVII, p. 1036. Gibson, 27 de julho de 1849.
36. Idem, XCVI, p. 1101. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
37. Idem, LXXXI, pp. 1158-9. 24 de junho de 1845.
38. Idem, XCVI, pp. 1092 e 1096. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
39. Idem, p. 1092.
40. Idem, XCVII, pp. 986-7. Urquhart, 24 de março de 1848.
41. Idem, CI, p. 177. Urquhart, 16 de agosto de 1848.
42. Idem, LXXXI, pp. 1156 e 1158. Hutt, 24 de junho de 1845.
43. Idem, XCVII, p. 987. Urquhart, 24 de março de 1848.
44. Idem, LXXXI, pp. 1165, 1170. Hutt, 24 de junho de 1845.
45. Idem, CIX, p. 1109. Hutt, 19 de março de 1850.
46. Idem, CXIII, p. 61. Hutt, 19 de julho de 1850.
47. Idem, LXXXI, p. 1158. Hutt, 24 de junho de 1845.
48. W. L. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade 1839-1865*. Londres, 1929, p. 90 n. A expressão é de Carlyle.
49. *Hansard, Third Series*, LXXVI, pp. 947, 963. Peel, 16 de julho de 1844.
50. Idem, LXXX, p. 482. Peel, 16 de maio de 1845.
51. Idem, LXXXII, pp. 1058-64. 24 de julho de 1845.
52. Idem, XCVI, p. 1125. 22 de fevereiro de 1848.
53. Idem, LVIII, pp. 648 e 653. 18 de maio de 1841.
54. Idem, LXXXII, pp. 550 e 552. 15 de julho de 1845.
55. Idem, XCVIII, pp. 994-6. 24 de março de 1848.
56. Idem, L, p. 383. 19 de agosto de 1839.
57. Idem, LVIII, pp. 167 e 169. 10 de maio de 1841.
58. Idem, CIX, p. 1162. 19 de março de 1850.
59. *The Manuscripts of J. B. Fortescue*, ix, pp. 14-9. Edmund Lyon a Grenville, 16 de janeiro de 1807.
60. *Hansard*, xxviii, p. 349. Lorde Holland, 27 de junho de 1814.
61. Idem, xxx, pp. 657-8. 18 de abril de 1815.
62. *Statements, Calculations and Explanations Submitted to the Board of Trade*, p. 84. Carta de Keith Douglas, 30 de outubro de 1830.
63. c.o. 137/186. Memorial de deputados da Jamaica, 29 de novembro de 1832.
64. D. Turnbull, *The Jamaica Movement, for Promoting the Enforcement of the Slave-Trade Treaties, and the Suppression of the Slave Trade*. Londres, 1850, pp.

65, 94-5, 99, 120, 201, 249 e 267.

65. *Times*, 30 de janeiro de 1857.

66. Guedalla, op. cit., pp. 64-6.

11. OS “SANTOS” E A ESCRAVIDÃO

1. R. Coupland, *The Empire in These Days*. Londres, 1935, p. 264. O professor Coupland entende a história do movimento abolicionista tão pouco quanto seu herói. “Como a extinção do tráfico de escravos anda popular, hoje em dia”, escreveu Wilberforce em 1807. “Deus pode mudar o coração dos homens.” Wilberforce, *Life of Wilberforce*, III, p. 295. 11 de fevereiro de 1807.

2. *Hansard*, VIII, pp. 679-82. 6 de fevereiro de 1807.

3. K. Farrer (org.), *The Correspondence of Josiah Wedgwood*. Londres, 1906, I, pp. 215-6. 17 de junho de 1793.

4. Ver *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade*, Add. mss., 21254, ff. 12-12 (v). Samuel Hoare a Clarkson, 25 de julho de 1787: “Espero que o ardor e a animação com que você assumiu a causa sejam acompanhados de moderação e sobriedade, únicas coisas que podem garantir seu êxito”.

5. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, IV, pp. 240-1. Escrito em 1811.

6. Bell e Morrell, op. cit., p. 376. Memorando de Stephen, outubro de 1831.

7. C.O. 295/93. Stephen a Howick, 25 de agosto de 1832.

8. Bell e Morrell, op. cit., p. 420. Minuta de Stephen, 15 de setembro de 1841.

9. Ramsay, ms. v., f. 28. 27 de dezembro de 1787.

10. Klingberg, op. cit., pp. 60-1. Merece leitura o depoimento de Ramsay perante o Conselho Privado em 1788.

11. Sir G. Stephen, *Anti-Slavery Recollections*. Londres, 1854, p. 77. Richard, op. cit., p. 78. Na verdade, Stephen e Richard estavam debatendo a Instituição Africana e a Sociedade Contra a Escravidão.

12. Stephen, op. cit., p. 79.

13. Coupland, *Wilberforce*, p. 417.

14. *Hansard*, *New Series*, XI, p. 1413. Wilberforce, 15 de junho de 1824.

15. Coupland, *Wilberforce*, pp. 406-8 e 411-7. Sobre sua oposição às associações femininas antiescravistas, ver Wilberforce, *Life of Wilberforce*, V, pp. 264-5. Wilberforce a Babington, 31 de janeiro de 1826. Sobre suas opiniões a respeito do Primeiro Projeto de Reforma, ver Wilberforce, *Correspondence of Wilberforce*, II, p. 265. Wilberforce ao filho Samuel, 4 de março de 1831.

16. *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade*, Add. mss. 21255, f. 50 (v). 12 de agosto de 1788; Add. mss. 21256, ff. 40 (v) e 96 (v). 31 de janeiro de 1792 e 29 de março de 1797.

17. *Hansard*, IX, pp. 143-4. 17 de março de 1807.

18. *Parl. Hist.*, xxxiii, p. 1119. 5 de julho de 1799.
19. *Hansard, New Series*, xix, p. 1469. Citado por lorde Seaford, 23 de junho de 1828.
20. *Idem*, ix, pp. 265-6. 15 de maio de 1823.
21. Richard, *op. cit.*, p. 79.
22. Stephen, *op. cit.*, pp. 120-2.
23. Richard, *op. cit.*, pp. 101-2. 28 de março de 1833.
24. A. Cochin, *L'Abolition de l'Esclavage*. Paris, 1861, Introdução, pp. xiv-xv.
25. *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade*, Add. MSS. 21256, f. 95. 25 de junho de 1795.
26. W. Fox, *Address to the People of Great Britain on the Propriety of Abstaining from West India Sugar and Rum*. Londres, 1791, *passim*.
27. R. K. Nuernberger, *The Free Produce Movement, A Quaker Protest Against Slavery*. Durham, 1943, pp. 9-10.
28. Anônimo, *Remarkable Extracts and Observations on the Slave Trade with Some Considerations on the Consumption of West India Produce*. Stockton, 1792, p. 9. Exemplar no Wilberforce Museum, Hull.
29. Naish, *op. cit.*, p. 3.
30. Folha sem data, no Wilberforce Museum. [Original: "And now, massa, you be de *friend of freedom*, good man, pity poor Negro, me beg buy de East Sugar, no slave sugar, de free, and den my massa vill tink and say, ve no much sell de slave sugar, slaves must be no slaves, must be free, and ve pay de vages, and den vill vork villing and do more work, and ve den sell more *sugar*, and get more of de money. — De men at de East be vise men, and de vise men at de East no slave — make sugar free, free, free".]
31. Anônimo, *The Ladies' Free Grown Cotton Movement*. John Rylands Library, s/d.
32. Gurney a Scoble, 5 de dezembro de 1840. No Wilberforce Museum. Há um número de referência, D.B. 883, que dou com certa hesitação, pois os documentos heterogêneos não estavam bem classificados.
33. "The Principles, Plans, and Objects of The Hibernian Negro's Friend Society, contrasted with those of the previously existing Anti-Slavery Societies, being a circular, in the form of a letter to Thomas Pringle, Esq., Secretary of the London Anti-Slavery Society", p. 3. 8 de janeiro de 1831. John Rylands Library.
34. *Hansard, Third Series*, xx, pp. 315, 323 e 324. 5 de agosto de 1833; *idem*, p. 446. 9 de agosto de 1833.
35. *Idem*, xxxviii, p. 1853. Hobhouse, 10 de julho de 1837.
36. *Idem*, lvi, p. 218. O'Connell, 2 de fevereiro de 1841.
37. *Idem*, p. 619. 12 de fevereiro de 1841.
38. *Idem*, lxxv, p. 1075. Baring, 5 de agosto de 1842.
39. *Idem*, lxx, p. 1294. 21 de julho de 1843.
40. *Idem*, lxxviii, p. 753. 10 de abril de 1843.

41. Eng. ms. 741. Clarkson a L. Townsend, agosto de 1825.
42. *Clarkson Papers*. British Museum, Add. MSS. 41267 A, ff. 178-9.
43. *Debates [...] on the East India Sugar Trade*, p. 35.
44. *Hansard, Third Series*, xxxviii, pp. 1853-4. 10 de julho de 1837.
45. *Idem*, LXX, p. 1294. 21 de julho de 1843.
46. Bell e Morrell, *op. cit.*, Introdução, p. xxx.
47. *East India Company Subscription Journals to £800,000 Additional Stock*, de julho 1786; *East India Company Stock Ledgers*, 1783-91 e 1791-96. Esses dados se encontram no Bank of England Record Office, Roehampton, Londres. Das ações lançadas em 1786, Henry Thornton comprou quinhentas e John Thornton, 3 mil. Ao morrer, John deixou 2 mil para cada um dos demais, ficando Henry com 3 mil, Robert com 4 mil e Samuel com 3 mil.
48. *Debates on the Expediency of Cultivating Sugar in the Territories of the East India Company*. East India House, 1793.
49. *Debates [...] on the East India Sugar Trade*, p. 5. Apenas Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 363, menciona esse fato importante.
50. Macaulay, *op. cit.*, p. 29.
51. *Debates [...] on the East India Sugar Trade*, p. 36. Hume.
52. *Correspondence Between Gladstone and Cropper*, p. 15; F. A. Conybeare, *Dingle Bank, the Home of the Croppers*. Cambridge, 1925, p. 7; Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 364.
53. J. Cropper, *Letters a William Wilberforce, M.P., Recommending the Encouragement of the Cultivation of Sugar in our Dominions in the East Indies, as the Natural and Certain Means of Effecting the Total and General Abolition of the Slave Trade*. Liverpool, 1822. Introdução, p. vii.
54. *Correspondence Between Gladstone and Cropper*, p. 16. Cropper respondeu que essa ligação deixara de existir, ao que Gladstone replicou: "Seria uma coincidência bastante curiosa se descobríssemos que essa interrupção foi simultânea à sua apresentação pública de autor contra a escravidão: e, neste caso, não é bastante notável que ele não tenha se tornado autor enquanto não cessou sua atividade com a produção do algodão com escravos?". *Idem*, *ibidem*, p. 37.
55. *Correspondence Between Gladstone and Cropper*, p. 55.
56. J. Cropper, "Slave Labour and Free Labour". *The Substance of Mr. Cropper's Address on Wednesday November 22 (1825) at the Respectable Meeting at the King's Head, Derby*. Derby, 1825, p. 3. John Rylands Library.
57. J. Cropper, *A Letter Addressed to the Liverpool Society for Promoting the Abolition of Slavery, on the Injurious Effects of High Prices of Produce, and the Beneficial Effects of Low Prices, on the Condition of Slaves*. Liverpool, 1823, pp. 8-9.
58. *Idem*, *ibidem*, p. 22.
59. J. Cropper, *Relief for West Indian Distress, Showing the Inefficiency of Protecting Duties on East India Sugar, and Pointing out Other Modes of Certain*

Relief. Londres, 1823, p. 9.

60. Idem, *ibidem*, p. 30.

61. Conybeare, *op. cit.*, pp. 25 e 56-7.

62. *The Liverpool Mercury and Lancashire General Advertiser*, 7 de junho de 1833.

63. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement*, p. 124; Mathieson, *British Slavery and Its Abolition*, p. 125.

64. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, v, p. 180.

65. *Hansard, New Series*, ix, p. 467. 22 de maio de 1823.

66. Idem, vii, p. 698. 17 de maio de 1822.

67. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement*, p. 124.

68. Klingberg, *op. cit.*, p. 203.

69. Burn, *op. cit.*, p. 88.

70. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 436.

71. *Hansard, New Series*, ix, p. 349. Baring, 15 de maio de 1823.

72. Klingberg, *op. cit.*, p. 146.

73. Idem, *ibidem*, pp. 147-8.

74. Mais tarde Wilberforce admitiu que “o caráter religioso de Alexandre, o Grande, nos foi apresentado [...] em cores demasiado favoráveis”. A lady Olivia Sparrow, 31 de maio de 1814. No Wilberforce Museum, D.B. 25 (60). Ele redigiu uma carta incisiva ao czar a esse respeito. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, v, pp. 136-7. Wilberforce a Macaulay, 20 de novembro de 1822. Wilberforce considerou a importação russa do produto brasileiro, após a promessa do czar em boicotá-la, como “uma quebra de confiança que, cometida por qualquer indivíduo privado, prejudicaria para sempre o caráter de um homem honrado”. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38578, ff. 31-2. Wilberforce a Liverpool, 4 de setembro de 1822.

75. *Correspondence of Castlereagh*, xii, pp. 4-35. Memorando de James Stephen, 8 de setembro de 1818, “relativo à África e às discussões coloniais que podem ocorrer no Congresso em Aix-la-Chapelle”.

76. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, iv, p. 133.

77. *Hansard*, xxviii, pp. 279 e 284. 27 de junho de 1814.

78. Idem, p. 393. 28 de junho de 1814.

79. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, iv, p. 209. 7 de setembro de 1814.

80. *Despatches of Wellington*, v, p. 15. 4 de setembro de 1828.

81. *Hansard, Third Series*, xcvi, p. 37. Bentinck, 3 de fevereiro de 1848.

82. Panfletos na John Rylands Library.

83. *The Liverpool Mercury and Lancashire General Advertiser*, 23 de julho de 1832, noticiando uma reunião da Associação das Índias Ocidentais de Liverpool.

84. Idem, 24 de agosto de 1832. Carta a “Um Eleitor” de “Outro Eleitor”.

85. Anônimo, *The Tariff of Conscience. The Trade in Slave Produce Considered and Condemned*. Newcastle Anti-Slavery Series, nº 11, s/d. John

Rylands Library.

86. Anônimo, *Conscience Versus Cotton; or, the Preference of Free Labour Produce*. Newcastle Anti-Slavery Series, nº 10, s/d. John Rylands Library.

87. *Hansard, Third Series*, XIX, p. 1177. 24 de julho de 1833.

88. Idem, VI, p. 1353. 12 de setembro de 1831.

89. Idem, p. 1355. Hume.

90. Eng. MS. 415. Buxton a sra. Rawson, 6 de outubro de 1833.

91. *Hansard, Third Series*, XCIX, p. 1022, 22 de junho de 1848.

92. Eng. MS. 415. Buxton a sra. Rawson, 6 de outubro de 1833.

93. Gurney a Scoble, 5 de dezembro de 1840. Wilberforce Museum, D.B. 883.

94. *Hansard, Third Series*, LXXXI, p. 1159. Citado por Hutt, 24 de junho de 1845.

95. Idem, CIX, p. 1098. Citado por Hutt, 19 de março de 1850. Em 1858, Wilberforce declarou: “Não tínhamos nenhum direito de nos apresentar ao mundo como os supressores do tráfico de escravos, a menos que estivéssemos firme e honestamente preparados para pôr em vigor aqueles tratados para sua supressão que nossos aliados tinham firmado conosco”. Idem, CL, p. 2200. 17 de junho de 1858.

96. Idem, XCIX, p. 849. 19 de junho de 1848. Em 1850, Buxton defendeu a exclusão do açúcar cultivado com trabalho escravo, mas não do algodão e do tabaco igualmente cultivados com trabalho escravo, argumentando que “não via razão para não se opor a um mal ao qual era possível se opor com eficácia, pois havia outros males aos quais lhe era impossível se opor”. Idem, CXI, p. 533. 31 de maio de 1850. Em 1857, ele encaminhou um discurso à rainha, rogando que se usasse o máximo empenho para eliminar o tráfico de escravos. Idem, CXLVI, p. 1857. 14 de julho de 1857. Essa mudança de opinião coincidiu com uma mudança no ponto de vista dos capitalistas. Hutt foi presidente de um comitê em 1849 que definiu as tentativas de eliminar o tráfico negreiro como inúteis e impraticáveis. Outro comitê em 1853, com a participação de ambos, Hutt e Bright, declarou que “essas tentativas em prol da humanidade, que prosseguem por tantos anos, devem ser consideradas honrosas para a nação, e seus resultados merecem receber grande incentivo para que perseverem até que esse tráfico iníquo seja inteiramente abolido”. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade*, pp. 133-4.

97. *Hansard, Third Series*, CXXXIX, p. 116. 26 de junho de 1855.

98. Idem, LXXVI, p. 187. 2 de julho de 1844.

99. Idem, CL, p. 2205. 17 de junho de 1858.

100. Idem, LXXVII, pp. 1290, 1292, 1300 e 1302. 26 de fevereiro de 1845.

101. Idem, LVIII, p. 193. 11 de maio de 1841.

102. Idem, LXXVII, p. 1290. 26 de fevereiro de 1845.

103. Idem, LXXXVIII, pp. 4-5. 27 de julho de 1846. Era uma petição de Clarkson à Câmara dos Lordes, apresentada por Brougham.

104. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade*, pp. 34-5. A referência é ao “dinheiro por cabeça” — quatro libras a tonelada em cada navio capturado sem escravos, cinco libras a cabeça por escravos entregues vivos, e 2,10.0 libras pelos que morriam depois de capturados.

105. *Hansard, Third Series*, xcvi, p. 85. 4 de fevereiro de 1848.

106. *Idem*, L, p. 131. Inglis, 8 de agosto de 1839.

107. *Idem*, xcix, p. 1324. Inglis, 29 de junho de 1848.

108. *Idem*, lxxxviii, p. 163. Citado por Disraeli, 28 de julho de 1846.

109. Merivale, *op. cit.*, pp. 303-4.

110. *Hansard, Third Series*, xcvi, p. 133. 4 de fevereiro de 1848.

111. Morley, *op. cit.*, I, p. 78.

112. Sypher, *op. cit.*, p. 217.

113. E. B. Dykes, *The Negro in English Romantic Thought*. Washington, 1942, pp. 79-80.

114. Sypher, *op. cit.*, pp. 215-6; Dykes, *op. cit.*, p. 70.

115. Lewis, *op. cit.*, pp. 15 e 17.

116. *Idem*, *ibidem*, pp. 13-4.

117. T. Carlyle, “The Nigger Question”, em *English and Other Critical Essays*. Everyman’s Edition, Londres, 1925. Vale a pena ler o ensaio completo, escrito em 1849.

118. *Hansard, Third Series*, xcvi, p. 1052, 22 de fevereiro de 1848.

12. OS ESCRAVOS E A ESCRAVIDÃO

1. Ver C. L. R. James, *The Black Jacobins*. Londres, 1938, sobre a revolução escrava em São Domingos. Consulte-se também H. Aptheker, *Negro Slave Revolts in the United States*. Nova York, 1943. Encontra-se um excelente resumo, para todo o hemisfério ocidental, em Herskovits, *op. cit.*, pp. 86-109.

1ª. C. O. 28/95. House of Assembly, Barbados, 15 de novembro de 1825.

2. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council on a Despatch from Lord Bathurst to Sir H. Warde, Sept. 3 1823*. Sr. Hamden, pp. 21-2. Ver também C. O. 295/59, em que o governador de Trinidad afirmava que os homens iriam considerar essa concessão às mulheres escravas uma injustiça. Woodford a Bathurst, 6 de agosto de 1823; C. O. 295/60. Sr. Burnley, um dos principais fazendeiros de Trinidad: “Confesso que a ideia me parece tão monstruosa e extravagante que nem sei como abordar o assunto”.

3. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council*. Sr. Hamden, p. 5.

4. C. O. 137/145. Shand a Bathurst, 26 de novembro de 1817.

5. C. O. 137/148. Manchester a Bathurst, 10 de julho de 1819.

6. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council*. Sr. Hamden, p. 24.

7. C. O. 295/92. Edward Jackson ao governador Grant, 31 de dezembro de 1831.

8. C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 24 de dezembro de 1824.
9. C. O. 137/163. Manchester a Bathurst, 13 de novembro de 1826.
10. C. O. 137/154. Manchester a Bathurst, 13 de outubro de 1823.
11. C. O. 111/55. D'Urban a Bathurst, 4 de julho de 1826.
12. C. O. 295/85. 29 de outubro de 1830. Seguem-se as quantidades de alforrias em 1825-30:

Ano	Alforriados	Alforrias pagas	Escravo rurais	Escravos domésticos
1825	162	98	38	124
1826	167	108	46	121
1827	167	129	49	118
1828	128	84	33	95
1829	87	41	15	72
1830	32	22	6	26

(até 29 de outubro.)

13. C. O. 295/72. Woodford a Bathurst, 8 de agosto de 1826.
14. C. O. 295/73. Stephen a Horton, 5 de outubro de 1826.
15. C. O. 295/67. Henry Gloster, o protetor dos escravos, ao governador Woodford, 7 de julho de 1825. As respostas de Fitzgerald são as seguintes: Escravo John Philip: “sete chicotadas naquela parte em que se o pé for hostilmente aplicado é tido em todos os países civilizados como um ato da mais baixa indignidade”; Escravo Philip: “23 chicotadas naquela parte que meu lorde Chesterfield recomenda veementemente que seja a última a entrar e a primeira a sair em todas as visitas para a coleta de impostos, sendo que nomeá-la na presença de damas é considerado uma grande transgressão das leis da cortesia”; Escravo Simon Mind: “23 chicotadas naquela parte específica do corpo que raramente é culpada de algum crime, mas que paga pelas transgressões cometidas por outros membros”.
16. Bell e Morrell, op. cit., p. 382.
17. C. O. 28/09. Carrington, representante para Barbados, a Bathurst, 2 de março de 1826.
18. C. O. 28/93. Warde a Bathurst, 21 de outubro de 1824.
19. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council*, p. 33.
20. C. O. 137/165. Mensagem da Assembleia, dezembro de 1827.
21. C. O. 137/143. 31 de outubro de 1815.
22. Bell e Morrell, op. cit., p. 405. Protesto da Assembleia da Jamaica, junho de 1838.
23. C. O. 137/183. Manchester a Goderich, 13 de novembro de 1832.
24. Idem. Manchester a Goderich, 16 de dezembro de 1832.
25. C. O. 137/186. Memorial dos deputados da Jamaica à Grã-Bretanha, 29 de novembro de 1832.

26. C. O. 137/183. Manchester a Goderich, secreto e confidencial, 16 de dezembro de 1832.
27. *Hansard*, xxxi, pp. 781-2. Marryat, 13 de junho de 1815.
28. C. O. 137/183. Manchester a Goderich, secreto e confidencial, 16 de dezembro de 1832.
29. C. O. 137/187. Z. Jones a Goderich, 22 de fevereiro de 1832.
30. C. O. 137/187. Goderich a Manchester, secreto, 5 de março de 1832.
31. A expressão é de Canning.
32. C. O. 137/154. Manchester a Bathurst, 24 de dezembro de 1823.
33. C. O. 28/111. Smith a Stanley, 13 de julho de 1833.
34. C. O. 295/92. *Memorial for Ourselves and in Behalf of All Our Fellow Subjects of African Descent* (em anexo ao despacho do governador Grant a Goderich, 26 de março de 1832).
35. Idem. Grant a Goderich, 26 de março de 1832.
36. Idem. William Clunes a Goderich, 27 de janeiro de 1832.
37. C. O. 28/111. Smith a Stanley, 23 de maio de 1833.
38. C. O. 28/88. Combennere a Bathurst, 15 de janeiro de 1819.
39. C. O. 111/69. D'Urban a Murray, 20 de abril de 1830. Ver também C. O. 295/87. Smith a Goderich de Trinidad, 13 de julho de 1831: "Os escravos têm uma facilidade inexplicável para obter informações parciais, e geralmente distorcidas, sempre que está prestes a chegar um documento público que pode afetar de alguma maneira a condição ou situação deles".
40. C. O. 295/92. Grant a Goderich, 26 de março de 1832.
41. Idem. *Gazette Extraordinary*, 25 de março de 1832.
42. C. O. 295/93. Excerto de um document de Trinidad, s/d.
43. C. O. 295/92. Grant a Howick, 30 de abril de 1832.
44. C. O. 137/119. Coote a Castlereagh, 27 de junho de 1807; C. O. 137/120, Edmund Lyon, representante para a Jamaica, a Castlereagh, 17 de julho de 1807.
45. C. O. 137/142. Manchester a Bathurst, 26 de janeiro de 1816.
46. C. O. 137/143. Excerto de uma carta da Jamaica, 11 de maio de 1816.
47. C. O. 295/39. John Spooner, de Barbados, ao governador Woodford, 18 de abril de 1816.
48. C. O. 28/85. Coronel Codd ao governador Leith, 25 de abril de 1816; Idem, contra-almirante Harvey a J. W. Croker, 30 de abril de 1816.
49. C. O. 295/60. Um comandante de Trinidad ao governador Woodford, 30 de agosto de 1823.
50. C. O. 137/145. Shand a Bathurst, 26 de novembro de 1817.
51. C. O. 111/44. D'Urban a Bathurst, 5 de maio de 1824.
52. C. O. 295/89. Grant a Howick, 10 de dezembro de 1831.
53. C. O. 137/183. Mulgrave a Howick, 6 de agosto de 1832.
54. C. O. 28/111. Smith a Stanley, 23 de maio de 1833.
55. C. O. 111/8. Nicholson a Castlereagh, 6 de junho de 1808.

56. C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 31 de julho de 1824.
57. C. O. 28/85. Leith a Bathurst, 30 de abril de 1816.
58. Idem. Codd a Leith, 25 de abril de 1816.
59. Idem. Leith a Bathurst, 30 de abril de 1816.
60. C. O. 137/143. Alexander Aikman Jr. a Bathurst, 2 de maio de 1816.
61. C. O. 137/142. Manchester a Bathurst, 4 de maio de 1816.
62. C. O. 111/39. Murray a Bathurst, 24 de agosto de 1823.
63. Idem. Murray a Bathurst, 27 de setembro de 1823.
64. C. O. 28/92. Warde a Bathurst, 27 de agosto de 1823.
65. C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 31 de julho de 1824.
66. C. O. 111/44. D'Urban a Bathurst, 5 de maio de 1824.
67. Idem. D'Urban a Bathurst, 5 de maio de 1824. (Foi a segunda carta no mesmo dia.)
68. Idem. D'Urban a Bathurst, 15 de maio de 1824.
69. C. O. 28/107. Lyon a Goderich, 28 de março de 1831.
70. Idem. Lyon a Goderich, 2 de abril de 1831.
71. C. O. 137/181. Belmore a Goderich, 6 de janeiro de 1832.
72. C. O. 137/182. Belmore a Goderich, 2 de maio de 1832.
73. C. O. 295/92. Grant a Howick, 30 de abril de 1832.
74. C. O. 137/188. Mulgrave a Goderich, 26 de abril de 1833.
75. *Hansard, Third Series*, XIII, p. 77. 24 de maio de 1832.
76. C. O. 137/191. F. B. Zuicke ao governador Belmore, 23 de maio de 1832.
77. C. O. 28/111. Smith a Goderich, 7 de maio de 1833.
78. Idem.
79. Idem. Smith a Stanley, 23 de maio de 1833.

13. CONCLUSÃO

1. Gaston-Martin, *L'Ère des Négriers, 1714-1774*. Paris, 1931, p. 424.

Bibliografia

Este livro se baseia numa tese de doutorado, *O aspecto econômico da abolição do tráfico escravo e da escravatura nas Índias Ocidentais britânicas*, apresentada à Faculdade de História Moderna da Universidade de Oxford em setembro de 1938. Foram consultadas fontes manuscritas principalmente para os anos 1783-1833, o período abrangido pela tese.

I. FONTES PRIMÁRIAS (MANUSCRITAS)

A. *Public Record Office, Londres*

1. *Colonial Office Papers*. Desnecessário frisar o valor dessa fonte. Embora as citações tenham sido reduzidas ao mínimo, as escolhidas para o texto se basearam numa investigação exaustiva de mais de 230 volumes, abrangendo a Jamaica, Barbados, Trinidad e Demerara (Guiana Inglesa), e cobrindo os períodos de 1789 a 1796 (os anos iniciais do Movimento Abolicionista) e de 1807 a 1833. Os números de chamada são C.O. 27 (Barbados), C.O. 111 (Demerara, isto é, Guiana Inglesa), C.O. 295 (Trinidad), C.O. 137 (Jamaica).

2. *Chatham Papers*, G.D./8. Estes foram consultados apenas para a correspondência e documentos do jovem Pitt, e não de seu pai. Há muitas informações sobre Chatham dispersas na obra de Pares. Os documentos consultados forneceram muitos materiais valiosos sobre as Índias Ocidentais britânicas, São Domingos e Índia, e, como Pitt dominou a cena parlamentar britânica desde 1784 até sua morte em 1806, a coleção é de importância fundamental.

3. *Foreign Office Papers*. Estes foram usados principalmente para os anos 1787-93, com referência específica à posição do governo britânico diante da colônia francesa de São Domingos; foram incluídos no texto alguns itens importantes. O número de chamada é F.O. 27 (França).

4. *Customs Records*. Os documentos consultados foram *Customs 8*, exportações britânicas, para os anos 1814-32, e *Customs 5*, importações britânicas.

B. British Museum

1. *Liverpool Papers*. Estes formam a parte mais importante da coleção de Additional Manuscripts para o presente estudo. Os documentos ocupam muitos volumes; as referências específicas a cada vez são dadas nas Notas. Como latifundiário nas Índias Ocidentais e presidente da Câmara de Comércio, lorde Hawkesbury, futuro primeiro conde de Liverpool, ocupou posição de destaque no período do Movimento Abolicionista. Sua correspondência traz muitas cartas valiosas e memorandos referentes ao comércio escravo, às colônias britânicas e francesas, às negociações britânicas com os colonos franceses rebeldes durante a guerra com a França e à questão do açúcar das Índias Orientais.

2. *Minute Books of the Committee for the Abolition of the Slave Trade* — três volumes com muito material útil e pertinente.

3. *Auckland Papers*. São os documentos do diplomata britânico enviados em 1787 para persuadir os franceses a abolir o tráfico escravo; incluem cinco cartas de William Wilberforce muito valiosas para complementar as biografias do abolicionista.

4. *Huskisson Papers*. Esses documentos contêm alguns materiais excelentes sobre as posições de Huskisson em relação à abolição, aos interesses das Índias Ocidentais e aos abolicionistas.

C. Liverpool Public Library

Essa biblioteca possui três manuscritos importantes para o presente estudo. São eles: o volume 10 dos *Holt and Gregson Papers*, repleto de estatísticas sobre a dependência de Liverpool em relação ao tráfico de escravos e cartas de Matthew Gregson sobre o mesmo tema; a correspondência de um traficante de escravos, Robert Bostock, com seus capitães nos anos 1789-92; e os *Journals of Liverpool Slave Ships, 1779-1788*.

D. John Rylands Library, Manchester

Essa famosa biblioteca, numa cidade de importância central para o desenvolvimento do capitalismo britânico e sua relação com a escravidão negra, possui os *English Manuscripts*, até então nunca utilizados. A coleção contém muito material sobre o açúcar das Índias Orientais e o boicote do açúcar produzido por mão de obra escrava nas Índias Ocidentais; a carta de Buxton oferecendo a cristianização dos negros como forma de compensar a escravização; e uma carta interessante de T. B. Macaulay alegando que era a

pressão dos negócios que o impedia de contribuir para o projeto de uma antologia comemorativa da Lei de Libertação dos Escravos.

E. Wilberforce Museum, Hull

Essa instituição possui pouquíssimo material. Algumas cartas, como a de Gurney sobre a importância da evangelização na África, são citadas aqui e ali no texto, com os números de chamada que existiam na época de minha visita (junho de 1939). O valor do museu consiste não nos acervos documentais, mas na exposição dos terríveis instrumentos utilizados no tráfico de escravos. Numa das salas, há um quadro emoldurando uma lista de escravos em “Orange Hill Estate” (sem a localização) que, entre as classificações de acordo com a idade, a cor e o tipo de trabalho, traz uma categoria interessante que abarca cinco dos escravos, com idade variando de um ano e oito meses a vinte anos — os “mestiços”. Não fica claro o que era um mestiço, numa fazenda com as divisões mais conhecidas de negro, mulato etc.

F. Rhodes House Library, Oxford

Na Rhodes House há um volume manuscrito do abolicionista James Ramsay. É uma coletânea interessante de notas, memorandos e discursos, útil não só para um estudo do movimento abolicionista em geral, mas pela luz que lança sobre um abolicionista muito pouco conhecido, com seus poucos panfletos e o depoimento que apresentou ao Conselho Privado em 1788.

G. Bank of England Record Office, Roehampton, Londres

Aqui são conservados os livros contábeis da Companhia das Índias Orientais. Foram examinados os volumes referentes ao aumento de capital, os *East India Company Subscription Journals to £800,000 Additional Stock*, de julho de 1786, e os *East India Company Stock Ledgers*, de 1783-91 e de 1791-96. Foram consultados para a ligação entre os interesses econômicos das Índias Orientais e os abolicionistas.

II. FONTES PRIMÁRIAS (IMPRESSAS)

1. *Hansard*. Cabe frisar a importância dos debates parlamentares para esse período, pois, à exceção de um autor britânico, W. L. Mathieson, não existe nenhuma verdadeira tentativa de utilizar uma fonte cujo valor se imaginaria evidente. Os debates estão exaustivamente documentados para os anos 1650-1860. Para o primeiro período, que vai até aproximadamente 1760, os discursos estão muito dispersos, mas, felizmente para o pesquisador, eles foram reunidos

e compilados por um organizador meticuloso, permitindo fácil consulta, sob o título *Proceedings and Debates in the British Parliament Respecting North America*, publicados em cinco volumes até a presente data sob os auspícios da Carnegie Institution.

Para os anos de 1760 a 1860, os debates parlamentares aparecem sob os seguintes títulos: 1760 a 1803, *Cobbett's Parliamentary History of England*; 1803 a 1812, *Cobbett's Parliamentary Debates*; 1812 a 1820, *Hansard*; 1820 a 1830, *Hansard, New Series*; 1830 a 1860, *Hansard, Third Series*. Mantive essa divisão oficial para facilitar a consulta ou a verificação. Pareceu-me mais satisfatório do que usar apenas a palavra *Hansard* para cobrir séries totalmente diferentes, o que acarretaria muita confusão, na medida em que são volumes diferentes. No período inicial, os debates ao longo de muitos anos estão reunidos num só volume; para os debates de 1845 e os anos seguintes em geral, um único ano comumente ocupa quatro volumes separados.

2. *Documents Illustrative of the Slave Trade to America*. Essa obra notável em quatro volumes, também publicada pela Carnegie Institution, coloca o estudioso da escravidão negra em dívida eterna para com a falecida professora Elizabeth Donnan e sua competente equipe. Para as finalidades do presente livro, o volume mais importante foi o II, que trata do século XVIII e das Índias Ocidentais. Mas o volume I, referente ao século XVII, também é de grande proveito, em especial para o período após 1688. Os volumes III e IV, que tratam respectivamente das colônias continentais do Norte, do Meio e do Sul, também foram consultados sempre que necessário.

3. *Parliamentary Papers*. Sob essa rubrica incluem-se os documentos apresentados ao Parlamento e os depoimentos tomados pelos Comitês Parlamentares. Não é necessária uma lista detalhada, em vista das referências dadas nas Notas, mas entre 1784 e 1848 há muitos relatórios úteis que não podem ser ignorados num estudo sobre as Índias Ocidentais. Cabe uma menção especial ao volume 48 dos *Sessional Papers for the Years 1837-1838*, quando menos porque sua existência é pouco conhecida e suas vastas possibilidades ainda estão por ser exploradas; ele contém uma lista pormenorizada dos pedidos de indenização pelos escravos, em conformidade com a Lei de Libertação dos Escravos de 1833. A única coleção completa dos *Parliamentary Papers* se encontra no British Museum.

4. *Report of the Committee of the Lords of the Privy Council for all Matters Relating to Trade and Foreign Plantations, 1788*. É um documento indispensável para todos os que queiram entender a situação das colônias açucareiras depois da Revolução Americana. Sem dúvida, é esse relatório que explica a atitude de Pitt em relação ao tráfico de escravos. Estendendo-se por muitas páginas, as seções mais importantes são a parte III, sobre as condições dos escravos; a parte V, sobre a concorrência francesa no comércio do açúcar; e a parte VI,

Miscellaneous Papers, que são documentos variados recebidos nas fases finais de publicação do relatório.

5. A correspondência e os memorandos de vários políticos importantes do período foram publicados, pelo menos em parte — Canning, Castlereagh, Wellington e Grenville (este pela Historical Manuscripts Commission, com o título de *The Manuscripts of J. B. Fortescue Esq., Preserved at Dropmore*). Nesta categoria pode-se incluir a *Correspondence of William Wilberforce* e os *Private Papers of William Wilberforce*, publicados por seus filhos.

6. *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies*. Com um excelente índice remissivo, esses volumes incluem muitos itens, geralmente em forma condensada, sobre as Índias Ocidentais, a cultura de cana, o tráfico de escravos e as relações econômicas entre as ilhas e o continente, além de dados muito úteis sobre os trabalhadores brancos nas ilhas. Os volumes consultados abrangem o período de 1611 a 1697.

III. FONTES SECUNDÁRIAS

A. De época

Há uma grande quantidade de documentos de época. Os escritos dos principais mercantilistas — Postlethwayt, Davenant, Gee, sir Dalby Thomas, Wood — foram cuidadosamente examinados, bem como *A riqueza das nações*, o clássico do antimercantilismo. Os dados de época sobre os trabalhadores em contrato de engajamento são limitados, mas os existentes são úteis. A profunda discórdia entre Índias Orientais e Índias Ocidentais, de grande importância, foi exaustivamente examinada; além do material no British Museum, foram consultadas as fontes da India Office Library e a série de panfletos da John Rylands Library. A conhecida obra de Bryan Edwards, *History of the British West Indies*, merece atenção não só por seu valor intrínseco, mas como um dos raros marcos culturais numa sociedade escravista que, ao contrário da sociedade escravista da Grécia, desprezava a instrução e não reproduziu nenhuma das grandes dádivas da Grécia ao mundo. Além disso, foram consultadas inúmeras histórias locais, especialmente das grandes cidades portuárias e centros industriais, e textos de época sobre o crescimento da indústria e do comércio britânicos. Os escritos dos abolicionistas foram muito utilizados, sobretudo a conhecida biografia de Wilberforce escrita por seus filhos, em cinco volumes, que, apesar das divagações, é muito informativa.

B. Modernas

É desnecessário o arrolamento das fontes e autoridades em qualquer estudo das Índias Ocidentais Britânicas no período de 1763 a 1833. Conta uma anedota

que, nos círculos abolicionistas, sempre que havia alguma dúvida, alguém comentava: “Veja no Macaulay”. Não seria exagerado dizer “Veja no Ragatz” para a história caribenha entre 1763 e 1833. Sua obra, *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean* é um amplo estudo das fontes originais. Seu *Guide for the Study of British Caribbean History, 1763-1834* (Washington, 1932) é uma ferramenta indispensável para o estudioso do Caribe, que ali encontra não só uma relação completa de todos os tipos de obras, como também um breve apanhado das ideias centrais de cada uma delas. Do mesmo autor, *Statistics for the Study of British Caribbean History, 1763-1833* fornece dados estatísticos valiosos. As *Check Lists of House of Commons and House of Lords Sessional Papers, 1763-1834* são de leitura obrigatória para todos os estudiosos que podem se confundir com as diversas formas de referência, aparentemente conflitantes, a tais documentos desse período. Os três levantamentos bibliográficos do professor Ragatz em *A List of Books and Articles on Colonial History and Overseas Expansion Published in the United States*, para os anos 1900-30, 1931-32 e 1933-35, respectivamente, citam vários livros e artigos que tratam da posição do branco em contrato de engajamento. Por fim, seu levantamento bibliográfico mais recente, *A Bibliography for the Study of European History, 1815 to 1939* (Ann Arbor, 1942), traz uma relação exaustiva das obras sobre o Reino Unido, com muitos títulos de grande utilidade sobre o desenvolvimento britânico no século XIX (pp. 140-58).

Depois do professor Ragatz vem outro estudioso americano cuja obra sobre o Caribe merece menção especial, e ainda mais porque, na verdade, complementa a pesquisa de Ragatz no período tratado. *The Development of the British West Indies, 1700-1763*, do professor Frank Pitman, é uma obra de grande relevância, baseada, como a de Ragatz, numa cuidadosa análise de fontes originais. O ensaio do mesmo autor, *The Settlement and Financing of British West India Plantations in the Eighteenth Century*, um dos vários textos escritos por discípulos de C. M. Andrews em sua homenagem, é uma obra-prima.

Dois estudos ingleses merecem destaque, por se afastar das versões adulteradas e idealistas da escravidão correntes na Inglaterra. O de Richard Pares, *War and Trade in the East Indies, 1739-1763*, embora inevitavelmente repleto de guerras e diplomacias, mesmo assim traz dados vitais sobre as Índias Ocidentais, e é de grande importância quanto à atitude dos fazendeiros das Índias Ocidentais em relação às colônias de cana estrangeiras. Se os aspectos sociais e econômicos em Pares ocupam posição subordinada, em W. L. Burn eles dominam. Seu *Emancipation and Apprenticeship in the British West Indies* é uma análise erudita do sistema de aprendizagem entre 1833 e 1838, embora os três capítulos iniciais, que tratam da libertação dos escravos, não sejam tão valiosos, em parte porque o autor se contentou com fontes secundárias. Entre os autores ingleses menores, W. L. Mathieson merece menção quando menos porque, ao contrário de Coupland, utilizou bem as fontes secundárias (embora,

como Coupland, tenha usado apenas fontes dessa natureza) e lembrou que a Inglaterra tem um Parlamento, onde se realizam debates. Se oferecessem um índice remissivo melhor, suas quatro obras sobre a escravidão seriam referências úteis. Coupland representa a concepção sentimental da história; suas obras nos ajudam a entender o que *não foi* o movimento abolicionista. Em comparação à sua incursão anterior pelo campo do escravismo, *England and Slavery* (Londres, 1934), o estudo *Bristol, a Gateway of Empire* de C. M. MacInnes é uma saudável passagem da história sentimental para a história científica; este segundo livro se baseia em materiais inéditos nos arquivos de Bristol. O idealismo histórico americano é representado por F. J. Klingberg e seu *The Anti-Slavery Movement in England*.

Cabe menção especial a dois estudos que apresentam a relação entre o capitalismo e a escravidão de modo geral. O primeiro é uma dissertação de mestrado de W. E. Williams, *Africa and the Rise of Capitalism*, publicada pelo Departamento de Ciências Sociais da Universidade Howard em 1938. O segundo, e mais importante, é de C. L. R. James, *The Black Jacobins, Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution* (Londres, 1938). A tese desse livro é formulada com clareza e concisão (pp. 38-41) e, até onde sei, pela primeira vez em inglês.

No campo da política colonial em geral, há dois livros indispensáveis. C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, traz excelentes capítulos sobre Barbados e a Jamaica; ademais, ele coloca as ilhas canavieiras na devida perspectiva dentro do quadro mercantilista, e sua descrição e análise das leis do comércio e do sistema colonial em geral constituem uma introdução essencial para qualquer estudioso do primeiro Império Britânico. Menos abrangente mas igualmente pertinente é G. L. Beer, *The Old Colonial System*. As preleções de Merivale em Oxford nos anos 1839-41 sobre *Colonization and Colonies* ilustram o que há de melhor nos estudos oxfordianos, enquanto Bell e Morrell, *Select Documents on British Colonial Policy, 1830-1860*, trazem algumas reproduções muito valiosas de documentos originais de um período fundamental. Para estudos específicos das Índias Ocidentais no antigo sistema colonial, são muito importantes os trabalhos de Harlow, Williamson e Higham, sendo *History of Barbados*, de Harlow, o melhor dos três, por mostrar a percepção de que os problemas barbadianos — aliás, das Índias Ocidentais britânicas — do século xx têm suas raízes nas transformações sociais e econômicas do século xvii, representadas pelo açúcar e pela escravidão.

As obras sobre o crescimento e desenvolvimento de cada setor da indústria britânica estão indicadas nas notas dos respectivos capítulos. Quanto ao melhor tratamento geral do desenvolvimento do capitalismo na Inglaterra, apenas dois nomes precisam ser mencionados: Mantoux e Clapham. O capítulo v de *Economic History of Modern Britain, The Early Railway Age*, de Clapham, é a melhor análise sucinta da Revolução Industrial, enquanto seu ensaio sobre "The Industrial Revolution and the Colonies, 1783-1822", no volume II de *Cambridge*

History of the British Empire, mostra uma compreensão do movimento abolicionista e da destruição da escravatura nas Índias Ocidentais mais inteligente do que se costuma encontrar em todas as obras dos historiadores britânicos “oficiais”.

No campo literário, a obra do professor Sypher, *Guinea's Captive Kings: British Anti-Slavery Literature of the XVIIIth Century*, é um daqueles excelentes estudos sobre a escravidão negra que aprendemos a associar ao catálogo da University of North Carolina Press. Embora do ponto de vista político o livro seja muito fraco — em alguns aspectos, imperdoavelmente fraco —, é uma análise abrangente e inteligente da literatura do período e, como tal, um bom auxílio para as ciências sociais. Pode ser utilmente complementado por uma publicação recente de uma colega minha, dra. Eva Dykes, *The Negro in English Romantic Thought* (Associated Publishers. Washington, 1942). O famoso romance de Marguerite Steen, *O sol é minha ruína*, revela uma compreensão profunda do comércio triangular e de sua importância para o capitalismo britânico.

As fontes usadas para o desenvolvimento da São Domingos francesa e da Cuba espanhola durante o período estudado foram necessariamente secundárias. Para a França, o autor mais importante é Gaston-Martin. Uma bolsa de pesquisas Rosenwald, no verão de 1940, me permitiu trabalhar nos arquivos e bibliotecas de Cuba. O abrangente *Diccionario* da Ilha, de Pezuela, traz um material excelente no verbete “Azúcar”, enquanto *Los Ingenios de la Isla de Cuba*, de Cantero, um barão do açúcar daquela época, é uma obra rara, preciosa, lírica e fartamente ilustrada.

Tratei mais extensamente de alguns temas levantados neste livro em três artigos: “The Golden Age of the Slave System in Britain” (*Journal of Negro History*, janeiro de 1940); “The Intercolonial Slave Trade after its Abolition in 1807” (*Journal of Negro History*, abril de 1942); “Protection, Laisser-Faire and Sugar” (*Political Science Quarterly*, março de 1943).

Copyright © 1944, 1994 by The University of North Carolina Press, renovado em 1972 por Eric Williams

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Título original

Capitalism and Slavery

Capa

Victor Burton

Foto do autor

The Eric Williams Memorial Collection, The Alma Jordan Library,
The University of the West Indies, St. Augustine, Republic of Trinidad and Tobago

Preparação

Oswaldo Tagliavini Filho

Revisão

Marise Leal

Ana Maria Barbosa

ISBN 978-85-8086-186-0

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone: (11) 3707-3500

Fax: (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br