



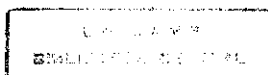
ANTONIO BARROS DE CASTRO 1336

ESCRAVOS E SENHORES NOS ENGENHOS DO BRASIL

Um estudo sobre os trabalhos do Açúcar e a política econômica dos Senhores.

tese de doutoramento a
presentada ao Instituto
de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade
Estadual de Campinas.

Campinas
1976



Este trabalho é dedicado a:

Mané Domingos, curvado pelo trabalho e pelos anos,
Afonso Camisola, que passava ao longo^e e metia medo,
Sô Vito, que ~~sabia~~ (tudo) consertar,
Sô Tito, que sempre dizia "Sim Sinhô"
Laurinha, que tirava bolinhos e pastéis do seu fogão a lenha,
Benedito, Manezinho e Luiz do Vito, amigos da infância, na
Fazenda Santa Clara.

Aos meus colegas de trabalho, amigos na necessidade, generosos sempre, críticos por vezes;

aos alunos do mestrado de Economia, ávidos de conhecimentos, inteligentes e combativos;

a Luiz Gonzaga, com seu jeito tímido de ser caloroso e a Jorge Miglioli por sua sabedoria;

aos velhos amigos Liana Aureliano, Ferdinando Figueiredo, Wilson Cano e João Manuel Cardoso de Mello;

e aos demais amigos do DEPE;

meus agradecimentos, pela amizade e o estímulo intelectual.

Minha gratidão, também, à UNICAMP, onde encontrei condições ideais de trabalho.

Esta tese não poderia ter sido realizada, sem o apoio logístico de Peter Eisemberg, Michael Hall, José Serra e ~~Rolnan~~ Hernandez.

Fundamentais, também, foram o apoio e boa vontade, encontrados nas bibliotecas do Instituto do Açúcar e do Alcool, do Instituto Agrônomo de Campinas e sobretudo, do nosso Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

Fernando Novais, João Manoel Cardoso de Mello, José Sergio Leite Lopes, Carlos Maurício de Carvalho Ferreira e Luciano Coutinho me fizeram críticas, algumas aceitas, outras não, todas, porém, importantes para a elaboração destas idéias.

Ana viveu comigo, os avanços e recuos, as alegrias e as angústias desta tese. A ela, o meu amor.

"UMA MACHINA E FÁBRICA INCRÍVEL"

"E verdadeiramente quem vir na escuridade da noite aquellas fornalhas tremendas perpetuamente arden-tes: as labaredas que estão sahindo a borbotões de cada uma pelas duas boccas ou ventas, por onde res-piram o incendio; os ethyopes, ou cyclopes banha-dos em suor tão negros como robustos que subminis-tram a grossa e dura materia ao fogo, e os forçados com que o revolvem e atiçam; as caldeiras ou lagos ferventes com os cachões sempre batidos e rebati-dos, já vomitando espumas, exhalando nuvens de va-pores mais de calor, que de fumo, e tornando-se a chover para outra vez os exhalar: o ruído das rodas, das cadeias, da gente toda da côr da mesma noite, trabalhando vivamente, e gemendo tudo ao mesmo tem-po sem momento de treguas, nem de descanso: quem vir em fim toda a machina e aparato confuso e es-trondoso daquella Babylonia, não podera duvidar, ainda que tenha visto Ethnas e Vesuvios, que ô uma similhaça de inferno".

(Vieira, Sermão pregado na Bahia à Irmandade dos pretos de um Engenho, em dia de S. João Evangelista, no ano de 1633).

1. Apresentação do engenho

Desde o seu aparecimento em terras brasileiras, o engenho chama a atenção por seu porte e complexidade: "cada um delles é uma machina e fabrica incrível", diria Cardim em sua narrativa datada de 1583 ⁽¹⁾. Sumariamente descrito, era o engenho um todo compreendendo a moenda, onde a cana é esmagada, o aparelhamento destinado a cozer e purificar o caldo, tachos, caldeiras, escumadeiras, etc., e a casa de purgar onde o açúcar é embranquecido e sêco; até aqui, o engenho propriamente dito. Além disto, canaviais, matas, animais de tiro, carros de bois, barçaças e um sem número de apetrechos para os serviços complementares e o reparo dos equipamentos. Havia engenhos movido a água e por tração animal, mas a "maior parte dos engenhos do Brasil moem com água" ⁽²⁾, o que não é de estranhar, já que os movidos por animais "tem maior fabrico, e gasto ainda que moem menos" ⁽³⁾

O serviço ordinário do engenho, ininterrupto de setembro a março ou abril, exige intenso trabalho de pelo menos sessenta escravos, segundo Cardim ⁽⁴⁾. O produto obtido é relativamente homogêneo distinguindo-se basicamente os tipos brancos (fino), mascavado e panela ⁽⁵⁾. O volume das safras era tal, que, já em 1583, os quarenta navios anualmente enviados a Pernambuco não davam vazão ao produto ali obtido ⁽⁶⁾. A princípio do século XVII já seriam empregados 130 a 140 naus, muitas delas "de grandíssimo porte", para o transporte da produção conjunta de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba ⁽⁷⁾.

Naturalmente, para montar negócio de tal vulto era preciso dispor de grandes recursos. O problema não seriam as terras, já que para obtê-la bastava mostrar que se "he home de posse assim de gente como de criações ..." ⁽⁸⁾. As dificuldades proviam, sim dos enormes gastos iniciais na aquisição de escravos, na construção dos edifícios, na derrubada das matas, na canalização das águas, abertura de caminhos e, enfim, na semeadura das canas. Agregue-se a isto o facto de que a primeira e, possivelmente, a segunda safra obtidas de solo virgem não permitem a obtenção de açúcar de boa qualidade ⁽⁹⁾. O custeio do empreendimento, exige, pois, sobretudo na etapa inicial, grande "cabedal" e requer, em regra, o apoio financeiro de poderosos mercadores ⁽¹⁰⁾. A própria Coroa, conhecendo as dificuldades a enfrentar na fase de implantação e interessada na expansão da produção açucareira, desde cedo ofereceria estímulos sob a forma de isenções fiscais durante os primeiros anos de atividade ⁽¹¹⁾.

Não apenas a implantação mas também o custeio corrente dos engenhos acarretava grandes despesas. Segundo queixas referidas por diferentes autores, era grande a mortandade de escravos, ⁽¹²⁾ o que implicava em elevadas perdas e mantinha os senhores endividados. Ha-

via além disto de pagar os ordenados de mestres e feitores, de adquirir peças de ferro e cobre, breu, velame, animais de trabalho, madeira de lei e possivelmente lenha. Todo estes desembolsos teriam de ser cobertos pela receita proveniente da venda do açúcar. Segundo um autor anônimo da primeira metade do século XVII, "He pratica comum no Brasil e se tem por averiguado, que quando o preço do açúcar branco he a dous cruzados ... não pode qualquer senhor de engenho alevantar a cabeça, só com o rendimento de seu engenho" podendo ^{apenas} cobrir "os gastos do dito engenho daquela safra e sustentar a casa precariamente" (13).

Normalmente, o engenho planta e colhe uma parcela apenas da cana que moe. O resto é fornecido por "lavradores" que recebem em troca uma fração (por vezes 50%) do açúcar extraído de suas canas. O lavrador necessita dispor apenas de escravos, foizes e enxadas. Aqui, não há limites de tamanho: há lavradores de 50 ou 60 bem como de 4 e 6 tarefas - sendo esta última medida o equivalente à quantidade de cana capaz de alimentar o engenho durante 24 horas (14).

O custo de produção dos engenhos não é certamente algo de imutável. Os processos produtivos devem ser vigiados e muito depende do zelo dos "oficiais", bem como dos cativos, como veremos. Certos cuidados com a saúde dos escravos podem propiciar boas economias. O "Regimento de Feitor-Mor de Engenho", de 1663, reflete esta preocupação, dispondo mesmo que a morte de cada escravo - ou boi, acrescenta o regimento - devera ser "justificada" (15). Por outro lado, determinados custos podem ser reduzidos através de melhorias introduzidas nos métodos produtivos. Neste plano, um episódio merece, sem dúvida, ser destacado. Dada a insuficiente extração de caldo pelas moendas tradicionais (de dois eixos) o bagaço era ainda mais uma vez prensado "debaixo de uns grandes paos que chamam gangorras" (16). Eis, porém, que surge um novo método de moagem permitindo o duplo esmagamento da cana e uma melhor extração do caldo. Comentando-o, afirma Brandônio: "Tenho esta invenção por tão boa que tenho para mim que se extinguirão e se acabarão todos os engenhos antigos". Seu interlocutor, normalmente cético, não hesita em concordar, já que "toda coisa que se faça com menos despesa e tempo deve-se estimar muito" (17). A previsão de Brandonio se mostraria correta e já Frei Vicente do Salvador diria: "Por serem estes engenhos de tres paos, a que chamam entrosas, de menos fabrico e custo se desfizeram as outras máquinas e se fizeram todas desta invenção" (18). À época em que escrevia Frei Vicente, as vantagens obtidas com a inovação chamavam já a atenção do fisco, que baixaria

um alvará (1614) restringindo os favores e privilégios dos engenhos, dada a redução de custos obtida com o "novo estado de moer açucares" (19).

2. Os engenhos em vigorosa expansão

Não obstante as grandes despesas e os demais obstáculos enfrentados (20), os engenhos brasileiros irrompiam com grande ímpeto, conquistando mais e mais espaço no mercado internacional. Ao findar o século XVI, as ilhas atlânticas que revolucionaram o mercado açucareiro um século antes (21), começavam a enfrentar grandes dificuldades e "o governo português, que via nessa época a cultura da cana na Sicília asfixiada pela concorrência brasileira, começou a tomar-se de cuidados com a produção de Madeira e impôs 20% sobre o açúcar do Brasil" (22).

Há indícios de que nesta fase pioneira, a própria escala de operação dos engenhos estivesse se ampliando, dado o que, surgiriam na colônia portuguesa da América verdadeiros gigantes sem paralelo, quer nas ilhas atlânticas, quer, ulteriormente, nas explorações antilhas (23). Assim, se Gandavo (antes de 1573) estimava em 3 mil arrobas anuais a produção média dos engenhos (24), para Cardim - cerca de 10 anos depois - sua produção atinge de 4 a 5 mil arrobas (25). Mais adiante, por volta de 1618, diria Brandonio que um bom engenho produz "seis, sete, oito, nove, (a) dez mil arrôbas de açúcar", e mais, que os engenhos de menor porte que produzem até 5 mil arrobas de açúcar, são de "pouco proveito para seu dono" (26).

Esta progressão não tardaria contudo chocar-se com limites ditados, antes de mais nada, pelas possibilidades de esmagamento da cana através das técnicas conhecidas de captação, transmissão e aproveitamento de energia hidráulica. Atingindo este ponto, o caminho de expansão seria mesmo, a fundação de novos engenhos e de fato, não tardariam a surgir senhores proprietários de vários engenhos. Em Pernambuco, onde a multiplicação se deu com particular rapidez, os 23 engenhos de Gandavo (27), já seriam 66 quando da inspeção feita por Cardim (28), e 100 na estimativa de Frei Vicente (29). No levantamento organizado por Dussen em 1639, Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande surgem com 166 engenhos; ao que parece, Pernambuco já então contava com 121 engenhos (30).

À testa desta expansão, os senhores viam multiplicar-se a sua fortuna, o que não raro lhes dava ensejo, a aplicações fora de âmbito dos engenhos. Embarcar o próprio açúcar para Portugal ou trazer de lá aquilo de que se necessita, era, desdobramentos altamente

lucrativos para a empresa açucareira (31). Assim também enviar barcos à África para a aquisição dos escravos demandados pelas plantações (32). Nestes casos, bem como no de comerciantes que aplicavam recursos na montagem ou compra de engenhos, carece de sentido a distinção entre senhor e mercador: existem sim, homens de grande "cabedal", cuja enorme riqueza vem acompanhada de imenso poder. Um deles Salvador Correa de Sá, figura indubitavelmente excepcional, chegou a ser dono de cinco engenhos, imensas fazendas de criação, setecentos escravos (por volta de 1637), traficante, governador, "general", etc.. Seu poderio pode ser avaliado pelo mais singular de seus empreendimentos: a construção do gigantesco galeão "Padre Eterno", a respeito do qual diria o Mercurio Portugues de 1665: "Veio nesta frota do Brasil aquele famoso galeão que Salvador Correia de Sá e Benavides construiu no porto do Rio de Janeiro quando ali era governador. Atualmente é ele o maior navio do mundo, e não se tem notícia de que tenha havido um maior em qualquer época" (33).

Com a expansão açucareira progredia a demanda de escravos: "As levas de africanos eram insuficientes para atender os engenhos, cujos canaviais se desdobravam pelas varzeas de Olinda e do delta paraibano" (34). Por isto mesmo, continuava-se a recorrer à mão-de-obra indígena. Em certas áreas, começavam já a surgir problemas para a obtenção de lenha e de madeira de lei, o que teria ensejo a uma lei, datada de 1609 (!), sobre a proteção de bosques e matas (35). Da mesma forma intensificava-se a busca e, possivelmente, a disputa de locais adequados à instalação de rodas d'água - sobretudo se se tem em conta que o maior rendimento deste dispositivo é conseguido, quando a roda é ferida pela água em seu extremo superior (36). Aliás, já na descrição do recôncavo baiano feita por Gabriel Soares percebe-se a preocupação do autor (que estaria à época construindo o seu segundo engenho) com o levantamento dos sítios vantajosos para a instalação de novas rodas hidráulicas (37).

Os engenhos eram - e permaneciam na expansão - praticamente independentes uns dos outros. Cada um tratava de solucionar os seus próprios problemas, encomendando no exterior ou improvisando localmente tudo aquilo de que necessitavam. O emprego de meios de transportes fluviais e marítimos, permitindo a cada um enfrentar por conta própria a difícil questão do escoamento das safras até o porto de embarque, reforçava esta tendência. Segundo Frei Vicente, a tal ponto se adotara a prática do auto-abastecimento que se tornava difícil adquirir os mais simples alimentos - de que dispunham em abundância as casas particulares. Reflexo disto, era calamitoso o

estado das "cousas públicas" - fontes, pontes e caminhos - pois "nem um homem nesta terra é repúblico, nem zela ou trata do bem comum, senão cada um do bem particular" (38).

A suficiência dos engenhos tinha por contra partida a insignificância da vida urbana. "Uma cidade representava fator somenos na organização coeva. Habitavam-na governador e bispo com seus famulos, militares, oficiais de fazenda, justiça, mecanicos, mercadores. Casas fechadas a maior parte do ano possuíam os abastados, para maior comodidade nas festas eclesiásticas e outras ocasiões" (39).

3. Escravo de engenho

Muitas das características anteriormente assinaladas aproximam o engenho de uma empresa capitalista. Não obstante todas as similitudes há uma discrepância fundamental: o engenho opera à base do trabalho escravo.

Como se processa e como se organiza o trabalho com que mestres e escravos põem em operação a complexa engrenagem do engenho?

Começemos pelo campo, onde o trabalho é distribuído numas poucas tarefas claramente diferenciadas. Durante o período da safra os cortadores munidos de foice devem abater e limpar, diariamente, uma enorme quantidade de canas - 350 feixes de doze canas, cada um. Ao lado do cortador trabalha um auxiliar - em regra uma escrava - incumbido de amarrar os feixes de cana (40). Os dois trabalhadores a tal ponto se completam que se tornou costume referir-se ao par como uma "foice" (41).

Os feixes são empilhados no carro ou barco e levados para o engenho, onde a cana deverá sem mais tardar, ser passada pela moenda. Simultaneamente um grupo de escravos - somente homens - estará abatendo a lenha que irá alimentar as fornalhas. Para estes trabalhos, bem como para outros no interior do engenho, são estabelecidas tarefas diárias e, "se lhes sobrarem tempo, será para o gastarem livremente no que quiserem". Contrariamente, na capina da cana, que se concentra nos meses de inverno (vale dizer no período das chuvas) e em algumas outras ocupações, não há tarefa definida, havendo que trabalhar "desde o sol nascer até o sol posto" (42).

A roda d'água, que move os engenhos "reais" do Brasil, havia sido de há muito, introduzida no funcionamento dos moinhos, segundo o dito de Antipatro (15 A.C.) com isto poderiam os moleiros repousar, "pois agora as ninfas do rio se encarregam de seu trabalho" (43). Nos engenhos de açúcar, contudo, a roda d'água vinha a permitir um

regime ininterrupto de trabalho: no extenso período da safra, "no tempo da noite ... se moi igualmente como de dia" (44). E mais, a semana é "solteira", não havendo interrupção sequer aos domingos para limpeza. A importância do trabalho sem interrupção é mesmo tal que, observa Antonil, o dispositivo que permite o desvio de água e a parada do engenho chama-se pejador, "porventura, por se pejar um engenho real de ser retardado ou impedido, ainda por um instante e de não ser sempre como é razão, moente e corrente" (45). Para acompanhar este ritmo incessante de trabalho, grupos de escravos revezam-se dia e noite. É tal a carga de trabalho, que os escravos vivem caindo de sono, do que resultam, não raro, sérios acidentes (46); "dorminhoco como um negro de engenho" seria uma expressão daí nascida (47).

Em torno à moenda, opera uma equipe cujas tarefas estão assim divididas: "Num dos lados, assistem dois negros, que continuamente introduzem a cana nos eixos, os quais a arrebatam, comprimindo num estreito espaço, sendo necessário o serviço de um negro para tirar a cana prensada chamada bagaço. Este bagaço é carregado por dois outros negros para um certo lugar, onde é acumulado ..." (48)

O caldo extraído da cana será fervido, clarificado, coado, "melado", temperado e purgado - quando finalmente se obtém o açúcar. As transformações se dão à medida que a matéria-prima avança de recipiente a recipiente. Os escravos, dispostos ao longo da cadeia serão conhecidos ora pela função que exercem - por exemplo quidandeiro - ora pelo "equipamento" com que operam - caldeiros, tacheiros, etc.

As etapas do processo de produção se relacionam tecnicamente, o que regula em certa medida o ritmo de trabalho. Assim, o feitor da moenda, deverá saber "quanto caldo há mister nas caldeiras, para que saiba com este aviso se há de moer mais cana ou parar até que se dê vazão, para que não azede o que já esta no parol" (49). Da mesma forma, na fornalha, "o metedor há de estar atento ao que lhe mandam os caldeiros, botando precisamente a lenha, que os de cima conhecem e avisam ser necessário, assim para que não transborde o caldo ou melado dos cobres, como para que não falte o ferver" (50).

Quer pela sua interdependência, quer pela própria natureza das transformações que levam à obtenção do açúcar, a maioria das operações tem seu tempo de duração pré-estabelecido: "deixa-se alimpar o caldo na caldeira do meio, comumente pelo espaço de meia hora; e, já meio purgado, passa a cair na caldeira de melar por uma hora,

ou cinco quartos, até acabar de se escumar" (51). Através de expedientes vários o engenho em seu conjunto consegue o pleno aproveitamento das matérias-primas. Assim, o refugo de certas operações - como por exemplo a "segunda espuma" - retrocede, voltando a alimentar o processo em etapas anteriores; a "cinza das fornalhas serve para fazer decoada" (52); o bagaço será, em parte pelo menos, queimado e levado ao campo como adubo (53). Os animais também são contemplados no processo: a primeira espuma, "imundíssima", "vai caindo pelo dito cano em um grande cocho de pau e serve para as bēstas, cabras, ovelhas e porcos". Por fim, os próprios escravos são integrados no circuito, tomando de uma espuma mais limpa "para fazerem sua garapa, que é a bebida de que mais gostam e com que resgatam de outros seus parceiros farinha, banana, aipins e feijões" (54).

À primeira vista, o que chama a atenção na condição do escravo, é o chicote do feitor e a brutalidade geral do trato destes "fôlegos vivos": houve casos de escravos lançados vivos à fornalha (55). Mas, nos engenhos, sobretudo, por trás das relações de domínio, existem e imperam condições de produção (56) - e foi isto, justamente que procurei ressaltar nas páginas que precedem.

Recapitulando, o trabalho escravo nos engenhos pode ser assim caracterizado:

- a jornada de trabalho é tão extensa quanto fisicamente possível, durante o longo período de safra (57);
- a elaboração do açúcar é um processo múltiplo e complexo, mas a divisão do trabalho encontra-se suficientemente avançada, para que a tarefa de cada um seja simples e repetitiva. Contrastando com o trabalho artesanal, o serviço do escravo não tem "poros" - momentos de folga em que o trabalho é interrompido para mudanças de local ou de ferramenta (58);
- a matéria prima percorre diferentes estágios e os escravos em equipes - esquipações na linguagem de Antonil (59);
- revesadamente ocupam os seus postos de trabalho. Os escravos num certo sentido não "produzem", sendo o açúcar produto do engenho, uma colossal estrutura técnica que incessantemente traga cana, lenha ... e escravos.

4. Digressão histórica: o longo e tormentoso caminho da fábrica

"Mestres, aprendizes e jornaleiros eram, nos primórdios das corporações, praticamente uma só classe", sendo que a maioria dos jornaleiros, mais cedo ou mais tarde tornavam-se pequenos mestres" (60).

Aos poucos, porém, foram sendo criadas dificuldades para a ascensão a mestre o que dá nascimento a uma classe de jornaleiros permanentes e, altera progressivamente o caráter das corporações remanescentes. De um lado consolidavam-se as velhas organizações, agora como "corporações fechadas", de outro começam a desenvolver-se associações de jornaleiros.

A ampliação dos mercados e a expansão dos negócios ao longo dos séculos XIV e XV, favorecia o crescimento das funções comerciais dos "mestres", que cada vez mais se distanciavam dos artífices - jornaleiros. Estes, por sua vez, percebendo o crescente divórcio de interesses, não hesitariam em chocar-se com seus "patrões", em torno a forma e níveis de remuneração, processos produtivos e mesmo qualidade de produtos. As lutas daí nascidas seriam particularmente violentas nas grandes cidades alemãs e no norte da Itália, mas não deixariam de surgir também na Inglaterra e na França (61).

As corporações de artífices se mostrariam especialmente combativas frente aos grandes comerciantes manufatureiros que empregavam em ampla escala e colocavam seus produtos no mercado "internacional" (62). Sua capacidade de controle, enorme em certos casos, pode ser ilustrada pelo seguinte episódio. Em "1570" Paolo de Simone, fiador em sêda, pediu permissão para ter um tingidor em sua própria loja, de forma a controlar com seus próprios olhos o tingimento do tecido. A corporação dos tingidores se opôs ao pedido temendo abrir com isto um precedente no sentido de que outros produtores pudessem ter tingidores em suas lojas sob sua supervisão "mantendo-os como escravos e fazendo-os trabalhar pelos salários que quisessem" (63).

Dentre as normas que pautavam a organização do trabalho à época, destacavam-se a rigorosa diferenciação das "artes" e a reprodução, em quaisquer circunstâncias, da hierarquia tradicional, distinguindo, fundamentalmente, entre mestres e aprendizes. Isto se estendia mesmo às indústrias recém-surgidas e voltadas para as exportações. Assim, numa fundição de objetos de bronze, que produz em massa para o mercado "externo", e onde já se observa uma incipiente divisão do trabalho, distinguem-se, ainda, como de praxe, mestres e aprendizes (64). Por outro lado, quando inequivocamente parcelado o trabalho, as diferentes tarefas tendem a ser tomadas como "artes". Assim, na produção siciliana de açúcar, "Os trabalhadores ficam isentos dos deveres cívicos durante o tempo de seus contratos, e dividem-se em categorias ..." "... há "tagliatores" que cortam a cana, "infantes planae", jovens que a recortam em mesas especiais, "insaccato

res", que põem os roletes em sacos, "lavatores saccarum", que lavam os sacos, "infantes ignis", moços que trazem o combustível, e "fucatores", que alimentam a fomalha" (65).

A combatividade de artífices e jornaleiros urbanos foi em boa medida contornada através do ulterior desenvolvim^{to} de indústrias rurais, que distribu^{iam} trabalho "a domicilio" e aproveitavam-se das correntes de água para a realização de umas poucas operações centralizadas. Para o camponês, a fiação, por encomenda não trazia uma transformação profunda de seu regime de trabalho. Era, afinal, uma atividade de caráter complementar: "Durante o tempo da colheita ... as rodas de fiar ficavam paralisadas e os próprios teares tinham que parar por falta de fio" (66). Crescia, no entanto, sua distância do consumidor, e concomitantemente, sua dependência do comerciante-fornecedor.

À medida que, por diferentes processos históricos, que não nos cabe discutir, ia se concentrando a propriedade da terra e desapareciam os campos e bosques de uso comum, crescia a massa de indivíduos desligados da terra e potencialmente empregáveis pelas "casas de trabalho". Os indivíduos que se sujeitavam a ingressar nestas grandes oficinas, "homens sem propriedade e sem domicilio ^{fixos} ..." eram "fundamentalmente, deslocados sociais". Na Alemanha em particular, ainda a meados do século XVII, as chamadas "manufaturas centralizadas" se assemelhavam a instituições penais - donde a expressão corrente "casa penitenciária e de fiação" (67).

A relutância generalizada ao trabalho nas oficinas manufatureiras é assim descrita por um autor citado por Mantoux: "É um fato bem conhecido para os enfronhados no assunto ... que o trabalhador manufatureiro que pode subsistir com três dias de trabalho ficará ocioso e bêbado o resto da semana ... Os pobres nos países manufatureiros nunca trabalham mais tempo que o necessário apenas para viver ..." (68). Marx, que descreveu com as mais vivas cores, o processo de subordinação e enquadramento dos homens expelidos do campo dizia que a massa liberada, "para viver, só poderia escolher entre a venda de sua força de trabalho ou a mendicidade, a vagabundagem e a rapina. A história nos ensina, que esta massa tentou primeiramente tomar este último caminho, mas foi desviada do mesmo pelo poder, o pelourinho e o chicote e empurrada pela estreita via que conduz ao mercado de trabalho" (69).

Por que se resistia, obstinadamente, ao trabalho nas "casas de trabalho" e ulteriormente nas fábricas? Porque nelas era imen

sa - e cresceria com o tempo, até as primeiras décadas do século XIX - a jornada de trabalho; porque as condições ambientais ali encontradas eram péssimas; porque o serviço era rotineiro, nada sendo decidido pelo trabalhador; e, por último, mas decisivo, porque os patrões tudo faziam para reduzir ao mínimo o salário dos trabalhadores.

De acôrdo com Ferguson, as manufaturas fariam dos ingleses "uma nação de ilotas" (70). Seu discípulo A. Smith, acrescentaria: "O homem cuja vida é gasta repetindo umas simples operações ... geralmente torna-se tão estúpido e ignorante como é possível a um ser humano tornar-se" (71). Era, em suma, a isto tudo que se resistia; o homem do povo não queria tornar-se "mão-de-obra". Para ele, a "fábrica era uma nova forma de prisão; o relógio um novo tipo de carcereiro" (72).

A falta de alternativas, as pressões da legislação contra a "vadiagem", a violência e também a pregação de doutrinas e valores "modernos", atuando ao longo de séculos, terminariam no entanto por vencer (73). Ulteriormente, a atenuação dos rigores do regime fabril, aliada à melhoria dos padrões de consumo dos trabalhadores (74), facilitariam enormemente a aceitação das novas condições de trabalho - e o meio ambiente fabril não tardaria a converter-se numa "segunda natureza" para a recém surgida classe operária.

5. A questão do trabalho escravo

A adoção do trabalho escravo, desde os primórdios do regime colonial nas Américas vem sendo tradicionalmente explicada de duas maneiras. Tomemos estas explicações, como elas surgem em Capitalismo e Escravidão de Eric Williams. A mais simples delas - simplista mesmo - se expressa em termos demográficos, ou melhor, quantitativos: "Com a limitada população da Europa no século XVI, os trabalhadores livres necessários para o cultivo do açúcar, do tabaco e do algodão não poderiam ser obtidos em quantidades adequadas para permitir ^{a produção} em larga escala" (75).

A proposição de William surpreende pela infelicidade numa obra, de resto, extraordinariamente estimulante. Antes de mais nada, porque formulada em termos globais a afirmativa carece de sentido: uma pequena parcela dos europeus vindos para o Novo Mundo, seria o bastante para operar a agro-indústria de Barbados; ao invés disto, os que ali já estavam seriam, em boa medida, expelidos, com o advento do açúcar. Por outro lado, há que ver, que do início do século XV

a meados do século XVII, a Inglaterra atravessou um período de extraordinária expansão demográfica - passando sua população de menos de 3 para mais de 5 milhões de habitantes ⁽⁷⁶⁾ - o que, aliado à dissolução dos mosteiros e ao primeiro grande surto de "fechamentos", daria margem à proliferação dos ~~indigentes~~ ^{indigentes} ("paupers"), andarilhos, "vagabundos" e salteadores, que tantos problemas trouxeram aos Tudor.

O mesmo argumento, no âmbito das relações Portugal-Brasil - como em Furtado ⁽⁷⁷⁾ - tem maior validade, pelo menos numa perspectiva estritamente quantitativa. Ainda aqui, no entanto, há de ter-se em conta, que a tão referida pobreza demográfica de Portugal é em parte ilusória, pois refere-se ao país como um todo, ignorando os contrastes entre o Minho onde "pequenas propriedades e grandes famílias eram a regra geral" e o Alentejo e o Algarve, áreas de domínio latifundiário e escassamente povoadas ⁽⁷⁸⁾. De qualquer maneira, lembremo-nos que os portugueses partiam para a Índia em quantidade: oitenta mil homens de 1497 a 1527 ⁽⁷⁹⁾. A ilha de São Tomé, no entanto, que à mesma época conhecia um vigoroso surto açucareiro, devia contar, fundamentalmente, com deportados, para obter reinóis, e os 5 ou 6000 trabalhadores de seus engenhos em 1540 ⁽⁸⁰⁾, eram escravos africanos ...

A segunda explicação, ainda como a fórmula E. Williams, invoca o fato de que dada a abundância de terras desocupadas, torna-se necessária a compulsão para que se obtenham trabalhadores nas grandes explorações coloniais. "Sem esta compulsão, o trabalhador iria exercitar sua inclinação natural para trabalhar sua própria terra e labutar por sua própria conta" ⁽⁸¹⁾. Esta é uma velha tese, para sempre associada aos nomes de Wakefield e Marx - conquanto, entre nós, tenha sido inequivocadamente formulada (ainda que em defesa da escravidão) por Azeredo Coutinho: "entre as nações em que há muitas terras devolutas e poucos habitantes relativamente, onde cada um pode ser proprietário de terras, se acha estabelecida, como justa a escravidão" ⁽⁸²⁾.

É justamente diante desta tese - indevidamente retirada da de seu contexto clássico, a "moderna colonização" do século XVIII - que a digressão anteriormente feita torna-se particularmente importante. Para o europeu dos séculos XVI e XVII, o trabalho corrente na grande lavoura e nos engenhos coloniais é simplesmente inaceitável. Ou, visto por outro ângulo, e nas palavras do governador Gomes Freire de Andrade em 1685: "Sabida coisa é que os trabalhos das suas fábricas só escravos podem suportar" ⁽⁸³⁾. A rigor, não cabia na mente da época a idéia de que um homem livre fosse reduzido a

"braço" de outrem. Ainda em 1700, buscando retratar a situação do escravo diria o jesuíta Jorge Benci: "Trabalha o livre e colhe o fruto de seu trabalho: trabalha o servo e o fruto do que trabalha colhe-o seu senhor" ... "pode haver sorte e estado mais lamentável?" ... "ver eu que outrem come, às mãos lavadas, o que eu trabalhei e me custou o meu suor"... "e não é isto mesmo o que passa com os servos?" (84)

Se ao pobre europeu do século XVI era estranha a moderna condição de "trabalhador" - com mais razão era ela alheia à experiência portuguesa. A propósito, convém lembrar o regime de remuneração dos marinheiros lusitanos. Além dos proventos normais, tinham eles participação no próprio comércio, concebida como empresa conjunta de toda a tripulação. Nas expedições à Índia cada homem do mar, de acordo com o seu posto, era autorizado a adquirir certa quantidade de pimenta: "É disso causa os muitos lugares que Sua Majestade nelas (naus) da, porque o capitão tem sua camara, despensa e outros lugares ... da mesma maneira o piloto, mestre, contra-mestre, guardião, marinheiro, que todos têm lugares assinalados, de modo que até o menino grumete e pajen não carecem dele ..." (85). O direito à participação no tráfico, denominado "liberdades da Índia" ou "dos homens do mar" foi mantido até 1648, "quando D. João IV, suprimindo-os, ordenou que a remuneração se restringisse às soldadas" (86).

Diante do que precede, parece-me claro, não faz sentido falar em "escassez de oferta de mão-de-obra" (87) em Portugal, e isto, independentemente de haver ou não uma grande quantidade de pobres sem terra e mesmo sem paradeiro no Reino. Por razões semelhantes, não é possível "explicar" a escravidão nas colônias pela tese fronteira aberta-trabalho compulsório, já que para isto, é necessário transpor para o meio colonial quinhentista o seguinte tipo de raciocínio: "se se imaginasse uma produção exportadora organizada por empresários que assalariassem trabalho, os custos de produção seriam tais que impediriam a exploração colonial ...", isto porque, "os salários dos produtores diretos tinham de ser de tal nível que compensassem a alternativa de eles se tornassem produtores autônomos de sua subsistência evadindo-se do salariato ..." (88). Ora, assim como, não existiu sempre "mão-de-obra", tampouco cabe supor que o europeu, à época em que tinha início os trabalhos nas colônias, pensasse em termos de "alternativas", mormente sendo elas a propriedade de terras ou o trabalho no engenho - seja no eito, seja na elaboração do açúcar. Lembremo-nos que para A. Vieira, os trabalhos do açúcar evocam a paixão de Cristo, que "parte foi de noite sem dormir, parte do dia sem descansar, e taes são as vossas noites e os vossos dias" ...

"Não há trabalho, nem genero de vida no mundo mais parecido à Cruz e Paixão de Christo, que o vosso em um destes engenhos" (89).

Não obstante o anterior, advirta-se que um número considerável de portugueses trabalhou no açúcar. Os grandes engenhos empregavam de 15 a 20 reinóis (90), genericamente chamados "oficiais" e "mestres". Os termos dispensam comentários, são funções de comando, com denominações nitidamente procedente do regime artesanal de trabalho. Trata-se de indivíduos muito bem pagos (91), e a eles, sim, talvez ocorresse estabelecer-se na lavra de mantimentos - desde que lo-grassem comprar, "por subido preço", os escravos de que dependem todos aqueles que "fazem suas lavouras" no Brasil (92).

A última ponderação merece ainda um reparo. Estabelecer sítio ou granja no Brasil, não era o mesmo que em outras partes. Sobretudo nos primeiros tempos, seria, aliás, uma temeridade afastar-se dos engenhos para instalar-se em matas e campos despovoados. A proteção dos senhores era, então, praticamente indispensável aos moradores: os engenhos, "além de fábricas de açúcar, eram baluartes armados e sempre alerta a ataques do gentio, de corsários, piratas ou inimigos" (93). Fora o que, da ^{da} anulação da vida urbana, e a tendência à auto-suficiência dos engenhos (no que toca a mantimentos) o pequeno produtor arriscava-se a ser um elo perdido de uma cadeia inexistente.

Passados os primeiros tempos e consolidada a economia monolítica dos engenhos o trabalho livre no campo tornava-se inconcebível: "o pobre, que só tem o seu maço, enquanto pode ganhar para a sua sustentação à sombra e sentado, ou vendendo contrabandos ou fazendo trapanças e promovendo chicana de fôro, ou trepado na traseira de uma sege, não vai trabalhar de pé ou curvado ao sol e a chuva, exposto a todas as inclemências do tempo" (94).

Bagehot teria dito, que para Adam Smith: "havia um escocês dentro de cada homem". Os que, de uma ou outra maneira, insistem na "inclinação natural para trabalhar sua própria terra", parecem ver um camponês dentro de cada pobre. A realidade no entanto, indica, que consolidada a economia escravista, com fronteira aberta ou fechada, o camponês e sua ânsia de estabelecer-se por conta própria, serão tão estranhos na Bahia, como o escravo na França (95). Em vez dele surgirão, sim, nas vilas, como em volta dos engenhos, populações marginalizadas, que apenas "tangenciam" a estrutura econômica da colônia e cuja sorte está selada "diante da quase impossibilidade e da quase necessidade de trabalhar" (96). O famoso Mrs. Peel (97) se equivocou

va porque a Austrália não era Inglaterra, outros, porque o Brasil nunca foi Austrália.

O trabalho de europeus ainda que por um curto período, foi extensivamente empregado na produção de açúcar nas Antilhas. Vejamos sumariamente em que condições, pois isto, a meu ver, só faz confirmar o que viemos de propor.

O europeu vinha para as Índias Ocidentais num regime de servidão temporária: por 4 ou 5 anos, em regra. Após este período ficava o indivíduo livre, tratanto, em regra, de estabelecer-se como pequeno proprietário.

Tão logo começou a reconversão das (pequenas) ilhas antilhanas para a produção açucareira, aumentaram as dificuldades enfrentadas para a obtenção de servos. Barbados, onde se agravam dia a dia os atritos entre servos e proprietários, "adquiriu a reputação de ser um inferno para a classe trabalhadora" (98). Segundo o relato de Ligon, ao chegar ele a ilha em 1647, "uma rebelião de servos que se estendera a toda a ilha acabava de ser dominada. Dezoito entre os conspiradores tinham sido executados" (99). Daí por diante, seria desenvolvido um novo negócio nos grandes portos ingleses (especialmente Bristol): o rapto de jovens para servirem nas ilhas açucareiras. Cresceria também o recrutamento nas prisões, donde se poderia sair, sob condição de ir trabalhar nas colônias. A importância deste último expediente para a obtenção de mão-de-obra parece ter sido considerável, pois segundo Eric Williams: "Os mercadores e a justiça enrigem as leis para aumentar o número de condenados a serem transportados para as plantações de açúcar" (100). A parcela de prisioneiros seria ainda reforçada, com a inclusão de irlandeses derrotados na campanha de Cromwell.

Em suma, o trabalho nas colônias açucareiras era considerado insuportável - "insofrível" havia dito Cardim - e em consequência, obstinadamente resistido, por quantos tivessem um mínimo de condições para evitá-lo.

6. A questão do trabalho escravo: o africano e o índio

Dado que desde muito cedo se tem notícia de escravos da "Guiné" nos engenhos do Brasil e mais, que a rápida expansão açucareira a partir dos anos 70 do século XVI se fez acompanhar de um forte aumento da entrada de africanos é comum ver no binômio engenho-escravo uma espécie de constante da nossa história.

O fato, inegável, de que já nos primeiros tempos certos engenhos possuíam cativos africanos é uma decorrência natural de que já na Madeira e em São Tomé, esta havia sido a fórmula encontrada para a produção de açúcar - tanto mais, que entre os primeiros proprietários de engenho no Brasil, contavam-se alguns provenientes da Madeira. Isto não significa, contudo, que a solução encontrada nas ilhas atlânticas tenha sido meramente transplantada para o Brasil. Em mais de um sentido, mais correto seria dizer que ela foi aqui recriada. Vejamos esta questão mais de perto.

Primeiramente, há que lembrar, que o trabalho do indígena foi genericamente utilizado nos primórdios da formação brasileira, e isto se deu (ainda que pouco se saiba a esse respeito) sob diferentes regimes de trabalho. Assim, a par da escravização pura e simples, reservada às nações rebeldes, lançou-se mão de um regime de trocas - "escambo" - tanto para a obtenção de pau-brasil e mantimentos, quanto para a consecução de serviços vários (101).

Tomé de Souza, querendo reduzir os conflitos entre portugueses e nativos, deu toda força aos jesuítas, que vinham desenvolvendo uma política de "aldeamentos" dos índios. O confinamento de indígenas em aldeias próximas às povoações e engenhos, não poderia deixar de reforçar a prática do escambo, facilitando, também, a obtenção de trabalho em troca de objetos de interesse dos nativos.

Cedo se viu, no entanto, que não se poderia confiar no regime de permuta, sobretudo para a obtenção de mão-de-obra para a lavoura. Há que lembrar, que o trabalho na agricultura - entre as tribos que a praticavam - cabia em regra às mulheres. O escambo constituía, de fato, uma cômoda solução, quando se tratava de obter trabalho ocasional para a derrubada de matas, ou mesmo, a coleta de pau-brasil (102). Mas não garantia o serviço estável e contínuo necessário à lavoura, mesmo porque, o interesse dos índios pelos objetos oferecidos pelos colonos era facilmente saciável - faltava-lhes "ambição" diriam à época os colonos.

A precariedade do método das trocas levaria à busca de novos expedientes: buscou-se encorajar os índios livres a permanecer nas proximidades dos estabelecimentos portugueses, pela "doação" (!) de terras (103); a Câmara da Bahia chegou mesmo, a discutir a implantação do regime de "repartimento", vigente nas minas peruanas (104).

A expansão dos engenhos não poderia senão semear discórdias, quer pela disputa das terras (105), quer pela crescente necessidade de mão-de-obra. Os colonos, de sua parte, que haviam desenvolvido verdadeiro rancor ao trabalho de pacificação dos jesuítas (106); tinham todo o interesse em provocar atritos com os índios (e entre eles próprios) (107), pois os conflitos geravam pretextos para a escravização.

Na Bahia, ao tempo de Duarte da Costa, governador particularmente sensível aos interesses da grande lavoura, as tensões viriam a eclodir sob a forma de choques armados. Generalizando-se as lutas, os próprios aldeamentos jesuíticos seriam saqueados, na busca desenfreada de cativos. Terminara a fase experimental, e com ela desapareciam as formas livres ou "intermediárias" de trabalho: seja com nativos, seja com africanos, o trabalho da lavoura e dos engenhos caberia doravante, exclusivamente, a escravos.

É bem sabido que o índio é capaz de obter o seu sustento diretamente da natureza. Aplica-se aqui à perfeição, a imagem de Marx: obtém-se o escravo, separando o "caracol da concha", apartando o silvícola de sua dispensa natural. Por isto mesmo, existe uma dificuldade básica no emprego do indígena como escravo: a qualquer momento, pode ele cair no mato, reintegrando-se em seu meio. Gandavo, lamentando-se desde fato, diria pesaroso: "e se estes índios não forão tam fugitivos e mudaveis, não tivera comparação a riqueza do Brasil" (108) Uma crônica jesuítica datada de 1583, comentando um motim recentemente ocorrido afirma, na mesma linha de Gandavo, que, descobrindo os índios "que cousa é ser escravo levantaram-se decididos a retornar às suas terras" (109).

Voltemo-nos agora para o africano. Segundo observação de Mungo Park, o escravo (na própria África) valia mais, quanto mais distante estivesse de sua aldeia natal (110). A razão é evidente, o distanciamento das origens força a submissão, ao reduzir as possibilidades de fuga exitosa. Se assim é, entende-se que, cruzado o Atlântico, sentia-se o negro derrotado, o que reduzia sua resistência ao jugo dos colonos. Acresce que, segundo diferentes testemunhas, os próprios índios constituíam, por vezes, uma séria ameaça para os africanos. Segundo Pyrard de Laval, "nenhum fugia aos donos com o receio de ser devorado" (111).

A escravidão constituía, como vimos, uma fonte permanente de atritos com os índios, cuja grande maioria, distribuída ao longo da costa e pelo interior, permanecia livre. Os problemas decorrentes

da hostilidade dos nativos não eram poucos. Referindo-se à progressão dos engenhos em Pernambuco, diria Rocha Pita que era "necessário ir ganhando a palmas" o que se "concedera a léguas" (112). Conviria portanto, impedir ou pelo menos limitar a escravização de silvícolas - o que foi tentado repetidas vezes através de extensa e intrincada legislação (113).

Pelas razões aqui levantadas, e por outras mais, não assinaladas, a escravização de africanos tenderia a sobrepujar a chamada escravidão vermelha. Gandavo havia dito em seu tratado, que os índios escravos eram "a principal fazenda da terra" (114). Ao longo do último quartel do século XVI, no entanto, o braço africano suplantaria o dos nativos no trabalho dos engenhos. Dai por diante, a busca de escravos se voltaria, fundamentalmente, para a África, justificando-se o célebre dito de Vieira: "Sem negros não há Pernambuco, e sem Angola não há negros". A escravidão vermelha ficava relegada às áreas mais pobres, como São Paulo e Amazônia, mas a ela voltariam a recorrer os engenhos, em momentos de crise aguda (115).

7. O "sistema do Brasil"

O africano ao desembarcar do "tumbeiro" é um ser esmagado e anulado; a produção do escravo encontra-se a meio caminho. Os trabalhos da cana e os do açúcar continuarão a sua transformação num "escravo de engenho".

Os escravos adquiridos pelos senhores - 65 a 70% dos cativos teriam por destino os engenhos, segundo Goulart (116) - serão introduzidos na engrenagem do engenho através das tarefas mais simples. Seu aprendizado que o levará de "boçal" a "ladino", é também um processo de valorização, como o atesta Antonil (117), para quem um escravo adaptado e treinado "vale por quatro boçais". Somente entre os "ladinos" serão escolhidos os caldeireiros, tacheiros, carapins, calafates, barqueiros e marinheiros (118).

Por outro lado, mestres e feitores deverão aprender a usar o escravo, de forma a extrair-lhe o maior rendimento. Há que descobrir seus limites de resistência, estabelecer normas para o reforço da alimentação nas tarefas que o exijam, e bem assim, no trato dos enfermos (119). Não devem ter sido poucos, nem irrelevantes, os avanços obtidos neste aprendizado. As "cinco peças" que se há de adquirir anualmente no engenho Ceregipe no segundo quartel do século XVII (120), implica, certamente, numa taxa de reposição muito inferior à exigida nos primeiros tempos, para cobrir a "terrível mortan

dade" a que se refere Cardim (121).

A intensidade do trabalho exigido, bem como a coordenação das tarefas entre indivíduos ou mesmo equipes, dificilmente seriam obtidas, sem que os escravos fossem minimamente motivados, e os estímulos e castigos aqui e ali referidos por Antonil, tem seguramente esta função. Abstraindo dos detalhes (que se referem, por vezes, a uma única ocupação), os "prêmios" dos escravos seriam, fundamentalmente, a "garapa", para os trabalhadores do engenho e os barqueiros (122), e as "roças", cultivadas pelos demais. Estes pequenos estímulos não seriam aparentemente desprezados pelos escravos, pois o "negro amassador", por não receber garapa e não ter roça (e, não trabalhando na cana, não poder "petiscar") estaria numa situação lamentável, ocupando-se de um "triste trabalho" (123).

Qual o significado das roças "concedidas" aos escravos?

O processo de trabalho, páginas atrás focalizado, tem por fim, exclusivamente, a produção do açúcar. Em algum momento, porém, os senhores perceberam, que sem prejuízo da produção açucareira, poderiam os escravos cultivar pequenas lavouras de mantimentos. Para se ter uma idéia do pouco que isto implica, em desvio de trabalho, tomemos o caso limite da farinha de mandioca, alimento básico na colônia. Segundo José da Silva Lisboa, um escravo, trabalhando dez dias na planta, e outros dez dias na colheita e processamento das raízes, produz 40 alqueires de farinha. Ora o consumo anual de um soldado seria de 20 alqueires de farinha (124); supondo-se que este também seja o consumo do escravo, teremos que, trabalhando apenas 20 dias por ano em sua roça, o cativo produzira o bastante para si e mais um outro.

As lavouras de escravos viriam na prática a compreender vários mantimentos e, como indica o "Regimento de Feitor-Mor" (datado de 1663) os escravos de campo nelas trabalhariam aos domingos e dias santos (e, fora da safra, também aos sábados) (125): Ao que parece, no mais das vezes, os cativos ainda dedicavam a estas lavouras algum trabalho antes do dia amanhecer e depois do por do sol.

O excedente obtido das roças de mantimentos era objeto de trocas entre os escravos, sobretudo para a obtenção da cobiçada garapa, de que dispunham os que trabalhavam no fabrico do açúcar. Por trás das relações primárias (visando a produção de açúcar) começam assim a delinear-se relações, estabelecendo vínculos entre os próprios escravos; com o que, a adaptação do escravo ao engenho - inicialmente ressaltada - converte-se em adaptação do engenho ao escravo.

A concessão do uso de certas terras e a permissão para trabalhá-las, sob o nome de "sistema do Brasil" seria^{MA} introduzidos pelos holandeses em certas ilhas do Caribe. Entre nós, este regime extra de trabalho seria em princípio legalizado pela carta régia de 31 de janeiro de 1704 (126).

O regime do Brasil fornece uma radiografia do escravismo de engenho e nela surgem contrastados, o trabalho "necessário" - destinado à subsistência dos escravos - e o trabalho "excedente", apropriado pelo engenho. Sob a relação de dominação absoluta com que o escravismo se apresenta à primeira vista emerge, assim, a relação de exploração em que realmente se funda. Por outro lado, o trabalho do engenho, intenso, dividido e articulado - moderno enfim - revela-se como uma metamorfose da "renda em trabalho", predominante na alta Idade Média. Este paradoxo reflete no entanto algo já anteriormente sugerido: o escravismo é, no engenho, um recurso ao mais primitivo, para viabilizar o mais moderno, e o escravo de engenho, não obstante a brutal primazia da relação homem (senhor, feitor) a homem (cativo), é um atalho em direção ao moderno proletário.

8. O mercado de escravos

Chegados a este ponto, devemos enfrentar uma delicada questão: como opera o mercado de cativos? Trata-se de um problema específico da escravidão, do qual decorrem características próprias das economias baseadas nesta modalidade de trabalho.

Primeiramente, uma advertência. O preço do escravo a que nos referimos é o do escravo trazido da África e aqui vendido (ou revendido). Quanto às "crias", nascidas na colônia e levadas a mercado, seus preços se ajustam ao dos cativos vindos da África. Esta suposição não nos afasta do ocorrido no Brasil, onde a criação de escravos nunca foi sistematicamente realizada. Não que isto não houvesse ocorrido aos colonos. Um documento datado de 1535 e referido a Lisboa, informa que: "Os mais ricos tem escravos de ambos os sexos e há indivíduos que fazem bons lucros com a venda dos filhos dos escravos ... Chega-me a parecer que os criam como quem cria pombas para levar ao mercado" (127). Simplesmente, é de presumir-se, não havia estímulos suficientes à produção local de "gado humano" (128).

A grande dificuldade a enfrentar no estudo do preço do escravo surge de saída, ao ser constatado que não há um custo de "produção" para os escravos. O escravo é obtido por diferentes processos (que incluem o rapto), de régulos e chefetes locais (129). Os "negre

ros" dão em troca diferentes mercadorias; de início, os braceletes de cobre, as armas de fogo e os cavalos eram intensamente procurados, posteriormente, o tabaco viria a firmar-se como um meio de trocas ideal no litoral africano. Estas mercadorias são, naturalmente, apreciadas segundo o seu valor de uso. Os possuidores de escravos a serem "resgatados" podem saciar-se de certos bens e relutar em recebe-los, ou, contrariamente, entusiasmar-se e pagar qualquer preço por eles. A. Prado refere-se ao caso de um cão sendo trocado por 22 negros (130). À par disto, a oferta pode sofrer bruscas modificações, alterando-se em consequência, drasticamente, o preço das "peças". A chegada dos Iagas à costa - tribo guerreira, apresadora de escravos - com um grande contingente de cativos, mais de uma vez provocou a queda abrupta dos preços. É bem verdade, que com o passar dos anos - questão de um século, segundo A. Prado - a obtenção de escravos na África tenderia a uma maior regularidade, surgindo intermediários especializados na busca de cativos pelo interior e desenvolvendo-se técnicas para o seu ajuntamento, vendagem e transporte (131). Nunca, porém chegou a ser estabelecido algo similar a um custo de produção do escravo.

Nos territórios africanos sob controle português, o tráfico era concedido a "contratadores" que cobravam dos negreiros uma taxa pelo direito de embarque dos cativos. O controlador não é, senão, um cobrador de impostos, cuja receita deverá cobrir o "contrato" firmado com a coroa. O traficante, uma vez realizada a aquisição, paga a taxa e, conseqüentemente, obtida a licença de embarque, traz a sua mercadoria para o Brasil, onde ela ingressará sem maiores dificuldades (132). Aqui chegados, após um breve período de recuperação, os escravos serão levados a leilão.

Como se comporta no leilão de escravos um senhor interessado em adquirir "braços" para o seu engenho ?

Admitamos, inicialmente, que há engenhos melhores e piores. De acordo com Brandonio, "Nos engenhos de fazer assucares há muita diferença dos bons aos maus; porque aquelles que gozam de tres cousas"... "são summamente bons", sendo estas três coisas: "muitas terras e boas para a planta dos canaviais, água bastante que não falte para a moenda, e lenha em grandes matas também em quantidade..." (133). A localização era ainda, fator de importância: "E não deviam (os engenhos) se afastar do litoral marítimo, sob pena de sendo um só o preço dos generos de exportação, não poderem competir com os fazendeiros mais vizinhos do mercado, cujo produto

não se gravava com as despesas de transporte" (134).

Tomemos agora o caso de um engenho excepcionalmente dotado, onde se consiga obter 100 arrobas de açúcar por escravo-ano (135). Sendo de 10 anos a vida média útil dos escravos, haveria cada um deles de produzir, ao todo, 1000 arrobas de açúcar (136). Dadas as cotações esperadas do açúcar e subtraídos todos os gastos materiais para a sua produção - lenha, cobre, etc - obtemos o que o escravo produz; retirados os custos financeiros do escravo - juros pagos ao negreiro - teremos, por fim, o que o escravo produz para o senhor ao longo de sua vida útil (137). Este é o valor ideal do escravo e corresponde ao preço máximo que caberia pagar por ele. A diferença entre o valor ideal e o preço de mercado indica o valor que será, presumivelmente, extraído do escravo. Não tem sentido, neste contexto, pensar em "custo de reprodução da mão-de-obra".

Os valores ideais podem ser teoricamente ordenados numa escala decrescente. Esta ordenação não corresponde contudo, diretamente, ao produto obtido por escravo nos engenhos. Isto, porque, os valores ideais são obtidos após subtração das despesas produtivas e, como vimos, há engenhos "bons" e "maos", nos quais diferem sensivelmente as despesas produtivas por arroba produzida de açúcar.

Não obstante a maioria dos escravos adquiridos durante o século XVII (138), ter por destino os engenhos, um número considerável de cativos era adquirido com outros fins. Alguns eram comprados por produtores de fumo, outros, iam para os chamados serviços domésticos. Quanto àqueles destinados ao tabaco, são válidas as sugestões anteriores; sua apreciação se faz de maneira similar, e seus valores ideais representam antecipações do que deles será extraído. Os que tem por destino os serviços domésticos, no entanto, formam uma questão à parte, sobre a qual nada temos a dizer.

Dispomos já de suficientes elementos para conceber o funcionamento de um mercado de escravos:

- há um preço mínimo para o escravo e ele corresponde, aproximadamente, ao que o negreiro sabe que pode obter em outras praças;

- os negreiros tratam de manter uma relativa escassez no mercado (139), para forçar os senhores a aproximar os "lances", dos respectivos valores ideais;

- os preços a que os escravos são vendidos, serão, em regra, "excessivos" para os senhores de engenhos menos eficientes e

vantajosos para os proprietários dos engenhos de maior produtividade. Na medida em que os senhores disputam entre si os escravos, seus preços se elevam e o mercado se restringe, sendo eliminados os senhores para os quais os escravos tem menor valor ideal.

- os valores ideais dos escravos, para todos os senhores, sobem e descem em decorrência de altas e baixas na cotação do açúcar.

O raciocínio anterior, nos permite avançar algo na compreensão do comportamento dos senhores e dos negreiros no mercado de escravos. Nada podemos concluir, no entanto, sobre o nível a que tende a estabelecer-se o preço do escravo. E isto porque, em última análise, estamos presos a um argumento circular: o preço do escravo é função de sua produtividade que - em valores de mercado - depende da cotação do produto: esta por sua vez, depende do próprio preço do escravo, computado como custo, na obtenção do produto. É importante frisar, no entanto, que a indeterminação não pertence ao argumento e sim ao mundo real. Se não há determinação pelo custo de produção, outra tão pouco existe, e o preço do escravo fica mesmo na dependência de algo que depende dele. O anterior não impede, contudo, a manifestação de tendências altistas (e vice-versa) bastante para isto, por exemplo, o surgimento de um novo bloco de compradores, capacitados a extrair grandes proventos dos escravos. Voltaremos mais adiante a esta questão.

9. Sobre padrões de comércio

Desde quando as cidades tomaram corpo e nelas cresceram as corporações, surgiram e se desenvolveram várias práticas monopolistas. Inicialmente, o instrumento escolhido para a defesa de mercados e a preservação das exclusividades eram os próprios grêmios (140). Mais tarde, com o já assinalado divórcio entre aprendizes - jornaleiros e mestres - comerciantes, estes últimos iriam assumir o efetivo controle e a regulamentação do comércio.

De uma maneira geral, diz-nos um autor citado por Dobb: "as cidades medievais... olhavam umas às outras de um ponto de vista mercantil, com mais ciúmes e hostilidade que os diferentes estados no presente". Num estágio mais avançado, acrescenta Dobb, os monopolios cidadãos seriam convertidos em instrumentos de um verdadeiro "colonialismo urbano", com as cidades impedindo os vilarejos circundantes de comerciar com "estrangeiros", comprando o seu excedente e abastecendo-os com suas manufaturas (141).

Com a expansão das trocas internacionais, as práticas monopolistas ganhavam novas dimensões. A intensificação do comércio mediterrâneo, báltico e transalpino, punha em contato reinos e províncias onde se verificavam grandes disparidades de preços (142) - dando lugar a excelentes oportunidades mercantis. Data desta época, como se sabe, o florescimento de gigantescas casas comerciais (sobretudo) alemãs e italianas. Caracteriza a sua atuação a busca - e o exercício - do controle comercial e financeiro das trocas a longa distância. Vale dizer, estas empresas, eminentemente mercantis, se abstem, em regra, de organizar a produção que continua a ser realizada dentro dos quadros tradicionais da pequena unidade artesanal. A nível local, as mais sérias conseqüências da ativação do comércio, advém do acirramento das disputas em torno ao privilégio da venda de mercadorias a "estrangeiros" (143).

Naturalmente, a descoberta de novas terras e a drástica ampliação dos horizontes europeus a fins do século XV abririam um novo e fértil terreno às grandes manobras comerciais. Os elevados custos e fortes riscos das expedições constituem por si só, um importante fator agindo no sentido da concentração do comércio em mãos de poucos e poderosos grupos mercantis. Some-se a isto, no entanto, duas outras fortes razões para o "fechamento" das trocas intercontinentais. Os preços a que podem agora ser adquiridos certos produtos - como por exemplo a pimenta - são uma fração apenas de suas cotações usuais nos mercados europeus; são preços que "inflamam os espiritos". Há portanto, que controlar severamente o intercâmbio, para preservar estes enormes desequilíbrios (144). A -cresce ainda, que as mercadorias a serem transacionadas são bens "de luxo", com mercados restritos, que podem ser completamente desorganizados por súbitas alterações de oferta: "Ao chegarem os navios de Vasco da Gama, que regressava da segunda viagem, espalhou-se nas praças estrangeiras a notícia de que trazia a frota 26 mil quintais de pimenta. Imediatamente baixaram os preços do equivalente de 40 cruzados para a metade; varios especuladores em flandes e na Alemanha quebraram; e maior seria o pânico nos mercados, a não ~~se~~ intervir o governo de Lisboa, proibindo que da casa da India se fizessem vendas a menos de 20 cruzados" (145).

Após os grandes feitos do fim do século XV, ficaram os portugueses senhores do tráfico de especiarias. Inicialmente, vários mercadores disputavam lugares neste proveitoso comércio. A partir de 1506, no entanto, a coroa assume o monopólio tendo

D. João III mais tarde declarado que ele era o verdadeiro mercador das especiarias da Índia⁽¹⁴⁶⁾. A monarquia portuguesa assumia-se como uma poderosa empresa comercial, "com o seu Rei no balcão", nas palavras de Caio Prado Jr.⁽¹⁴⁷⁾.

Até aproximadamente 1590, os holandeses iam buscar em Lisboa as especiarias que comercializavam no norte da Europa. A meados desta década, no entanto, encorajados por notícias a respeito dos enormes lucros auferidos pelos portugueses e conseguindo informações sobre as condições da navegação na rota da Índia, começaram a enviar suas próprias expedições⁽¹⁴⁸⁾. O afluxo de barcos holandeses revolucionaria as condições de mercado de pimenta, mas "ia ficando óbvio que as companhias estavam se entrecrocando e que sua implacável competição tendia a elevar o preço na Ásia e provocaria sua baixa na Europa"⁽¹⁴⁹⁾. Conscientes do perigo, os mercadores procuraram se entender, e concluíram estabelecendo um acordo pelo qual uma única companhia, "das Índias Orientais" passava a dispor do monopólio do comércio com o Oriente. Os próprios Estados Gerais lhes concederiam uma carta de exclusividade, garantindo-os contra as incursões de rivais. Foram ainda outorgados grandes privilégios de natureza política⁽¹⁵⁰⁾.

Como funcionava esta empresa?

Os holandeses evitavam estabelecer-se em terra, procurando ao máximo valer-se das autoridades locais. Nos casos do cravo e da noz-moscada as preocupações com o controle e a exclusividade do comércio chegarão a extremos:

- a área de produção de cada espécie fica perfeitamente delimitada: noz-moscada nas pequenas ilhas Banda e cravo em Amboyna;
- expedições anuais se encarregam de destruir os cultivos surgidos em outras ilhas;
- em determinados anos é autorizada a plantação de um certo número de novos arbustos. Em 1720 chegou-se mesmo ao ponto de compelir os camponeses de Amboyna a cultivar, cada um, 125 plantas⁽¹⁵¹⁾.

Ainda que estes sejam casos limites, de uma forma geral, a Companhia sempre buscou restringir as disponibilidades de espécies na Europa, não hesitando em queimar o necessário para a sustentação de altos preços. Ao fazê-lo guiava-se pela lógica do capital mercantil, que por todos os modos, trata de evitar a abundância - este

"capital morto chamado abundância", nas palavras de um mercantilista inglês (152).

Se, por um lado, tudo se fazia para manter elevados os preços na Europa, por outro, tratava-se de minimizar o preço pago aos camponeses no Oriente. Isto porque, segundo se dizia, eles só se interessavam pelo indispensável à sua imediata subsistência; se fossem melhor pagos, trabalhariam menos (ou comprariam armas, haveria que acrescentar) (153). Além do mais, alegava-se, o comércio asiático era deficitário e quanto mais se pagasse pelas espécies maior a drenagem de ouro para o Oriente (154).

Observemos agora uma outra experiência, que em tudo e por tudo, contrasta com a anterior.

Nos séculos XIV e XV a produção de açúcar encontrava-se amplamente difundida ao longo da bacia mediterrânea. Egito, Síria e Marrocos na África, Sicília e Chipre no Mediterrâneo, Granada e Málaga na Espanha, eram, possivelmente, as principais áreas produtoras. Em algumas destas áreas a produção estava já fundamentalmente voltada para mercado e organizada em grandes explorações que profundamente impressionavam os homens da época. "Em 1500, Leo Africanus viu perto de Maulavi onze fábricas de açúcar, dezessete perto do Cairo". Segundo o viajante, "Os habitantes de Derota são muito ricos e possuem muitos canaviais; a comuna paga cem mil serafins para fabricar açúcar e tem um grande edifício, semelhante a um castelo, com moendas e caldeiras onde é feito o açúcar; os trabalhadores recebem duzentos serafins por dia" (155). À mesma época e seguindo o exemplo pioneiro dos venezianos, grandes mercadores genoveses e alemães preocupavam-se em assegurar suas próprias fontes de abastecimento. Uma experiência notável seria patrocinada pela grande companhia de Comércio de Ravensburg, que a meados do século XV trata de criar suas próprias instalações para a produção de açúcar no sul da Espanha; à mesma época, os Welsers estavam se instalando nas ilhas Canárias com o mesmo objetivo (156).

Dado o que precede é fácil ver, que quando Portugal se lança à produção do açúcar em suas ilhas atlânticas, deverá ajustar-se aos padrões vigentes na produção e comercialização de um ramo de atividade a muitos títulos modernos. Deverão em suma, os portugueses (e os seus sócios no negócio do açúcar), buscar espaço no

mercado internacional, competindo agressivamente e admitindo a inexorável queda de preços, resultante da entrada de um novo grande produtor. É bem verdade que D. Manuel tentaria deter em 1498, a baixa "em demasia" dos preços do açúcar (157); a melhoria das condições de mercado na primeira metade do século XVI não proviria, no entanto, de manobras deste gênero, e, sim fundamentalmente, da destruição pelos turcos de vastas áreas produtoras no Mediterrâneo (158).

A meados do século XVI, Portugal parecia admitir e mesmo incentivar o deslocamento da produção açucareira para o Brasil. O potencial produtivo de seu império atlântico era praticamente ilimitado. De um lado do oceano, dispunha-se de um autêntico viveiro de escravos que "não se esgotaria até o fim do mundo" (159), do outro, dominava-se (a duras penas, é bem verdade) uma costa imensa e "fertilíssima", onde - grande vantagem - o açúcar podia ser produzido "sem se estercar a terra, nem se regar" (160). Disto estavam bem conscientes os prestamistas e futuros senhores, que erguiam seus engenhos no Brasil, com um olho no mercado "internacional" e outro nas vantagens aqui encontradas.

As contrastantes experiências que acabamos de apontar encerram muitos ensinamentos.

No primeiro caso acima relatado, vemos os mercadores valerem-se dos desníveis de preços observados no plano internacional, e tudo fazerem para preservá-los. A manutenção destas disparidades não é contudo fácil, pois a "troca continua e a reprodução regular para o intercâmbio vão cancelando a arbitrariedade (das trocas)"... "Pelo seu próprio movimento (o mercado) se encarrega de implantar a equivalência" (161). Nestas circunstâncias, acrescenta Dobb: "Retardar esta tendência à nivelção era o objetivo essencial dos monopólios comerciais na época do capital mercantil" (162). O ocorrido com a pimenta, a rigor, pouco tinha de novo, enquanto padrão de comportamento comercial. Hobsbawn, que claramente aponta a distinção de padrões aqui proposta, afirma que as potências coloniais que adotavam uma política de contenção da produção e monopólio sistemático, aderiam "a tradição dos negócios medievais" (163).

No caso do açúcar, contrariamente, é mínimo o espaço aberto, para as manobras do capital mercantil.

Tratemos de sistematizar os princípios que regem o funcionamento de cada uma destas experiências.

Na primeira experiência acima retratada:

- os comerciantes, ou a "Companhia", por uma combinação de agrados, ameaças e v^olências, estabelecem alianças com as autoridades locais, convertendo-se em seus cúmplices. Estas alianças dificilmente se mantêm a longo prazo e a sua ruptura acarreta, com frequência, sérios atritos; por isso, nas Índias Orientais "Não se pode ter comércio sem guerra..." (164);

- o preço pago pelo produto no local de origem é estabelecido de maneira que os produtores sejam mantidos ao nível da estrita subsistência;

- a oferta é restringida, de forma a manter elevados os preços de venda na Europa.

No segundo caso:

- são criadas empresas produtivas, que adotam as técnicas estabelecidas para a produção do artigo a exportar - no caso dos engenhos implantados no Brasil nos séculos XVI e XVII, tratava-se, como sabemos, de técnicas avançadas para a época:

- a mão-de-obra será constituída por escravos - ainda quando de início sejam tentados outros regimes de trabalho;

- os preços de venda deverão cobrir os custos de produção: equipamentos que se desgastam, combustível que se consome, escravos cujas forças se acabam, etc.;

- se o empreendimento tiver baixos custos ou a conjuntura for favorável serão obtidos grandes lucros e a produção irá crescer - o que coloca, entre outros, o problema da obtenção de mão-de-obra adicional;

- os comerciantes se defrontam com senhores com interesses distintos, frequentemente, conflitantes. As disputas são particularmente renhidas em torno às condições de venda do produto. Um episódio ilustrativo: ao ter início a segunda metade do século XVI, os preços do açúcar encontram-se excepcionalmente elevados. Os comerciantes protestam junto ao monarca que acatando suas pressões decide tabelá-los. "Replicaram os povos não era justo resolver Sua Magestade um negócio tão grande sem ouvir primeiro os povos a que prejudicaria gravissimamente aquela Resolução". A pretensão "dos povos": vender o açúcar pelo que der, "ã avença dos tempos". No

caso, venceram os senhores, "Aceitou aquela Magestade estas razões por justas, e não se falou mais neste negócio" (165).

- não obstante os atritos, a fronteira é fluída entre comerciantes e senhorês - podendo-se, com relativa facilidade, transitar de um lado para outro.

* * *

Algumas das características ressaltadas no caso do açúcar seriam compartilhadas por outras experiências, notadamente, o comércio exportador do nordeste europeu. Vejamo-lo, ainda que de relance.

Primeiramente na Dinamarca - Holstein, nos séculos XIV e, sobretudo XV e, depois, com mais intensidade, na Polônia, especialmente no século XVI, desenvolveu-se uma agricultura exportadora de trigo e centeio que operava em grande escala. O destino da produção seriam os Países Baixos, e a seguir, gradativamente, as grandes cidades portuárias européias - inclusive Lisboa e as distantes cidades do norte da Itália.

A expansão dos cultivos fazia-se acompanhar de profundas mudanças na estrutura social. Os camponeses perdiam suas terras e retornavam à posição servil - fenômeno conhecido como "segunda servidão" - a nobreza rural saía imensamente fortalecida e os comerciantes locais, diminuídos e debilitados. As manufaturas - especialmente na Polônia - teriam o seu desenvolvimento estancado, observando-se mesmo um retrocesso industrial. Reflexo do que precede, declinam as cidades, verificando-se um autêntico movimento de ruralização da vida polonesa (166).

Para efeito de nossa análise, um notável traço desta experiência é que o comércio de cereais do Báltico foi também controlado pelos holandeses; tratava-se no entanto, de um padrão de comportamento mercantil, radicalmente distinto daquele observado no sudeste asiático. Neste caso, os comerciantes holandeses eram fundamentalmente transportadores, impondo-se através de fretes baratos - obtidos, segundo Boxer, por uma combinação de avanços técnicos, compressão salarial (167) e uma sólida retaguarda financeira. Significativamente, Glamann, ao referir-se ao predomínio comercial holandês, afirma: "O comércio do trigo e do pescado são pilares do imponente império holandês do século XVII. No carreto (carriage) de cargas únicas ou mistas os holandeses não tinham rival..." (168).

A bem dizer, não podia ser outro o estilo comercial adequado ao comércio no norte europeu. Os cereais trazidos do Báltico "ajudavam a alimentar o crescente número de pobres da Europa do norte e do oeste que não mais trabalhavam na terra" (169). Por outro lado, na Polônia, em especial, os comerciantes holandeses tinham de entender-se com a nobreza local, cujo poderio ia num crescendo, à medida que os camponeses eram subjugados. Em tais circunstâncias, que espaço haveria para a imposição de preços, na origem como no destino dos fluxos de comércio?

O comércio de cereais, implicava numa crescente interdependência entre as economias da Polônia e da Holanda (170) e por atingir o consumo de jornaleiros e marinheiros, tornava-se um dos determinantes do custo de reprodução da mão-de-obra assalariada. Consequentemente, sua articulação com o emergente capitalismo dos Países Baixos, difere, radicalmente, do lugar ocupado pelo comércio monopólico ilustrado pelas especiarias.

A posição do açúcar não era tão definida como a dos cereais e a da pimenta - que, com a redução do consumo de carnes pelas classes populares, ia se tornando, cada vez mais um "bem de luxo" (171). Por isto mesmo, talvez, veio a surgir ao tempo do Brasil Holandês "importante controversia entre os dirigentes da Companhia" versando, segundo Barléu, sobre a conveniência de estabelecer aqui um regime de monopólio similar ao das Índias Orientais ou, antes, deixar em liberdade o tráfico e os preços do açúcar (172). O significado último da polêmica já o sabemos; que engrenagem comercial mais se ajusta ao açúcar?

Anos após, nas Antilhas, os holandeses já não mais cogitam de controlar as fontes produtoras e de restringir o comércio. Frutam, simplesmente, de assegurar seus negócios, oferecendo condições vantajosas à clientela das ilhas no transporte do açúcar e no fornecimento de produtos europeus. Tanto é assim que os franceses e ingleses ao tentar apropriar-se do comércio de suas próprias colônias, mais de uma vez se defrontariam com a preferência dos colonos pelos mercadores dos Países Baixos. "Vive les Hollandais et les flamands", gritavam em 1665 os brancos da Martinica, em aberta rebelião contra a Companhia Francesa das Índias Ocidentais (173).

O segundo padrão aqui assinalado não se ajustava, pois, à regra de ouro do capital mercantil: comprar barato e vender caro (174). Com ele surgiam novas modalidades de intercâmbio e novas formas de articulação com o capitalismo emergente. Tem razão pois Wallerstein, ao ver no comércio de cereais e de açúcar, um prelúdio da Divisão Internacional do Trabalho em pleno século XVI.

Quanto ao padrão de comércio tipificado pela pimenta, atrela-se à acumulação mercantil "strictu sensu"; maior o seu êxito, maior a cobiça despertada nos excluídos, mais prováveis os conflitos e maiores os custos "de proteção" - amarga lição aprendida pelos portugueses na Ásia. Por estas e outras razões este tipo de comércio a longo prazo é praticamente insustentável (175). Esta no entanto, não é sua maior limitação. O verdadeiro problema reside em que este gênero de comércio praticamente não gera, e, sobretudo, não amplia mercados, convertendo-se num anacronismo, à medida que o fulcro da acumulação metropolitana se desloque para o plano manufatureiro.

II - COMO IMPEDIR A "RUÍNA TOTAL"

"...e assim lhe parecia que a Câmara da Bahia se devia logo responder severamente de sorte que entendam aqueles vereadores que Vossa Alteza não tinha repartido com eles o cuidado de como há de governar a sua monarquia, que não podem ter voz mais que para a sua queixa, a que Vossa Alteza acudira como príncipe, como pai e como senhor, quando justificada". (Lisboa, 12 de dezembro de 1678)

"...mas os senhores destes engenhos estão todos empenhados, sendo parte da cauza o demaziado luxo, que antigamente dizem que houve nesta Cidade, porém hoje rarissimos vivem nella e todos pretendam pretextar a sua ruina com dizerem, que todos os generos se lhes vendem carissimos, como também os pretos, concorrendo muito para isso o comprarem-nos fiados, não lhes permitindo o contrario a sua pobreza". (Bahia, 23 de dezembro de 1758)

1. Dois extensos períodos críticos

Nos primeiros anos do século XVII os engenhos do Brasil haviam assumido a liderança incontestada da produção açucareira mundial. O novo século traria, no entanto, grandes mudanças: entre elas, a perda da hegemonia brasileira. Em lugar da vigorosa expansão anterior, teremos agora uma sucessão de crises que, numa primeira aproximação, se estendem da primeira incursão holandesa a meados do século XVIII.

No conturbado período que se abre, ocorreram crises de mais variada natureza, resultantes de campanhas militares, desastres naturais tais como secas e epidemias, e, enfim, da emergência de novas colônias açucareiras, especialmente nas Antilhas.

Em Pernambuco e nas demais províncias ocupadas a partir de 1630, a devastação foi enorme e a recuperação - ainda sob domínio holandês - efêmera. Referindo-se a Pernambuco, dissera De Laet em 1630: "só dessa Capitania mandam anualmente para Portugal 80 ou 90 navios e barco carregados"... "ficando ainda bastante nos armazens para carregar muito outros, além de grande quantidade nos engenhos" (176). Após a campanha de libertação, no entanto, a ruina era completa e a desejada reconstrução deveria ser tentada a duras penas em meio a uma conjuntura depressiva e sob a pressão dos competidores antilhanos (177)

Na Bahia, pelo contrário, o trauma de 1625/6 - seguido das incursões de Piet Heyn em 1627 e da brutal expedição "punitiva" de 1640 (178) - pode ser superado. Num cômputo global, a região foi,

mesmo, beneficiada pelas lutas do período. Antes de mais nada, porque vários senhores do norte escaparam ao domínio holandês, levando consigo para a Bahia (e mesmo para o Rio de Janeiro) escravos e dependentes ⁽¹⁷⁹⁾. Além disto, porque, como veremos, de 1644 a 54 a conjuntura açucareira foi excepcionalmente favorável às zonas que permaneciam em atividade. Por estas razões coube fundamentalmente à Bahia, medir-se com as novas colônias açucareiras do Caribe.

Quanto às crises provinientes de sêcas, cheias e epidemias, pouco sabemos a seu respeito. Algumas delas chegaram a provocar a queda abrupta de produção ⁽¹⁸⁰⁾ mas, ao que parece, não passavam de incidentes, que uma vez superados não deixavam marcas sobre o funcionamento e a evolução dos engenhos.

Outros porém, por sua intensidade e duração acarretaram verdadeiras transformações na economia e, caberia acrescentar, na política dos engenhos. É sobre elas que centraremos nossas atenções, enfrentando de início, uma primeira dificuldade: a localização no tempo destas grandes crises.

Para Lucio de Azevedo, a economia açucareira do Brasil só entrou em crise no século XVIII, até então, "nenhum indício ~~de~~ havia de declínio" ⁽¹⁸¹⁾. R. Simonsen, de sua parte, refere-se ^à grande baixa de preços verificado no fim do século XVII", datando daí a crise do açúcar ⁽¹⁸²⁾.

Ambos os autores estão equivocados. Azevedo, ao que parece, tomou como base Antonil, em cuja obra, publicada em 1670, os engenhos surgem ainda em seu esplendor. Simonsen foi levado ao erro, buscando opôr-se aos que explicam "a grande crise açucareira" pelo ciclo minerador. Em sua opinião, a crise "foi causada pela política colonial das grandes potências européias. Por estar convencido de que a crise açucareira apenas "coincide" com início do ciclo minerador, chama a atenção sobre a "proibição da entrada", ou melhor, sobre a barreira protecionista francesa, praticamente intransponível a partir de 1690.

Parece hoje claro que os engenhos brasileiros passam por duas grandes crises, ambas profundas e duradouras. Primeiramente, há uma grande depressão que se estende, digamos, de 1666 aos primeiros anos da última década deste mesmo século. A seguir, há uma sensível melhoria dos preços internacionais do açúcar, o que injeta novo ânimo na economia açucareira da colônia. De cordo com as cotações registradas em Amsterdam o preço do produto, em médias quadrienais e expresso em shillings por CWT evolue da seguinte maneira:

1681-84	21,0 sh.
1685-88	18,5 sh.
1689-93	31,0 sh.
1694-97	37,0 sh.
1698-01	39,0 sh.
1702-04	41,0 sh. (183)

Segundo as informações de Antonil (184), a alta de preços aqui assinalada parece ter se verificado com intensidade ainda maior na colônia; por isto mesmo, os enganos surgem em sua obra, como que revivendo o esplendor passado. Trata-se de qualquer maneira, de um interregno de prosperidade, assim caracterizada por Magalhães Godinho (referindo-se ao Reino): "em 1690 a crise comercial está em vias de se extinguir. Os stocks foram vendidos, os preços sobem, presente-se que os consumos do açúcar e do tabaco aumentaram muito..." (185)

Ainda de acordo com os registros de Amsterdam, os preços caem abruptamente em 1716 e se mantêm daí por diante num patamar inferior. Trata-se ao que parece de um reflexo da entrada em massa do açúcar de São Domingos no mercado internacional, após o tratado de Utrecht.

Tinha início a segunda grande depressão que se estenderia por cerca de meio século.

No que segue indagamo-nos sobre os determinantes das duas grandes crises ao longo das quais a colônia portuguesa perde a hegemonia açucareira conquistada nos últimos decênios do século XVI e primeiros de XVII. Antes porém, há que refutar certas interpretações que tem sido avançadas para a superação do açúcar brasileiro.

2. Interpretações do declínio brasileiro

Os novos parceiros com que o Brasil se defrontava eram tam bém colônias açucareiras e escravistas (186) que, supostamente copiam a experiência brasileira. Por que motivo, então, o surgimento des tes concorrentes traz consigo uma forte crise para os engenhos brasi leiros?

Para Simonsen e outros, como vimos, há uma explicação "mercantilista": o protecionismo inglês bem como o francês alijaram a produção portuguesa, dando origem à crise. O erro existente nesta interpretação reside em não levar em conta que o açúcar antilhano era vendido a preços excepcionalmente baixos na Europa. Ora, num mercado como o do açúcar, menores preços por si só garantem, nuns poucos anos que seja, a conquista de mercados (187).

Tomemos o caso da Itália centro consumidor e distribuidor do produto. Sabemos, por um notável "Parecer" de autoria de João Peixoto Viegas, que por volta dos anos 80, o açúcar brasileiro estava perdendo seus clientes na península porque o açúcar de Barbados

e "da Índia" ali chegavam em grande quantidade e a preços muito inferiores aos nossos (188). Obviamente em tais circunstâncias com ou sem protecionismo pouca ou nenhuma chance tínhamos nos mercados inglês e francês. Para tirar a limpo a questão, basta aliás, observar o ocorrido nas próprias Antilhas.

A princípios do século XVIII desponta no mercado europeu a produção açucareira de São Domingos. Sendo o produto da grande ilha francesa vendido a preços excepcionalmente baixos, a partir da segunda década deste mesmo século as colônias britânicas começam a perder, um a um, os seus mercados. Dentro um pouco só poderiam contar com o consumo metropolitano, ficando privadas, inclusive, do mercado das treze colônias americanas e do irlandês. Não tardaria mesmo a surgir um comércio clandestino, pelo qual o açúcar dominicano era trazido para Barbados e a Jamaica e reexportado para a Inglaterra como produção local: (189). Na realidade, a sorte de São Domingos longe estava de depender do protecionismo de Colbert. Basta ver, que o consumo da metrópole francesa chegaria a constituir um oitavo apenas do açúcar importado das colônias: tudo o mais era remetido para as praças estrangeiras. A política de Colbert, foi, sim, decisiva para o soerguimento da marinha francesa, de grande importância na estratégia econômico-militar daquela nação (190).

Afastada a interpretação mercantilista do colapso brasileiro dispomos agora de uma nova pista. O Brasil perde mercados, fundamentalmente, porque o preço de seu açúcar é "excessivo", termo empregado por Viegas em seu parecer. Há pois que perguntar-se o que explica a carestia do produto brasileiro.

Uma possível resposta apontaria para a superioridade técnica dos engenhos antilhanos, sobre os congêneres brasileiro. Não nos referimos a um suposto maior domínio das técnicas pelos holandeses emigrados, hipótese sugerida por Watgen e Lippmann e refutada por J.H. Rodrigues (191). Referimo-nos a questão mais ampla do "nível tecnológico" dos engenhos brasileiros, frente aos seus rivais.

Alice Cannabrava, em sua tese anteriormente citada, bem como em outros trabalhos (192), comparou detalhadamente os métodos produtivos empregados nas Antilhas e no Brasil. Valendo-nos amplamente de sua contribuição, tomaremos no que segue alguns aspectos da produção açucareira no Brasil, que mais de uma vez foram tomados como reveladores de atraso técnico da colônia portuguesa.

É bem sabido que as terras utilizadas para a cana praticamente não recebiam quaisquer cuidados visando à preservação de sua fertilidade - ressalvado, apenas, o fato de que a cinza obtida com a queima do bagaço era espalhada pelo campo (193), coisa de só menos importância, comparada com as práticas de adubação empregadas à época em outras áreas. Seria isto, um indício de atraso técnico da agricultura colonial brasileira?

A primeira observação a se fazer a este respeito, é que não obstante isto passe usualmente despercebido, o adubo foi empregado no Brasil colonial. Antonil, referindo-se à cultura do tabaco, fala de "canteiros bem esterçados". Sua descrição desta lavoura mostra, aliás, que quando preciso, a lavoura escravista baiana chegava a cuidados próximos à jardinagem (194). E isto, observe-se, incidentalmente, numa atividade em que a colônia tinha uma posição excepcionalmente favorecida.

Vilhena, por vezes citado pelos que pretendem realçar o atraso da agricultura colonial brasileira, refere-se ao "desmazê-lo e negligência dos senhores", acrescentando que o cansaço das terras poderia ser evitado "se a agriculturassem como no Minho, estrumando as terras". Páginas adiante, no entanto, percebe-se que a questão não é de desleixo ou ignorância como sugerem os ásperos comentários do autor: também aqui, na descrição da cultura tabageira, surge a referência a terras "bem estrumadas..." (195).

A verdade parece ser, que tanto no que se refere à adubação quanto à irrigação, as terras do litoral nordestino mostraram-se excepcionais, como, acertadamente, destacou Gabriel Soares: "na ilha da Madeira, Cabo Verde, São Tomé, Trindade, Canárias, Valência e Índia não se dão as canas se se não regam os canaviais como as hortas e se lhes não esterçam as terras, e na Bahia plantam-se pelos altos e pelos baixos, sem se esterçar a terra, nem se regar" (196). Macgrave, referindo-se à cana aqui encontrada afirma que "uma vez plantada, se multiplica à maneira de um bosque, de maneira que não é necessário replantar o mesmo campo, senão depois de quarenta ou cinquenta anos; nem assim é arrancada radicalmente e replantada, a não ser para produzir melhor suco" (197).

Ao anterior há que agregar um argumento de decisiva importância: não existiam nos séculos XVI e XVII técnicas que permitissem a adubação em ampla escala. A adubação intensiva que surgiria nas pequenas Antilhas inglesas e francesas, era antes de mais nada uma medida desesperada, imposta pelo enorme desgaste de solo ali verificado. Praticada com os recursos da época, a adubação tornava-se uma

operação extremamente onerosa. "E essa operação" diz um autor do século XVII citado por Cannabrava, "que dá mais despesas e sem ela o terço dos negros seria suficiente numa plantação". Os negros eram obrigados a trabalhar "como formigas e abelhas". Explica-se assim, "porque nas ilhas maiores, na Jamaica, por exemplo, só nas mais velhas propriedades, onde as terras estavam completamente exauridas, recorria-se ao emprego de fertilizantes. Os demais senhores de engenho que dispunham de espaços ainda produtivos, preferiam simplesmente abandonar as terras cansadas..." (198).

Caberia por fim lembrar, que a escala de operações dos engenhos no Brasil, incompatível, insistimos, com as práticas de adubação conhecidas, inaugurara uma nova fase na economia açucareira. E foram justamente os grandes engenhos brasileiros que varreram na passagem do século XVI para o XVII seus rivais africanos e europeus os quais praticavam, em regra, como ressalta Gabriel Soares, a irrigação e a adubação (199). Por estas e por outras razões é também fora de propósito contrastar os cuidados e práticas dos camponeses europeus com o observado na colônia.

Quanto à irrigação, em particular, não há dúvida que seu ressurgimento nas Antilhas se deve à insuficiente umidade ali observada em certas áreas. A prática da irrigação não obstante resulte de uma necessária correção climática, pode, no entanto, ter redundado numa vantagem para as plantações antilhanas frente às zonas brasileiras mais sujeitas à secas e cheias. Creio, contudo, que esta vantagem não constitui um fator decisivo no confronto de longo prazo - englobando períodos normais e acidentes climáticos - entre engenhos brasileiros e antilhanos.

No que toca à parte industrial, tampouco os engenhos brasileiros ficavam em inferioridade.

A moenda, aqui como lá, seria a vertical, com três rolos em regra, cuja adoção já era comentada por Brandônio, como vimos. Quanto à captação de energia a colônia portuguesa se distinguia pelo predomínio dos engenhos d'água, patenteada, por exemplo, no relatório Dussem. Esta é uma forma técnica superior que esmagando mais e melhor, permite a produção de 40 a 70 arrobas de açúcar por dia, enquanto os de tração animal apenas chegavam a 30 (200). Implica, no entanto, vultuoso investimento inicial dados os trabalhos de represamento e canalização da água, os serviços de carpintaria e o necessário emprego de um jogo duplo de tachos. Seu predomínio no Brasil, era na realidade, uma prova a mais da pujança econômica dos senhores brasileiros.

Nas pequenas ilhas inglesas e francesas, predominava de início, de forma quase absoluta, o modesto engenho a bois, dito trapiche. A escala típica de operações havia pois retrocedido em relação ao Brasil. "Barbaros em 1680 produzia muito menos açúcar que o Brasil, mas tinha aproximadamente duas vezes o seu número de engenhos" (201). Nem poderia ser diferente, dado a carência de correntes fluviais permanentes na região e a própria origem relativamente humilde da camada de proprietários. Mais tarde, a fins do século XVII, o encarecimento dos animais de tração (202), viria se somar aos inconvenientes de ordem técnica da moenda a bois. Data deste período a introdução do engenho movido a vento - dito "portugues" - que viria em poucos anos a predominar amplamente em Barbados (203). O engenho a vento é sem dúvida muito mais acessível no que toca ao investimento inicial que o de água, sendo ainda mais econômico que o de tração animal, no que se refere a gastos correntes. Trata-se, no entanto, de mecanismo rudimentar, praticamente incontrolável, e de potência notadamente irregular, que praticamente não viria a ser adotado em São Domingos, a colônia açucareira antilhança de maior êxito, que poria virtualmente em cheque a produção das ilhas britânicas (204). Em suma, os engenhos a vento não denotam nenhuma superioridade técnica, não cabendo pois relacioná-los com a "perda da hegemonia no mercado europeu açúcar brasileiro na primeira metade do século XVIII" (205), como sugere A. Cannabrava.

Agregamos por fim, que o único caso de comprovado atraso técnico brasileiro consiste no forno dito inglês - ou jamaicano - adotado nas Antilhas a partir do início do século XVIII e que aqui só chegar nos primórdios do século XIX. A questão será retomada mais adiante, mas fique desde logo sublinhado que, o retardamento no caso é registrado após a primeira grande depressão.

Dado o que precede, não podemos deixar de observar que as considerações de Caio Prado Junior, seguidas por tantos autores, sobre o atraso técnico da colônia portuguesa devem ser questionadas. E mais, é um equívoco supor, como faz este autor, o predomínio do engenho movido a animais no período colonial (206). Isto se choca com as informações existentes no minucioso relatório de Dussen, bem como com os "clássicos", Gandavo, Brandonio, Cardim, Frei Vicente e Antonil, que sem exceção, centram suas atenções sobre os "engenhos reais", relegando os trapiches a um manifesto segundo plano. Ainda a meados do século XVIII, Loreto Couto em sua narrativa da ressurreição de Pernambuco, privilegia flagrantemente os "engenhos reais", dos quais existiriam mais de 300 na capitania. Após detida análise deste tipo de engenho, afirma o autor: "Há outros Engenhos, que não

são de água, e são de bestas, e que chaman Molinote"; não especifica contudo o seu número e nem tampouco se detem a considera-los (207): A fonte em que se baseia Caio Prado Jr. para afirmar o predomínio dos engenhos de propulsão animal constitui um cuidadoso levantamento das condições das capitânicas do nordeste realizada durante o longo governo de José Cesar de Menezes (1774-87), durante o qual verificou-se expressiva retomada da produção açucareira (208). O pequeno número de engenhos ali caracterizados como movidos a água parece-me em boa medida, decorrer, de que na maioria dos casos a força motriz empregada simplesmente não é indicada: diz-se a freguezia tal, dispõe de tantos engenhos, sem que se indique a força motriz (209).

Cumpre advertir, no entanto, que o que acabamos de afirmar aplica-se, de preferência, às principais zonas produtoras, e em especial à maior delas, o recôncavo baiano. Áreas menos favorecidas e de importância secundária, empregaram com muito mais frequência, pequenos engenhos de tração animal. De acordo com o Padre Vieira, os engenhos do Rio de Janeiro eram, em sua maioria, meras enghocas, "como ali são chamados, sendo que três deles não chegam a igualar a um engenho grande, tanto em tamanho como em rendimento" (210). Seguramente, algo de similar poderia ser dito a respeito de Sergipe. Por outro lado, parece-me claro que após mais de um século de crise, quando retoma o açúcar brasileiro no último quartel do século XVIII, os grandes e poderosos senhores dos primeiros tempos já constituem exceção. Dentro os engenhos então surgidos, possivelmente, um grande número será de pequeno porte. Deixemos para mais adiante o tratamento deste tema.

Admitida a equivalência das técnicas caberia ainda ter em conta a possibilidade de que as novas colônias açucareiras, ocupando terras virgens, levassem sensível vantagem sobre o Brasil, cujos solos já estariam se ressentindo do uso intensivo na cultura da cana. Esta hipótese tende a ser facilmente aceita já que uma das "características" do trabalho escravo, segundo muitos, é a progressiva destruição do solos: "O cultivo por escravos... portanto, não permitindo a rotação de culturas ou a gerência qualificada tende inevitavelmente a exaurir a terra do país e conseqüentemente requer ^{para} seu sucesso permanente não meramente um solo fértil, mas uma extensão praticamente ilimitada de terras" (211). Williams é ainda mais taxativo: "O maior defeito da escravidão reside no fato de que ela rapidamente exaure o solo..." (212).

O rápido declínio da fertilidade não só foi de fato veri

ficado nas Antilhas em geral, como é mesmo apontada como o principal fator da crise de Barbados vinte anos após iniciado o cultivo extensivo da cana na ilha (213). No litoral nordestino, porém, o quadro era outro. A resistência dos maçapês ao desgaste por cultivo de cana é comprovadamente excepcional. "O salão porém e as areis misturadas ainda que não tem vigor do maçapê, tem em compensação a propriedade de se restabelecer depois de esgotada, dentro de 3 ou 4 anos, deixando-se crescer algum mato e tendo-as em descanso, quando se não ^{se} a fecundá-la com estrumes. Depois disto ellas produzem admiravelmente a mesma cana..." (214). Não era pois sem razão, que desde cedo se gabava as qualidade da faixa úmida litorâneas para o cultivo da cana. Seu desgaste era notadamente lento, o que combinado com a imensa quantidade de terras, possibilitando novas derrubadas, permitia que se trabalhasse indefinidamente com solos vigorosos. Em suma, o cansaço das terras, vez por outra aludido, por um ou outro autor, não chegou a ser um grave problema para a cultura canavieira nordestina. Quanto muito, impunha o abandono de certas terra a beira-mar e a construção de engenhos de "terras dentro", "que hoje são de maior rendimento", segundo Antonil (215).

Mais importante que o desgaste do solo foi no nosso caso o distanciamento e conseqüente encarecimento da lenha, à medida que progrediam as derrubada; este ponto será mais adiante retomado. De qualquer forma, a depauperação progressiva do solo, que permite a concepção de um ciclo ou modelo evolutivo, distinguindo a implantação, o auge e o declínio do açúcar - válido, pelo menos, nas pequenas ilhas do Caribe - não foi verificada no litoral nordestino (216). Tampouco ai residem, por conseguinte as razões da grande crise que se abate sobre os engenhos brasileiros na segunda metade do século XVII.

3. A crise em marcha; a reação dos senhores

Afastadas a explicação mercantilista, a tecnológica e a fundada nos rendimentos decrescentes da terra, onde devemos buscar as razões de ser da perda da hegemonia dos engenhos brasileiros?

Recapitulemos em breves traços o desenrolar das crises limitando-nos de início, à verificada no século XVII.

A sucessão de crises tem início, como já foi assinalado, com a invasão holandesa da Bahia em 1624/5. Já neste primeiro episódio irrompe com extraordinário vigor, algo que viria a marcar a vida da colonia durante o período que se abre: a atitude militante dos senhores, mobilizando todos os meios ao seu alcance na defesa de seus múltiplos interesses. Tanta é a força que exercem e em tantas dire-

ções, que seria valido utilizar as reivindicações e medidas tomadas em defesa dos engenhos, como fio condutor da análise neste primeiro período crítico.

A incursão holandesa teve como consequência a perda de "meia safra dos açucares do ano de 623 e toda a de 624, e muita parte da de 625" (217). As perdas, em princípio, não eram tão grave mas os engenhos revelavam-se bastante vulneráveis: "faziam-se muitas execuções, e no cobrar das dívidas os açucares eram arrematados por metade do preço que valiam" (218). Os senhores, através de seu mais potente instrumento de poder, a Câmara do Senado, realçam suas dificuldades e tratam de pressionar as autoridades do reino. A amplitude de suas reivindicações é realmente de surpreender. As medidas preconizadas chamam a atenção sobre questões cruciais para o presente e o futuro da colonia. Vejamos, sumariamente, que reivindicam os oficiais da Câmara de Salvador, em sua representação datada de 1626. Primeiramente, tratam de garantir-se o fornecimento de cativos baratos, lançando mão para isto, das reservas de silvícolas:

"- Que V. M. mande passar provisão para que o Governonador do Rio de Janeiro faça vir para esta Capitania todos os Índios dos quintos dos que ora descerão do certão de São Paulo e se faça por ajuntar nas ditas capitancias gentio para se fazerem duas aldeas e se mandem buscar em dous navios..."

"- E assi mesmo se lhe conceda que a custa da mesma imposição se mandem navios aos portos a descer gentio de paz até mil almas por que por falta d'elle se vai cada vez emprobecendo esta capitania..."

"- Que mande V. M. passar provisão para que o Governador de licença para se hir ao certão descer gentio donde o ouver..."

Pedem a seguir que a moeda seja desvalorizada para sustar os "défícite comerciais", de que vinha resultando verdadeira drenagem da moeda colonia. Solitam ainda, para reanimar o comércio, uma injeção monetária com numerário "batido" na própria colonia.

"- Que dê V. M. licença se acrescentar dous vintens em cada pataca para que assi se não leve deste estado o dinheiro, que he cauza de abater muito os preços dos fructos da terra".

"- Que V. M. conceda licença para que neste estado se batão até 50 mil cruzados de moeda de cobre e outros tantos de vintens e dous vintens, porque são mui necessários para o comércio e uso da terra".

Por fim, reivindica-se isenção tributária, por um prazo de dois anos, assim especificada:

"- Que V. M. lhes faça mercê aos moradores daquela Cidade e seu districto que não paguem direito de seus fructos nestes primeiros dous annos..." (219).

Neste mesmo ano, reuniam-se os oficiais de Câmara para deliberar sobre o preço (mínimo) do açúcar em casos de liquidação de dívidas, tratando, ainda, de suspender as cobranças de dívidas, para que "não sejam os moradores executados" (220). Estas medidas adicionais vem como que completar o quadro: estamos diante de um autêntico programa de defesa da economia açucareira. Daqui por diante, década após década, ao longo das sucessivas crises, grandes forças serão mobilizadas em torno a estas medidas. As marchas e contramarchas do governo metropolitano, acatando, qualificando ou rejeitando a política econômica dos senhores, serão outros tantos sinais de conjunturas mais ou menos favoráveis e da maior ou menor pressão por parte do "povo" da colônia.

A pretendida reativação da escravatura indígena, assegurando fontes internas de abastecimento de cativos, adquiriria maior importância a seguir, dado o agravamento das lutas com os holandeses e sua extensão à costa africana. A par disto, tratava-se de medida que solidarizava as capitanias ricas e pobres. Com efeito, as dificuldades para a aquisição de africanos sempre foram grandes nas áreas menos dotadas. Se a Câmara da Bahia clamava por índios, as atitudes no Rio de Janeiro eram bem mais violentas. Assim, quando do conhecimento da bula de Urbano VIII (1639), declarando incorrer em excomunhão os que captivassem e vendessem os índios e "para evitar que esta cidade do Rio de Janeiro se levantasse"... "convocou o prudente governador procuradores para uma concordata do povo com os Padres da Companhia...". Mais violenta ainda seria a reação em São Paulo, onde não havia lavoura que permitisse a aquisição de africanos e o apresamento de silvícolas era um tradicional meio de vida (221).

Uma das principais frentes de luta dos senhores foi sem dúvida a questão das dívidas, sua cobrança e execuções. A colocação de obstáculos à penhora dos engenhos não era, em 1626, uma novidade. Assim, nos Anais da Biblioteca Nacional encontra-se um requerimento onde se solicita que seja "renovada a provisão de 1612 que determina que os lavradores e proprietários de engenhos do Brasil não pudessem ser executados, os primeiros por mais ^{1/2} metade de suas novidades (produção) e os segundos por dois terços" (222).

A mais importantes medidas tomadas em favor dos engenhos neste campo, datam de 1636 e de 1663. Procura-se em ambos os casos estabelecer o princípio de que na cobrança das dívidas os engenhos não

podem ser desmembrados, e mais, que o seu pagamento deve, em princípio, provir dos próprios rendimentos do engenho. A primeira medida é uma provisão de Governador, enquanto a segunda, que atende a uma representação do Procurador do Senado da Câmara da Bahia, é ditada pela própria Coroa ⁽²²³⁾. Através delas ficam os senhores praticamente garantidos de que sô serão executados quando suas dívidas alcanssem valor semelhante ao do engenho (ou um dos engenhos) de sua propriedade. Este enorme privilégio, ao que parece não era ainda o bastante para assegurar os interesses dos senhores, na crítica fase que se abre. Em 1665, assolada a Bahia pela epidemia da bexiga e reduzidas as cotações do açúcar pelo ingresso em massas do produto antilhanom mercado, pressionam e obtem os "Oficiais da Câmara da Bahia"... "que por tempo de seis anos se não rematassem por dívidas os generos da terraantes do tempo das frotas..." ⁽²²⁴⁾. Trata-se, no caso, de evitar que na liquidação de débitos o açúcar ou outros generos sejam computados a reduzidos preços por falta (arranjo ou conivência) dos compradores locais. O mesmo documento informa-nos que a medida seria revigorada por mais seis anos em 1682. Um ano depois, estava o Senado da Câmara a solicitar a Sua Alteza que "a isenção ã penhora se extendesse aos escravos de cada engenho" ⁽²²⁵⁾.

Uma outra frente de lutas se abriria em 1644 com a instauração do regime de comboios para a condução (obrigatória) dos navios empregados no comércio da colonia. Em princípio, tratava-se de um benefício para os produtores e comerciantes pois vinham se tornando insuportáveis as perdas de navios tomados em pleno mar pelos holandeses, argelinos e mais corsários que então infestavam a zona equatorial atlântica. Na prática porém, temiam os colonos, com razão, que os artigos importados seriam encarecidos. Além disto as exportações seriam também prejudicadas pela necessidade de esperar durante meses (houve casos em que se esperou anos!) pela saída da frota para a Europa.

A viva oposição das Câmaras da Bahia e do Rio ã implantação do regime de comboios é para Boxer, um "exemplo incisivo da influência exercida pela Câmaras da colonia e da extensão de seus poderes" ⁽²²⁶⁾. A providência se mostraria particularmente nefasta para os produtores de açúcar, pois o produto, paralisado nos armazens da colonia, envelhecida e perdia qualidade. Daí nasceriam severos atritos: os comerciantes do Reino alegando que foram ludibriados comprando produtos inferiores a preços de artigos de primeira, e os senhores protestando que o açúcar era originariamente (ao ser encaixado) "fino". Juntamente em torno a este problema foi redigido o já referido "Parecer..." de Joao Peixoto Viegas em 1687. No que concerne ao problema da qualidade inferior do açúcar brasileiro, diz Viegas que: "Antes da institui-

ção de irem do Brasil juntos em frota que se carregam dos engenhos e partiam os navios logo que se achavam carregados, eram finos os açucares e tinham "créditos" e "bondade" (227).

Juntamente com o regime de frotas, havia sido criada uma Companhia de Comércio à qual caberia organizar o comboio, englobando todos os navios mercantes que fossem ou retornassem do Brasil. Gozava ela de monopólio no fornecimento de vinho, azeite, farinha e bacalhau e, posteriormente, lhe seria entregue o "estanco" do pau-brasil.

As críticas dos colonos ao monopólio do comércio daqueles gêneros foram tão ou mais acerbas que os reclamos em relação a unificação da frota. O monopólio da companhia pouco durou, sendo abolido em 1658: a própria Companhia dentro em breve seria virtualmente descaracterizada, ao converter-se em junta de Comércio em 1663 (228). O regime de frotas, porém, foi apenas parcialmente abolido ao ser liberada a navegação para o Brasil a partir de 1658; o retorno para o Reino continuaria a fazer-se através do oneroso sistema de comboio - em regra anual ou bianual - até 1765.

A partir do início da insurreição pernambucana (1644) parece ter ocorrido um movimento expansivo nas lavouras da Bahia e do Rio. Atuavam neste sentido, a chegada de refugiados das zonas conflituosas e as altas cotações atingidas pelo açúcar. Os senhores baianos, que se beneficiam deste movimento, preocupam-se, no entanto, em limitar ou mesmo impedir a multiplicação dos engenhos. Interessá-lhes, sobretudo, impedir que lavradores montassem engenhos, libertando-se de sua dependência: "Os senhores de engenho procurão ter agregados a si quantos lavradores mais possam ter" (229), diria mais tarde Cairu, escrevendo, aliás, em meio a um vigoroso movimento expansivo. Naturalmente, os interesses dos senhores não se revelam tal qual, vindo, por exemplo, entremeados de ponderação sobre a delicada questão das lenhas. Em carta datada de 1661, a Coroa, em dúvida sobre o que mais lhe convém, resolve consultar os oficiais da Câmara e homens do governo: "se me presentarem aqui alguns papéis em que pretendem mostrar as grandes perdas e danos que se podem seguir aos Engenhos que de presente estão fabricados no reconcavo desta Cidade de se irem acrescentando outros marítimos por causa de uns e outros se virem a perder pela falta que já ha de cana... Pedindo-me mandasse passar lei com as penas que parecesse para que de nenhum modo se consentissem fabricar mais engenhos algum marítimo, nem pela terra dentro em parte onde prejudique as lenhas ou canas dos Engenhos que estão a beira-mar" (230)

Neste último terreno obtiveram os senhores uma significa-

tiva vitória em 1681, ao ficar estabelecido que a distância mínima o brigatória entre engenhos seria de 1/2 légua. Suas reivindicações não foram contudo atendidas na forma originária, pois a decisão applicava-se apenas aos engenhos de "terra dentro" - excluindo-se os marítimos e autorizando-se expressamente a construção de novos engenhos, preservada a distância estipulada (231).

Não obstante as muitas lutas e algumas vitórias, a situação em 1688 é desalentadora: "os estrangeiros dispensavam os açucares porque não lhes achavam conviência" pela "carestia dos preços a que subiram e o vicio e falsidade com que fabricam" (232). Quatro anos mais e temos o próprio governador declarando: "Que brevemente deixarão de moer muitos engenhos que ~~já não podem com os empenhos que já não podem com os empenhos que têm~~, e pelo adiante sucederá o mesmo a todos: porque não é possível poderam com os seus gastos" (233). O motivo imediato da crise torna-se agora patente: "pelo abatimento dos assucares nesse Reino e gastos de fretes, comboio e mais direitos apenas se tire lá o preço que aqui se dá por elles". Nestas circunstâncias, os próprios mercadores recusam-se a comprar, preferindo "levar dinheiro do que assucar" (234).

Chegados a este ponto, devemos voltar a ter em conta o incisivo "Parecer..." de Peixoto Viegas: "A causa dos Ingleses e Franceses e os mais do Norte se divertirem do assucar do Brasil... foi o excesso de preço a que chegou em Portugal pelos anos de 44 até os de 54, que se vendia no Reino a 3.200 reis e 3.500 reis... Se logo que cessou a guerra, se tiraram os novos direitos que se acrescentaram pela necessidade dela, podiam os do negócio baixar-lhe o preço..." e os estrangeiros "não se cansariam em busca-lo em outra parte como fizeram". Mas isto não se deu e "este incendio tamanho (a crise atual) se nos originou daquela faisca de cobiça inconsiderada" (235).

Após denunciar o que pensa serem falsas soluções, afirma Viegas, categórico: "consiste o remédio em tirar a causa que originou o mal... alivie-se o açucar dos (impostos) que o carregaram no tempo que ele tinha preço grande... tiresse do tabaco os rigores do estanco" e a "carga insuportavel do vintem por libra ficando (apenas) os direitos que antes tinha". Na sua ousadia vai ainda mais longe Viegas, defendendo o refino dos açúcares inferiores na colônia: "podia ajudar contra os açucares de Barbados e Indias, mandar S. Magestade que não vão a Portugal os batidos e mascavados... e para se aproveitarem no Brasil os mascavados mandar S. Magestade que se refinam cá que a isso acudirão logo officiais desta mecânica, e armadores deste negócio como tem os estrangeiros". Não vê, porém, que haja saída

real para a colônia "porque os seus frutos lavram-se hoje ^{em} abundância pelos estrangeiros" e encerra o parecer com uma exortação desdenhosa e previdente: "Vejam lá os sábios da política qual pode ser o remédio, eu lhe não vejo, senão dar-nos Deus algum novo fruto de estima e preço" (236).

No ano seguinte ao Parecer de Viegas, vemos surgir efeito a pressão exercida pelos interesses da colônia. Em carta datada de 16 de março de 1688 e endereçada ao governador Matias da Cunha é dito: "Eu El-Rei vos envio muito saudar. Sendo-me presente o estado em que se achava o comércio deste Reino, e que os gêneros dele não tinham saca porque para os estrangeiros os havia deixado sem conveniência a carestia dos preços a que subiram, e o vício e falsidade com que se fabricam os açucares de que resulta à Coroa e aos Vassallos tão grande prejuízo como é a falta do comércio... Fui servido mandar aos Tribunais a que tocava que vendo-se, considerando-se esta matéria com a circunspeção que merecia a sua importância, e que havendo-se para este efeito todos os homens práticos em o negócio de cuja experiência e verdade se pudesse esperar o melhor arbítrio me consultassem com o seu parecer os remédios que se deviam dar aos danos que atualmente se experimentava no comércio ... e parecendo conformemente que os danos do comércio tenham a causa conhecida na carestia dos preços e no vício e falsidade com que se fabricavam os açucares com que era preciso dar-se tal forma e providência que no preço dos gêneros houvesse moderação e na fábrica dos açucares verdade porque enquanto assim não fosse não teriam conta aos estrangeiros e cresceriam os danos do comércio até a sua ultima e total ruína... mandei pelo que pertence a este Reino abater os direitos nas Alfândegas no açúcar e tabaco, e pelo que respeita a esse Estado estabelecer e publicar a lei que com esta minha carta se vos remete; e porque também se considerou que se devia dar algum alívio aos vassallos desse Estado moderando-se os preços dos gêneros com que se forneçam os engenhos ..." (237).

No ano seguinte, no entanto, algumas destas decisões são já revogadas suspendendo-se o tabelamento dos quatro gêneros "com que as fornecem os engenhos" e ficando igualmente livre o preço do açúcar (238). A correspondência de Camara Coutinho que governa a Bahia a partir de 1690, continua retratando uma situação de ruína e insolvência; isto pelo menos até 92 (239).

Ao longo desta primeira grande depressão vemos os

senhores, colhidos no auge de seu poderio, desenvolver esforços em todas as frentes para resguardar seus interesses. Não apenas diante do fisco e do comércio seus interesses são vivamente defendidos; também os lavradores, como vimos, sentiram o peso de sua atuação. É de presumir-se, ainda, que, com o agravamento da crise, os escravos também tenham sido vitimados, por senhores ávidos de cortar despesas e tratando - através de seus fatores, naturalmente - de extrair ainda mais trabalho da mão-de-obra disponível. No caso, porém, dificilmente se encontrarão evidências históricas. As vozes que então se levantaram em favor dos escravos, como Jorge Benci e mesmo Vieira, falam em tese, não se prestando seu testemunho para a observação de movimentos de conjuntura (240).

Através da militância dos senhores, de sua identificação com os interesses "gerais" da colônia e da importância adquirida por órgãos públicos como as Câmaras de Senado, a Colônia iniciava sua transição de um aglomerado de engenho, fazendas, igrejas e fortes a uma sociedade - e uma economia - em embrião. E foi tal o ímpeto primeiro desta sociedade em seus primeiros passos, que as autoridades de Lisboa ressentidas, declarariam, a propósito da questão da escolha de magistrados para a Câmara da Bahia: " à Câmara da Bahia se devia logo responder se veramente de sorte que entendam aqueles vereadores que Vossa Alteza não tinha repartido com eles o cuidado de como há de governar sua monarquia que não podem ter voz mais que para a sua queixa, a que Vossa Alteza acudia como príncipe, como pai e como senhor, quando justificada" (241).

4. Seguindo e ampliando o diagnóstico de Viegas.

Pretendemos no que segue sugerir uma interpretação da primeira grande depressão, que tendo em conta a carteira análise de Peixoto Viegas, vá mais além, incorporando dimensões que lhe escaparam ou que, talvez, não fosse de sua conveniência levantar.

No extraordinário êxito dos engenhos, nas décadas de passagem do século XVI para o XVII, devem ser buscadas as raízes mais longínquas da crise. O sucesso da empresa açucareira trazia consigo o desmedido enriquecimento dos senhores, acarretando a ostentação e o absentismo. Nenhum testemunho da opulência e extravagância dos senhores na fase de esplendor (início do século XVII) é mais eloquente que o de Pyrard de Laval. Em

meio a pitorescas observações o viajante francês relata o caso de um senhor que "possuía banda de música de trinta figuras, todos negros escravos, cujo regente era um francês provençal" e "estava a construir um navio de quinhentas toneladas (grande para o tempo), bellissimo, no qual pretendia, dentro de um anno partir para Portugal" (242). Este era sem dúvida um caso extremo de ostentação, não cabe dúvida, porém, que o luxo não era pouco na colônia e que crescia com o êxito da empresa açucareira.

Tão ou mais grave era, no entanto, um outro problema, nascido também do sucesso dos primeiros tempos. Os engenhos cresciam até atingir um certo tamanho ou escala adequada, a partir daí e à medida que se expandia a fortuna do proprietário, este - além de elevar seus gastos de consumo - fundava ou adquiria seu segundo, terceiro e mais engenhos. Com a multiplicação das propriedades aumentava, naturalmente, a distância entre o proprietário e a produção, entre possuir engenho e fazer trabalhar escravos. Por isto mesmo preocupa-se um indivíduo como João-Fernandes Vieira, dono de pelo menos cinco engenhos, em redigir um "Regulamento de Feitor". Trata-se, obviamente, de reduzir os males do absenteísmo, universalmente tido como um fator negativo, responsável pela queda do rendimento e outros muitos danos. Nas suas prudentes recomendações aos senhores, ressalta Antonil, mais de uma vez a importância de sua presença na propriedade onde exerce, entre outras, funções de árbitro e poder de última instância. Cairu, quase um século mais tarde, iria mais longe, declarando taxativamente: "Acresce o gravíssimo incomodo da presença incessante do proprietário à sua lavoura para esta poder ter o seu devido rendimento, pois que qualquer fazenda da terra vale tanto como a alma de seu dono" (243).

Em flagrante contraste com anterior, por volta de 1650-60 os proprietários de engenhos nas antilhas eram ainda ex-colonos, modestos em seus hábitos e vigilantes de tudo o quanto afetasse o rendimento de suas explorações. Por isso mesmo, o luxo e o absenteísmo patenteados na Bahia (o norte estava então praticamente arrasado) deviam contribuir para os altos "custos" característicos da produção brasileira. Ulteriormente, no entanto, os plantadores antilhanos se excederiam em gastos pessoais, tendendo mesmo a fixar (ou manter) residência nas respectivas metrópoles - com o que, iriam ainda mais longe que os senhores brasileiros na perda do controle efetivo da produção (244).

Sem magnificar e nem tampouco desprezar estas razões atuantes na primeira fase do declínio brasileiro, movemo-nos no que segue em outra direção, convencidos que estamos, de que os determinantes fundamentais da crise não se encontram ao nível dos engenhos, ou dito de outra forma, na esfera da produção.

Consta que no ano 1610, as despesas com o estado do Brasil orçavam em 22 contos e 689.241 réis. Pernambuco, à época a mais rica das capitâneas, rendia para a Coroa, somente em dízimos sobre o açúcar 17 contos e 360.000 réis (245). *F*o que parece, tinha pois razão Brandonio, ao afirmar que os gastos com o Brasil podiam ser cobertos apenas com a arrecadação dos dízimos nas diversas capitâneas, ficando livres para Sua Magestade, os demais tributos pagos na alfândega de Lisboa (246).

Já então, a aventura da Índia era um verdadeiro fracasso, tragando sem cessar homens, barcos e recursos, fiscais das coroas unidas. Em 1627, a crescente dependência dos "frutos do Brasil" é sublinhada numa carta de Matias de Albuquerque, que declara sem meias tintas: "Convém tanto ao Reino de Portugal o trabalho do açúcar do Brasil que...com seu declínio declinará e pelo contrário com seu aumento..."agregando, "com o ~~que~~ decurso do tempo (foi) tanto o aumento do uso do açúcar na Europa e tanto por esta causa o crescimento do comércio de Portugal..." (247).

Reconhecida a importância do Brasil para as coroas ibéricas, a disputa entre Espanha e Holanda não podia deixar de projetar-se na América. Jan Moerbeek em sua exposição dos "Motivos porque a Companhia das Índias Ocidentais deve tentar tirar ao Rei da Espanha a terra do Brasil, e isto quanto antes" realça não apenas as grandes safras e o ativo comércio da colônia, como a sua importância como sustentáculo do fisco metropolitano. Segundo a sua estimativa a soma dos tributos que incidem sobre o açúcar exportado de Portugal, seria de "mais ou menos Trinta por cento". Outro tanto, vale dizer, cerca de 30% seria a incidência dos impostos sobre os artigos levados para o Brasil (248).

Aos pesados encargos tributários existentes nos anos 20 iriam se somar novos e novos tributos e taxas por ocasião da guerra holandesa e da restauração portuguesa. Sem tentar, sequer, precisar o significado destas cargas adicionais, tratamos de apontá-las, ainda que topicamente: taxa destinada a custear os galeões que capitaneavam o comboio para o Brasil (1644); taxa destinada a cobrir o empréstimo levantado em Portugal para financiar a frota de socorro ao Brasil (1647); contribuição pa-

ra o dote de Catharina de Bragança, futura rainha da Inglaterra; indenização à Holanda pelas suas perdas no Brasil. Esta última carga, prevista para os anos de 1661-3 acabou estendendo-se no tempo indeterminadamente, o que também ocorreu com a referida contribuição para o dote da primeira ^{necessa} (249).

Ainda sem descer a detalhes assinalemos que o imposto sobre o açúcar nas Antilhas Britânicas era de 4 1/2%, sendo no entanto considerado excessivo, já que, nas colônias francesas era de apenas 1%. Ao entrar em território metropolitano o açúcar antilhano era novamente tributado (no caso inglês, o total de impostos chegaria a 19,5% do valor do açúcar), mas ao ser reexportado, os direitos anteriormente pagos eram em boa medida restituídos. Quanto à França, em particular, "foi característico de sua legislação aduaneira sobre o açúcar, no século XVIII, a tendência de favorecer o comércio exportador por meio de elevados direitos de restituição" (250). A importância desta política pode ser aquilatada pelo fato já comentado, de que o consumo metropolitano francês equivaleria a 1/8 apenas do açúcar importado.

Quanto a Portugal, não poderia de modo algum dispensar os proventos do açúcar. As dificuldades do Reino podem ser avaliadas pelo seguinte fato relatado por Viegas: no ano de 1663, tardou a frota a chegar a Lisboa quatro meses além do previsto, "Foi tal o aperto para acodir ao exército do Alemtejo, que se remediou a falta de sua importância acrescentando a moeda a valia extensiva de 100..." (251), (ou seja, por uma desvalorização da moeda!). E não cabia sequer pensar em restituição de direitos, pois dada a pequena parcela consumida na metrópole, devolver, na prática equivaleria a não tributar.

O pobre reino, exaurido na campanha de restauração, tinha que manter-se em pé de guerra, para prevenir novas tentativas de reanexação por parte da Espanha. Isto lhe custava enormemente, e lhe impunha a busca a qualquer preço de alianças tais como a selada com a Inglaterra, através do matrimônio de Catharina de Bragança e Carlos II. Somente em 1720, quando já se havia perdido grande parte do mercado europeu - e dispondo então o Reino dos imensos recursos derivados do ouro - iria o governo português isentar de direitos a entrada e a saída do açúcar exportado de Portugal. A medida seria ainda revogada em 1751, passando o açúcar exportado a pagar 50% do imposto incidente sobre o açúcar consumido em Portugal (252).

À sobrecarga tributária a que estava submetido o açúcar do Brasil há que somar outro fator, justamente denunciado e atacado pelas Câmaras de Senado da colônia: o regime de comboio. Mormente após assinada a paz com a Holanda, em 1668, pouca razão de ser tinha o sistema de navegação acompanhada. Deve ser notado, que este custoso aparato de proteção, havia sido empregado - com êxito apenas relativo (253) - para a guarda de carregamentos de prata, metal precioso, praticamente monopolizado pelos espanhóis no século XVI. Salvo em condições especialíssimas, não poderia senão prejudicar seriamente o comércio de um produto como o açúcar que justamente na segunda metade do século XVII, atravessa um período de aguda disputa de mercados.

Um outro fator a pesar contra o açúcar do Brasil, era a marinha mercante portuguesa, fenômeno que se agrava à medida que avança o século XVII. Já nas primeiras décadas do século, era aliás patente a superioridade da marinha holandesa: "Diz-se que a metade, ou os dois terços do tráfico entre o Brasil e a Europa, estiveram nas mãos dos holandeses durante os doze anos (1609-21) de trégua com a Espanha" (254).

O atraso da marinha mercante do reino ficou mais que nunca evidente quando se tratou de por em execução o regime de comboio. Preocupavam-se as autoridades em eliminar as embarcações mal aparelhadas, isto porém mostrava-se praticamente irrealizável: "Os pequenos negociantes e os donos dos barcos que constituíam ainda o grosso dos que se dedicavam ao tráfico com o Brasil, não possuíam capital para construir tais navios" (modernos) (255). O comércio em geral com o Brasil estava então aberto a todos e dele participavam numerosos comerciantes. Em 1634, quando da requisição de navios para que se somassem a grande frota destinada a Pernambuco surgiam protestos como o de um morador de Viana do Castelo e mestre do navio "O Amigo da Guarda" - "navio velho muito pequeno e sem artilharia" que costumava carregar azeite, vinho, bacalhau e sardinha para a colônia e não pretendia ver-se incorporado à frota. Da mesma forma protestava uma moradora de Matosinhos, viúva, proprietária do navio "Bom Jesus", que pretendia remeter mercadorias ao Rio de Janeiro, com escala na Madeira (256).

Em suma, a marinha portuguesa desgastada pelos corsários e aruinada por tantas guerras era um peso a mais para o comércio colonial, já de si sobrecarregado pela excepcional carga de tributos, com que devia arcar.

Apontaremos por último um fator cuja ação nefasta sobre a economia dos engenhos deve ter crescido com o tempo. Trata-se de atrofia e do arcaísmo das fontes de crédito na colônia. Enquanto nas principais nações européias processava-se neste terreno no século XVII, verdadeira revolução, que traria consigo o surgimento dos primeiros bancos de desconto, no Reino e mais ainda na colônia eram as confrarias religiosas e os próprios mercados as únicas fontes de fundos. À medida que avançava a crise, ficando os senhores economicamente endividados, o ônus financeiro que daí decorria tornava-se insuportável. Em 1675, Salvador Correia declarava perante o Conselho Ultramarino ser este um dos grandes problemas da produção açucareira na colônia: "Em todo o Estado do Brasil se tem introduzido um gênero de onzena (usura), que é a total ruína dos que lavram o açúcar..." (257).

O problema era decididamente agravado, pelo fato de encarregar-se, frequentemente, o mesmo indivíduo, de fornecer a crédito os materiais e adquirir o açúcar. O senhor em dificuldades, ficava assim duplamente prejudicado. Nas palavras de Salvador Correia: "Chegam os navios de Portugal e atravessam o ferro, cobre e mais gêneros de que necessitam para fornecimento (d) os engenhos, vendendo-lhe (s) nas lojas fiado para a colheita do açúcar por vinte e trinta por cento mais do que o compraram, e como a necessidade não tem Lei, e quase todos os que levam açúcar estão com mais empenho do que tem, depois de celebrar o preço, celebram o segundo do açúcar por preços mui inferiores e ao que não quer celebra-lo lhe não querem fiar"... (258).

Em suma, no centro da crise brasileira do século XVII há que colocar as relações da colônia com um reino, que tendo sido poderoso império, mal se aguentava como nação. A massa falida deste império em regressão tombava sobre a colônia americana. No século XVII, este peso não podia incidir se não sobre os engenhos de açúcar, as verdadeiras "vacas de leite" na correta ainda que grosseira expressão de D. João IV.

Em Portugal os espíritos lúcidos bem percebiam o quanto se fazia necessário incentivar a indústria e diversificar a economia (259). Não se tratava de introduzir em Portugal "o colbertismo, em moda na época" como afirma Azevedo, com notado desde (260). Tratava-se, isto sim, de construir uma economia, em lugar de um império fracassado. Ericeira, protagonista desta política suicidou-se, no entanto, em 1692, e com ele desaparece a projetada reconstrução. O vinho em Portugal e o ouro no Brasil,

seriam daí por diante as novas bases de sustentação do Reino. Confirmava-se o predomínio dos interesses agrários em Portugal e tinha início um autêntico ciclo parasitário nas relações com a colônia.

* * *

Há por fim que ganhar uma perspectiva mais ampla e encarar por um momento o conjunto das regiões produtoras de açúcar. Os altos preços registrados a partir do início da insurreição pernambucana - a qual provoca o virtual colapso das exportações do Brasil holandês (261) - estimulariam por toda parte o crescimento da produção açucareira. O cultivo alastrou-se pelo Caribe e chegou a recrudescer no Mediterrâneo. Quando ingressaram no mercado, conjuntamente, os novos produtores, os preços acusaram baixas que colocaram em dificuldades, ao que parece, todas as áreas produtoras. Tinha assim sua estréia, o mecanismo de resposta desproporcionada aos estímulos de preços, característico das regiões que séculos mais tarde seriam chamadas exportadoras de produtos primários".

E. Williams vê na crise de Barbados dos anos 1670-80, tão somente um resultado da exaustão do solo, esta "lei de produção com trabalho escravo" (262). Ora, na conjuntura que incitou à disseminação do açúcar em Barbado (anos 40) o preço do produto chegara a 4 libras por quintal; nos anos 60 já era no entanto, de 2 libras, e atingiria, em 1686/7, o antípico de 16 sh. por quintal! (263). Se as cotações atingidas na segunda metade dos anos 40 eram excepcionais, a baixa dos anos 70 e 80, denotam, por sua vez, uma situação de desequilíbrio no mercado "mundial" de açúcar, fenômeno este, decididamente agravado pelo fato de que a sobre-oferta açucareira vinha a tombar sobre um mundo estagnado, debatendo-se em meio à "crise geral do século XVII", em curso desde o término da guerra dos Trinta Anos (264).

5. Em torno aos determinantes da segunda grande depressão.

Pouco sabemos sobre a recuperação verificada na transição para o século XVIII. Antonil, após estimar o número de engenhos existentes na Bahia acrescenta "além dos que se vão fabricando, uns no Recôncavo, à beira mar, e outros pela terra dentro ..." (265). Sem margem a dúvida, o desbravamento de novas áreas de nota uma clara mudança face as condições gerais descritas por Camara Coutinho em 1692. Aquela época, a economia açucareira estava em regressão; agora, muitos "se atrevem" a assumir novos compromissos, a expandir a lavoura e a levantar engenhos (266). Tam

pouco há que duvidar que a recuperação foi passageira e a ela se guiu-se uma segunda depressão, terrível por sua intensidade e ex tensa em sua duração. No ano de 1723, uma carta do Senado da Câmara refere-se à "universal calamidade que hoje experimentam os Senhores de Engenhos". Já ^{são} apenas queixas e ameaças: no re- cõncavo, dizem seus signatários, encontram-se "vinte e quatro en- genhos desamparados e demolidos", quanto aos demais, "se desco- nhecem do que foram". Não era mais possível adquirir os escravos necessários, e "como estes pela grandeza do trabalho não duram e vão morrendo, acabam justamente aquelas propriedades que no sé- culo passado enriqueceram tantos homens". Reflexo da decadência geral, a produção de açúcar reduz-se a uma fração do que fora: se antes chegava e mesmo excedia "dezoito mil caixas de dez anos e esta parte se vem reduzidas (as safras) e cinco mil" (267).

Mais uma vez, mercados até então atendidos por produção brasileira, eram arrebatados por competidores antilhanos, à frente dos quais encontravam-se agora "colonos" franceses. No fundamental, reproduzia-se o ocorrido ao tempo de Viegas; o açúcar do Brasil não tinha saída, "por causa das fábricas que os estrangeiros aumentaram em suas colônias" que lhes "bastaram para produzir tão abundantemente cópia daquele gênero, que não só prove- ram deles os seus países, mas também encheram todos os mais da Europa, com tanta afluência e barateza, que suposto seja infe- rior ao nosso na qualidade, deste se não usa e daquele é que se gasta e tem saída em toda parte; e o peor de tudo é, que também tem entrado no nosso Reino" (268). Vai-se mais longe, portanto, e o próprio mercado português é agora ameaçado!

Nesta segunda depressão, ao que parece, os tributos diretamente aplicados aos chamados gêneros tropicais (que haviam sido relativamente diminuídos como vimos) não têm a mesma impor- tância. Pesam no entanto, e muito, os direitos de entrada na co- lônia, repetidamente majorados pelo insaciável fisco metropolita- no. Por sua natureza, este gênero de taxaçoão tende a atingir a todos, prestando-se, pois, de fermento ideal à rebeldia popu- lar. Nas zonas açucareiras, particularmente sensíveis ao proble- ma da carga tributária, a insatisfação desponta, logo nos primei- ros anos do século, em Pernambuco e na Bahia: "Em 1711, agitava- -se a Bahia em reação às taxas fiscais acrescidas de 10% sobre todos os gêneros de importação que lhes aumentava o custo aquisi- tivo, especialmente do sal que, vendido por 480 réis, passou a ser por 720. A população amotinada, em 17 de outubro, cometeu de

predeções nas casas comerciais dos portugueses e, chefiada pelo juiz do Povo, João Figueiredo Costa, alcunhado "o maneta", saqueou as ditas casas" (269).

O regime de frotas, de sua parte, continuava a prejudicar a posição brasileira; mais tarde, como veremos, a extinção do comboio viria mesmo a ser apontada como o mais importante fator determinante da recuperação verificada na segunda metade do século (270). Não obstante os danos oriundos do comboio e outros problemas que surgidos no período anterior, continuavam a atuar em prejuízo da produção brasileira, a segunda depressão traz em si um fato novo e de fundamental importância: os engenhos tinham agora que disputar escravos, oficiais e mesmo ferro e outras mercadorias, como as minas de ouro. Há mesmo um quase consenso entre autores da época e contemporâneos no sentido de que as causas da crise do século XVIII, provêm da correria para as minas e da voracidade dos "paulistas", açambarcando o mercado de escravos e tudo o mais que se vendia na colônia.

As maiores dificuldades acarretadas pelo "rush" do ouro proviriam mesmo, da alta espetacular do preço do escravo. Segundo a já referida carta do Senado, datada de 1723, escravos que antes se compravam a 40 e 60 mil réis eram agora vendidos a 200, por isto mesmo, pleiteia-se a fixação (e controle) de seu preço (271). Os senhores de engenho, em extrema dificuldade, trataram mais uma vez de mobilizar as autoridades em seu favor. Havia que impedir, sobretudo, a extração de escravos das zonas açucareiras. Conseguida a autorização por ordem régia tratou o governador Rodrigo da Costa de embargar os caminhos do sul: "Enviou vários Cabos e Soldados aos lugares por onde se faz a jornada para as Minas do Sul, os quais tomaram muitos comboios de negros, e outros gêneros" (272). Também o tráfico de navios negreiros para o sul se tentou controlar. Tudo em vão; à medida que entravam em produção novas e novas minas, o poder econômico pendia inexoravelmente para o sul e para ele se inclinavam os interesses da metrópole que via surgir uma formidável fonte de taxas e tributos de toda ordem no surto minerador.

Derrotados em seus intentos, chegavam os senhores por vezes à ruína total, com os campos abandonados e os engenhos de fogo-morto. Não havia mais como pagar dívidas, os débitos se acumulavam, sucedendo-se as execuções. A situação seria dramaticamente pintada por Wenceslau Pereira (1738), que arremata o seu

parecer, afirmando que, por não mais poderem senhores e lavradores "subsistir parece devem implorar e esperar da Real grandeza e benigna piedade de S. M. se digne conceder-lhes uma moratória geral por alguns anos..."(273).

6. Mudanças de estrutura na colônia.

É fato incontestável que as minas provocaram o encarecimento dos escravos, ou, dito de outra maneira, introduziram um novo e poderoso grupo de licitantes no mercado de escravos, levando-o a uma situação de profundo "desequilíbrio". Será este fato suficiente para explicar a crise do século XVIII nas regiões açucareiras? Não terão ocorrido, concomitantemente, importantes transformações, que expressam em outros planos a própria crise e preparam o caminho para a evolução ulterior da colônia?

Tendo em mente estas questões, pretendemos no que segue, reexaminar, ainda que brevemente, o ocorrido ao nível do mercado de escravos; ulteriormente munidos de novos elementos, tentaremos apontar outras dimensões das mudanças desencadeadas pela segunda depressão.

Numa primeira fase, as encomendas dos mineiros deveriam simplesmente desorganizar o mercado de escravos: subitamente, entravam compradores dispostos a pagar o dobro, o triplo e ainda mais pelos africanos..Suas cotações não podiam senão saltar, com o que eram praticamente eliminadas as compras por parte da lavoura. Por que motivo, no entanto, tendia esta situação a perdurar? Por outro lado, como faziam os franceses para equipar as plantações dominicanas cuja ascensão coincide, aproximadamente, com o estouro das minas no Brasil? Evidentemente, se os engenhos antilhanos tivessem de pagar os mesmos preços pelos escravos que os da Bahia, sua alta afetaria os custos de produção lá como aqui, sem maiores prejuízos para os produtores de qualquer das regiões.

Desde fins do século XVII a posição portuguesa na África vinha sofrendo grande desgaste; ao ter início o novo século, nem mesmo Angola ficava a salvo das investidas de barcos procedentes de outras nações, o que é patenteado pelo seguinte episódio, narrado em carta pelo governador da Bahia em 1705: "Meu antecessor me entregou carta... que lhe haviam escrito os do Governo de Angola, pelo qual sera presente a Vossa Magestade, o que os franceses obraram na Povoação de Benquella,

em cujo porto entraram com quatro navios... e o miserável estado em que hoje se acha Angola, e tudo o mais que toca à segurança...". Os fatos eram considerados de tal gravidade que o governador se decidia a agir de imediato: "Eu determino socorrerla com alguns cavalos (se tiver embarcações em que os remeta) pólvora e balas, e dos reparos de Artilharia que achei nos armazens desta praça, mandarei o que a ocasião, e o tempo me permitir..." (274).

Não obstante os esforços do governador Luiz Cesar de Menezes, e de outros a seguir, não foi mais possível manter Angola como um campo de caça privativo dos súditos portugueses. Seu litoral, ao longo do século XVIII, seria sistematicamente violado por negreiros de diferentes bandeiras. Segundo consta, somente os franceses, de 1731 a 1740, dali retiraram 23.000 cativos (275).

Muito pior no entanto se tornaria a situação em outras áreas. Por um documento datado de 1757 ficamos sabendo que "Os Ingleses, Franceses, Holandeses, e Dinamarqueses, todos tem companhias para a Costa da Mina, donde tiram todos os anos perto de 10.000 escravos para o fornecimento das suas Américas..." (276).

A crescente pressão exercida sobre as fontes africanas teria por resultado a valorização dos escravos na própria África. Para a colonia portuguesa, isto implicava em desvalorização do tabaco, a principal mercadoria então empregada na obtenção de cativos. Segundo Wenceslau Pereira, em 1738, a situação chegara a ponto de desestimular o comércio negreiro, sendo "só útil para os negros daquele país, porque compram tabaco por mais inferiores preços" (277). As palavras de W. Pereira não devem ser tomadas ao pé da letra, já que parecem exageradas, segundo um depoimento ulterior dos próprios negreiros (278). São no entanto o testemunho de uma tendência alcista efetivamente verificada, à qual viria somar-se um outro problema: os holandeses, particularmente fortes na Costa da Mina, passavam a impor pesados "tributos" aos compradores chegados do Brasil: "Os holandeses nos fazem uma violência contra todo o direito das gentes. Não atendendo à integridade dos nossos estabelecimentos nesta Costa, nos obrigam a pagar no seu Castelo da Mina a quarta do tabaco, que cada navio leva..." (279).

Para prosseguir no exame das mudanças verificadas no mercado de escravos devemos agora atentar para a figura do

negreiro. Quem é este negociante? Com quem conflitam os seus interesses? Como o vêem as autoridades portuguesas?

Ao contrário do que muitos supõem, o fornecimento de escravos ao Brasil não era controlado por portugueses e muito menos por traficantes de outras nacionalidades. Na Instrução para o Marquês de Valença, lê-se: "Sem fazermos a menor reflexão nos gravíssimos inconvenientes que podiam resultar a este reino, em deixarmos o comércio da Costa da África, entregue nas mãos dos Americanos, lhes permitimos particularmente aos habitantes da Bahia e Pernambuco, uma ampla liberdade de poderem fazer aquela navegação e negociar em todos os portos daquele continente... Resultou deste fatal esquecimento ou descuido, que havendo na Bahia e Pernambuco, o Tabaco, a geribite ou cachaça, o açúcar e alguns outros gêneros de menos importância, próprios para o comércio da Costa da África, e não os havendo em Portugal, com elas passam os americanos aquela Costa, nas suas próprias embarcações e lhes foi muito fácil estabelecer ali o seu negócio, excluindo inteiramente dêle os negociantes das praças do Reino..." (280). Uma representação assinada pelos senhores do "engenho Freguesia" e com data de 1752, acrescenta ao anterior, que o tráfico de escravos estava sob o controle de 40 negociantes da Bahia e 20 de Pernambuco (281).

O tráfico levado adiante por estes negociantes constituiria uma dupla ameaça para os interesses da Coroa. Primeiramente, tendia a lesar o seu monopólio do fumo: através deste comércio "se poderia pelos portos da Costa da Mina transportar muito tabaco para os reinos estrangeiros da Europa em prejuízo ao do contrato geral do Reino" (282). Além disto, era uma janela aberta para o contrabando e os negreiros, ao que consta, efetivamente se valiam do livre acesso aos portos da colônia, para introduzir tecidos e outras mercadorias obtidas de ingleses e holandeses na costa africana. No caso, saíam lesados, não apenas o fisco, mas também, os comerciantes portugueses.

Em 1699, com o intuito de reduzir a evasão de tabaco e conter o contrabando, decide a Coroa limitar a 24 o número de barcos autorizados a transitar entre o Brasil e a costa africana. Calculava-se que, tidas em conta sua arqueação e tonelagem poderiam estas embarcações trazer a quantidade de escravos de que necessitava a colônia (283). Além disto, nos casos excepcionais, seria autorizada a saída de barcos extranumerarios.

A regulamentação anterior foi estabelecida sem que se tivesse em conta a demanda de africanos para as minas, o que se justifica por serem ainda incipientes àquela data as atividades mineiras - que, ademais, estavam ainda, basicamente, a cargo de índios, levados pelos paulistas ⁽²⁸⁴⁾. Surpreendentemente, no entanto, a regra dos 24 barcos foi daí por diante mantida e mesmo reforçada pela imposição de um rígido controle à saída das embarcações. Trata-se do chamado método das esquadras que, adotado em 1745, eliminou de todo, ao que parece, a saída de barcos dispersos munidos de licença especial ⁽²⁸⁵⁾. Mantinha-se assim, estritamente controlada - e mesmo restringida - a chegada de africanos, o que certamente atendia aos interesses imediatos das autoridades portuguesas. Criava-se, no entanto, uma situação excepcionalmente privilegiada, para aqueles negociantes que lograssem continuar operando na rota da África. "Seguindo-se a esta determinação apropriaram-se alguns homens de negócio da Bahia, de todos os navios de comércio daquele porto para a Costa da África e fizeram dele um rigoroso monopólio..." ⁽²⁸⁶⁾.

Recapitulando:

- o século XVIII assiste à internacionalização da costa africana, onde passam a operar negreiros vindos de toda a parte e destinados às mais distantes partes da América ⁽²⁹⁷⁾; os comerciantes baianos e pernambucanos ao chegarem munidos de uma vantagem, o prestigioso tabaco bahiano ⁽²⁹⁸⁾; encontram-se, porém, desamparados diante de seus rivais que se organizam em companhias e podem contar, em última instância, com o apoio de verdadeiras potências européias. Nada disto tem a ver, diretamente, com a eclosão do surto mineiro no Brasil.

- os preços altíssimos dos escravos "a que os lavradores e senhores de engenho não podem chegar" ⁽²⁹⁹⁾, além de refletir as novas condições de acesso à África, encobrem uma política de restrições ditada pelos interesses mais imediatos do fisco metropolitano. São também do interesse daqueles negreiros que lograram empolgar o comércio africano.

Ambas as ponderações devem ser contempladas, *se se* quiser examinar - ainda que seja a nível de mercado - os determinantes da alta do custo do escravo que tanto contribuíam para o estrangulamento dos engenhos brasileiros na primeira metade do século XVIII.

Diante da convergência de interesses acima assinalada, os senhores tinham poucas possibilidades de fazer valer suas razões. A liberalização do tráfico por eles defendida só seria concedida em 1756 ⁽²⁹⁰⁾, o contra-ataque seria imediato, por parte dos traficantes, que denunciavam a "desordem" assim criada e a sua iminente "ruína total" ⁽²⁹¹⁾. Hábeis ao formular seus argumentos, insistem eles nos maiores gastos em fumo que decorriam da liberdade do tráfico: "dada a pouca estimação que dão ao tabaco na dita Costa, pela multidão que nela tem introduzido os repetidos navios, custando agora 15 a 20 rolos o escravo, que d'antes se vendia por 7 e 10 ròlos" ⁽²⁹²⁾. Esta situação poderia e mesmo deveria ser corrigida, segundo os signatários da representação remetida ao rei em 1757, bastando para isto, que lhes permitissem constituir uma companhia com direitos exclusivos para a exploração do comércio da Costa da Mina ⁽²⁹³⁾.

O anterior não pode deixar de chamar a atenção sobre o poderio e a atuação dos negreiros bahianos, grupo que até o presente havia merecido pouco destaque em nossa análise.

O surgimento de um grupo diferenciado de negreiros é algo que se dá, na colônia, possivelmente, na segunda metade do século XVII. Anteriormente, ainda que existissem comerciantes que traziam escravos da África, não raro os próprios senhores, individualmente, ou em grupo, armavam suas embarcações e iam a São Tomé e a outras partes buscar africanos. É importante frisar que, os comerciantes, nesta fase de esplendor dos engenhos, traficassem eles com o Reino ou com a África, eram considerados cidadãos de segunda categoria. Assim, do corpo de eleitores, a que cabia escolher os componentes da Câmara do Senado, estavam expressamente excluídos, aqueles que tivessem sangue judeu, mouro, africano ou exercesse atividade ostensiva na indústria e no comércio. Feitas estas exclusões, os mais habitantes constituíam "o povo" e a eles cabia o comando das importantes instituições político-administrativas sediadas na colônia ⁽²⁹⁴⁾.

No século XVIII, no entanto, os comerciantes negreiros (doublé de contrabandistas, como vimos) erguem-se como um bloco econômico, que não apenas detem enorme poder econômico, como também tem voz ativa nas mais altas instâncias da vida da colônia. Significativamente, a elegibilidade de mercadores para postos municipais e burocráticos seria garantida por decreto real em 1740 ⁽²⁹⁵⁾. Indicativo, também, da sua ascensão seria o casamento de Cristovão da Rocha Pita, descendente de uma das

mais poderosas e tradicionais famílias baianas, como a filha de um "armador" local, título que não consegue ocultar prováveis relações com o tráfico negreiro (296).

O crescente poderio dos mercadores, observado na Bahia não era um fenômeno isolado na colônia. Atraídos pelas excelentes oportunidade mercantis advindas do surto mineiro, grandes e pequenos comerciantes do reino tratavam de introduzir ou mesmo estabelecer "comissários" na colônia. O Rio de Janeiro, que tanto se desenvolve na primeira metade do século XVIII, era então, em boa medida, um mero entreposto comercial para as minas.

Por trás destas transformações reside algo de fundamental importância.

O custo a que o ouro era extraído nada tinha a ver com o seu valor de mercado e a diferença abismal (sobretudo nos primeiros tempos) entre o dispendido nas "catas" e o preço finalmente obtido pelo metal no mercado europeu, criava um enorme espaço disputado por uma cadeia de negociantes e pela estrutura fiscal-administrativa-militar que ia sendo erguida sobre a atividade mineradora e a colônia em geral.

Visto em conjunto o movimento, a colônia passava por um duplo processo de mercantilização e burocratização. Encarados a partir da Bahia e das demais áreas açucareiras, a intensidade e o rumo tomados pelas atividades mercantis, bem como a multiplicação das atividades públicas, eram verdadeiras excrecências. A rigor nada tinham a ver, e nem eram suportáveis, por um ramo de atividades inserido, como vimos, numa precoce divisão internacional do trabalho, submetido à mais agressiva competição (297) e regido, em última instância, pelos inexoráveis ponteiros dos custos e dos preços.

A emergência de um poderoso bloco negreiro, por si só, uma transformação de ordem estrutural nas regiões açucareiras, cobra ainda mais importância ao se dar, concomitantemente, com o retraimento dos senhores. Com efeito após cerca de um século de crise, por volta de 1750, parece quase extinto o fôlego econômico e político dos senhores. Quebrados ou não, retiram-se eles para suas propriedades, que não são mais que sombras do que outrora foram. Vejamos o que nos diz a esse respeito um texto datado de 1750: "Pelo que respeito a esta Cidade (Salvador) ... conservava ainda no seu Reconcavo quasi 180 engenhos, que poderão produzir cada ano 400 mil arrobas de açúcar e mandar para o Reino mais de 10 mil caixas..." (mas não enviam mais de 5000)

(298). "...os senhores destes engenhos estão todos empenhadíssimos, sendo parte da causa o demasiado luxo, que antigamente dizem que houve nesta cidade, porém hoje raríssimo vivem nela e todos pretendem pretextar a sua ruína com dizerem que todos os gêneros se lhes vendem caríssimo, como também os pretos, concorrendo muito para isso compraram-nos fiados, não lhes permitindo o contrário a sua pobreza" (299).

Fechados em suas terras, endividados, diminuídos, "os senhores de engenho são reputados neste Continente por serem gentes de maior pobreza", diria Lavradio em 1769, um ano após empossado no governo da Bahia ⁽³⁰⁰⁾. É aí, na trincheira da terra, no convívio dos que com ele se retiram, parentes, agregados, escravos e crias - por vezes, suas próprias crias - que vem a surgir a figura do senhor patriarcal.

III

A RETOMADA DOS ENGENHOS E A QUESTÃO DAS REFORMAS

"... não planto hum só pé de Mandioca, para não cahir no absurdo de renunciar a melhor cultura do Paiz pela peor que nella ha..."

(Manuel Ferreira da Camara, Senhor do Engenho da Ponta, Bahia, 1807)

"A primeira, com que o Governo de qualquer paiz o deve favorecer, he a construcção, e conservação das pontes, e barcas para a passagem dos rios, estradas, canaes, estivas, etc., para o transporte dos fructos, e objetos de consumo do Lavrador, portos, caes, e dokes para o seu embarque, e desembarque."

(Rodrigues de Brito, desembargador, Bahia, 1807)

1. Medidas de estímulo à recuperação da lavoura

Na primeira metade do século XVIII tinha início na Europa o processo de massificação do consumo do açúcar, "um supérfluo tornado necessário" nas palavras de Voltaire (1), ainda não tivera início a revolução industrial, trazendo consigo o comércio em ampla escala de matérias primas e alimentos. O açúcar tinha, pois, uma posição única no comércio mundial, e as chamadas colônias açucareiras gozavam de imenso prestígio - o que, aliás, fica patenteado, na quase anedótica troca do Canadá por Guadalupe (2).

O Brasil, como vimos, encontrava-se praticamente marginalizado diante desse movimento expansivo. Basta ver, que a sensível elevação de preços, registrada a partir de 1739 e oriunda dos distúrbios provocados pela Guerra da Sucessão Austríaca, não parece provocar qualquer reação na colônia portuguesa; enquanto isso, o Caribe britânico, que vinha sendo açoitado pelo terrível poder competitivo de São Domingos, cobra novo alento e volta a expandir suas exportações (3).

Em 1751, a coroa portuguesa daria início a uma série de medidas visando a recuperação das lavouras da colônia. Eram criadas "Mesas de Inspeção" no Rio, na Bahia, em Pernambuco e no Maranhão, compostas de um magistrado "um lavrador eleito pelas câmaras da capitania, e de um negociante indicado pelo corpo do comércio da praça..."(4). Cabia-lhe, entre outras atribuições, estabelecer um preço básico para a compra do açúcar, que evitasse sua liquidação por preços aviltados (antes da chegada da frota)

(1) Voltaire, "Essai sur les moeurs", incluído em Marcel Marle, L'Anticolonialisme European de Las Casas a Marx, Armand Colin, Paris, 1969, pg. 76.

(2) E. Williams, op. cit., pg. 114.

(3) N. Deerr, op. cit., vol. I, pg. 417.

(4) Varnhagen, op. cit., vol. IV, pg. 239.

e também impedisse sua elevação em excesso. O preço assim tabelado deveria, em princípio, permitir ao produto brasileiro recuperar competitividade na Europa. Segundo uma "resposta" dada aos senhores de engenho e lavradores pela dita Mesa, antes do tabelamento, procurou-se "examinar o preço por que os podiam fabricar" os engenhos. Ao que parece, percebeu-se, no entanto, claramente, que somados os custos de produção, os impostos e os fretes, não seria mesmo possível competir na Europa. Consequentemente, "achou S. Majestade, que sô perdoando-lhe metade dos Direitos e concedendo aos que carregassem Caixas por baldiação 1.000 réis em cada uma..." e ainda rebaixando o frete de 400 e 300 a arroba para 250 réis, ficariam os "açucares em um preço regular, para poderem girarem nas Trocas do Comercio Estrangeiro" (1).

As medidas que iam sendo tomadas em prol da agricultura não pareciam, contudo, obter grandes resultados. Sua prostração era de tal ordem, que haveria que impedir, por alvará (14 de outubro de 1751), a saída de escravos "para os dominios estrangeiros" (2).

Os primeiros sinais de recuperação viriam, como bem assinala o autor anônimo do já referido "Discurso...", por ocasião do término do regime de frotas. A "última frota" deixara a Bahia em 1766 (3), dois anos depois, afirmava Lavradio: "As novidades do país é ser o ano sumamente abundante, assim em tabaco como em açúcar". Já então, antevia o Marquês a possível duplicação das

(1) "Resposta a Representação que fizeram os Senhores dos Engenhos e Lavradores de Cana ao Exmo. Governador da Bahia", documento publicado por J. H. Rodrigues, no Brasil Açucareiro, agosto de 1942, pg. 45.

(2) Varnhagen, op. cit., vol. IV, pg. 240.

(3) "Discurso Preliminar, Histórico, Introdutivo, Com Natureza de Descrição Econômica da Comarca e Cidade de Salvador", publicado por Pinto de Aguiar sob o título Aspectos da Economia Colonial, Livraria Progresso Editora, 1957, pg. 72.

exportações, acreditando, no entanto, ter ele "poucas forças para lhe (s) dar as providências de que isto necessitava". Entre as dificuldades a enfrentar, achavam-se não apenas as vultosas dívidas acumuladas, como o próprio desaparecimento dos engenhos. Em 1769, por exemplo, sendo boa a safra, uma terça parte do açúcar "fica perdida por falta de formas"(1).

2. A retomada

A verdadeira recuperação viria, no entanto, com a guerra de independência norte-americana e o seu desastroso impacto sobre a Jamaica e outras ilhas do Caribe. As colônias açucareiras britânicas, em particular, altamente especializadas, dependiam, então, profundamente do comércio com as treze colônias do norte que as abasteciam de cereais, peixes e madeiras. Deflagrada a guerra, ocorreria virtual colapso desse tráfico, acarretando a fome e a quebra de numerosos engenhos; supõe-se que somente na Jamaica, 15.000 escravos tenham perecido por falta de alimentos (2).

A expansão das exportações na conjuntura que se abre é notável. Nos anos 50 e ^{primeira} metade dos anos 60, saíam da Bahia pouco mais de 5.000 caixas anuais de açúcar; de 1778 em diante, as exportações atingiriam 12.000 caixas (3). Já não se falava mais em

(1) Marques de Lavradio, Cartas da Bahia, 1768/69, op.cit., pgs. 86 e 158.

(2) E. Williams, op. cit., pg. 122/123.

(3) "Discurso...", op. cit., pgs. 63 e 80. Há que ter cuidado com o emprego da unidade "caixa", que não fornece uma medida constante de peso. Em Antonil uma caixa recebe 35 arrobas de açúcar; já em Cairu, há referências a caixas de 40 e mesmo de 60 arrobas, "Carta..." op. cit., pg. 51. A variação do conteúdo das caixas deve aliás explicar a intrigante constância das exportações durante anos a fio, nas tabelas apresentadas pelo "Discurso...", op. cit., pgs. 63 e 80.

senhores "empenhados" e "desanimados". Chama a atenção pelo contrário a capacidade de recuperação da lavoura: "É muito de admirar que este ramo de agricultura, havendo chegado ao ultimo ponto e grau de sua declinação, abatimento, ruina e destruição, em tão poucos anos se reestabelecesse tão vigorosamente" (1).

Se a conjugação das novas medidas com a alta dos preços derivada da guerra de independência dera margem a uma primeira reação expansiva, a rebelião dos escravos de São Domingos cria uma situação excepcionalmente favorável. O colapso da maior das colônias açucareiras restringe subitamente a oferta do produto, diante de uma demanda que vinha crescendo a largos passos: os preços sobem em flecha atingindo um elevado patamar onde se mantêm durante a década dos 90 (2).

O recôncavo baiano, que ao tempo de Antonil possuía 146 engenhos em funcionamento (havendo outros mais em construção), e no levantamento realizado por Caldas, em 1750, contava com 172, saltaria para 260 engenhos ao findar do século (3). Na região de Campos dos Goitacazes que então se afirmava como zona açucareira, o crescimento era assombroso: "Em 1769, refere-se um testemunho, existiam ali apenas 55 engenhos e engenhocas. Entre esse ano e 1778, ergueram-se mais 113 e, de 1778 a 1783, outros 110" (4). Também no interior paulista despontavam novas zonas produtoras (5). No exterior, por sua vez, surgiam centros produtores que iriam dominar o panorama açucareiro do século XIX: Cuba, Porto Rico, Egito, Índia e mesmo Louisiana (Estados Unidos).

(1) "Discurso...", op. cit., pg. 82.

(2) N. Deerr, op. cit., pg. 531.

(3) Vilhena, op. cit., I vol., pg. 173.

(4) Sérgio Buarque de Hollanda, "Introdução a Azeredo Coutinho" Obras, op. cit., pg. 27.

(5) Maria Thereza Schorer Petrone, A Lavoura Canavieira em São Paulo, Difusão Européia do Livro, SP., 1968, pgs. 18-23.

3. Surgem novos senhores

Dentre as velhas famílias proprietárias, quais teriam escapado às sucessivas ondas de liquidação verificadas ao longo da segunda grande depressão? Em 1760, um documento citado por W. Pinho refere-se a propriedades com "rendimentos sequestrados... pela Real Fazenda, pelos Corpos de Misericórdia, pelas Ordens Terceiras, pelos Conventos, pelas Irmandades e por demais particularidades que... queriam de todo os modos haver os seus capitais"(1).

Um dos mais notáveis aspectos da retomada do fim do século, parece ser a mudança de donos e, com ou sem ela, a reedificação dos engenhos. Dos velhos engenhos, aproveitava-se por vezes apenas o "casco" - as terras e caminhos, em que outro prédio ou serventia. Vejamos o que a este respeito nos relata o famoso "Discurso"(2):

"alguns credores, confiantes na prosperidade recém-encontrada", acomodavam-se "e concordando entre si os Credores com os Devedores", se firmaram novas escrituras...". Outros, porém, "que por teimosos e que por malévolos, ou ambiciosos, se não quiseram compor com os devedores... sendo estes os de maior número, fizeram por em hasta pública muitos Engenhos, que foram arrematados a prazos de dez e de vinte anos...". Os "novos Senhores dos Engenhos, assim como os antigos Proprietários dos outros, que não passaram para terceiros, olharam para a Agricultura mais seriamente... Entregaram-se muito à reedificação dos Engenhos velhos, concertando uns, fazendo maiores outros, fazendo construir e levantar alguns de novo nos sítios mais adequados e ainda mesmo em as fazendas de canas, que tinham aptidão para tanto...".

(1) W. Pinho, op. cit., pg. 212.

(2) "Discurso...", op. cit., pgs. 73/74.

Também Cairu, escrevendo em 1781, põe em destaque a renovação de quadros por que passava a lavoura. Os senhores que "chegaram a suplantam os seus credores; os que já então livres do jugo, fizeram um rendimento pasmoso; houve engenho que produziu para cima de 30 mil cruzados". Mas esta não parece ser a regra: "continuamente estão vindo à praça engenhos de 50 e mais mil cruzados, que pagando-se 6 mil cruzados à vista, com 2 anos de fogo morto" - prazo mínimo para reativar o engenho e período de carência no empréstimo - "erige-se em senhor de engenho que menos o podia ser". Tal não é o caso de "negociantes (que) compraram engenhos a vista" e agora "com a sua agricultura negociante conseguem mil interesses reunidos"(1).

4. A questão das técnicas; o atraso relativo do Brasil.

Que problemas traria a retomada que tem início por volta de 1770?

Primeiramente, e para patentear o quanto diferia a nova conjuntura dos anos marcados pela segunda grande depressão assinalamos que, com o tráfico para a África liberalizado, as minas em declínio e o Caribe inglês em crise, o preço dos escravos cairia substancialmente. Enquanto anteriormente "era o seu preço venderem-se as escolhas para Minas a 170 e 175.000 reis e o refugo dos Senhores do Engenho pelo mesmo preço fiado... no tempo presente, o mais caro (que) se vende este mesmo refugo não excede 80 e os de flor, a 100 e 115.000 reis..." (2). Posteriormente, com a crise dominicana e a cessação do tráfico sob bandeira francesa, teriam ainda melhorado as condições do intercâmbio na costa africana. Seja como for e não obstante a expansão, a escassez e o custo dos escravos deixariam de ser referidos como problemas na conjuntura do fim do século.

(1) "Carta...", op. cit., pg. 500. Assinala também o autor, que a toma e a venda dos bens dos jesuítas havia "ocasiões vantajosas" para a compra de terras e engenhos.

(2) "Resposta a Representação...", op. cit., pg. 48. Este documento, observa J. H. Rodrigues, é posterior a 1775.

A mais imediata dificuldade surgida com a recuperação, seria determinada pela falta e carestia da lenha. Trata-se do agrvamento de um problema de há muito sentido e referido. Vejamos a questão com algum cuidado, pois o excessivo dispêndio de lenhas, aparentemente uma questão menor, viria a deflagrar um proceso de crítica e superação do engenho na forma em que o vimos até o presente.

O consumo de madeira pelos engenhos brasileiros era verdadeiramente descomunal. Antonil refere-se às fornalhas como "bocas verdadeiramente tragadoras de matos, carcere de fogo e fumo perpétuo e viva imagem dos vulcões" (1). Um século depois estaria Vilhena a acusar os senhores que não abandonavam os "costume(s) de seus avós", e relutavam em introduzir novos métodos, "casa das caldeiras" (2). Quer isto dizer que não houve evolução neste capítulo da técnica dos engenhos? Como se comparava o Brasil a fins do século XVIII com os demais produtores de açúcar?

Por carta do Conde de Atouguia, datada de 1656, por exemplo, somos inteirados de que um tal João Lopes Serra apresentara o "intento de fazer coser os assucares com menos lenha". Pedia o inovador que, aprovado o projeto, cada senhor que se valesse do invento deveria pagar-lhe 100.000 réis; ficando outrossim proibido a "pedreiro algum (obrar) sem ordem sua". A Câmara do Senado considerando o invento de grande utilidade logo o deferiria. O governador, porém, hesitava em outorgar tal privilégio sem consultar o "povo" - preocupando-se, creio, com a reação dos proprietários não consultados (e, talvez, dos pedreiros e artífices da comarca) (3).

(1) Antonil, op. cit., pg. 194.

(2) Vilhena, op. cit., pg. 196.

(3) D. H., vol. III, pgs. 320/321.

"Em 1756 teve lugar no Engenho do Meio, na Vársea do Capib^{eribe}, a experiência de um aparelho de fazer o cozimento do açú^{car} sem as grandes despesas de lenha que se davam - de cujo apa^{relho}, de invento e execução do agricultor Rodrigo José de Mello..." (1). Pouco depois, em 1765, tem-se notícia de uma ou^{sada} tentativa: um "novo invento de moerem esses (engenhos) com o bagasso escusando lenhas". Aqui não se trata mais de poupar lenha, pretende-se simplesmente substituí-la por um novo combus^{tível} (2).

Os resultados obtidos com esses intentos não foram, deci^{didamente}, de grande importância e os senhores em sua "Representa^{ção}" de 1752 lamentam-se de que a "despesa com lenhas importava em pouco mais de 10% do preço bruto do açúcar"(3). Ainda assim, parece-me haver considerável diferença entre a casa de caldeiras descrita por Antonil, com nada menos que "seis fornalhas", e a de Loreto Couto (1750), onde se fala em "duas fornalhas para oito ta^{chos}" (4). Seguramente, a descrição deste último autor corres^{ponde} a uma modalidade rudimentar de forno em série, onde as cha^{mas} são aproveitadas para aquecer uma sucessão de caldeiras ou ta^{chos}. Prova também da realização de sensíveis avanços, é a notí^{cia} que nos dá o Marquês de Inhambupe, em ofício dirigido ao go^{verno}, em janeiro de 1799: "... sou testemunha de quanto tem pros^{perado} alguns metodos que se puzeram em pratica, principalmente o das fornalhas, que fazem a sua laboração com metade da lenha que d'antes gastavam" (5). Azeredo Coutinho, de sua parte, diz que viu fornalhas de novo tipo no Rio, enquanto Vilhena se refe

(1) A. Pereira da Costa, "Origens Históricas da Indústria Açuca^{reira} em Pernambuco", trabalhos da Conferência Açucareira do Re^{cife}, 1905, pg. 292.

(2) "Carta do Senado da Camara da Bahia" em W. Pinho, op. cit., pg. 153.

(3) W. Pinho, op. cit., pg. 146.

(4) Loreto Couto, op. cit., pg. 174.

(5) Pereira da Costa, op. cit., pg. 293.

re àqueles que tem "fornalhas de crivo" acrescentando "se porém o dono é teimoso e não quer ainda daquelas fornalhas", gasta o dobro da lenha de "seus vizinhos" (1). Por que motivo, então, eram os nossos métodos considerados retrógrados, não apenas por Vilhena - dado a exageros tendentes a realçar o mérito de suas próprias propostas - mas também por Azeredo Coutinho? (2).

A razão evidente dos reclamos é o conhecimento de que os métodos produtivos aqui empregados mostravam-se atrasados quando em confronto com outras regiões açucareiras: nas Antilhas em geral queima-se bagaço desde meados do século XVIII; na Jamaica, em particular o emprego do novo combustível data de 1725.

Os determinantes do atraso brasileiro na adoção do bagaço como combustível, dificilmente serão percebidos à primeira vista. Naturalmente, seria fácil relacionar o surgimento do atraso, com o auge da segunda depressão. Afinal, os senhores "empenhados", ou mesmo arruinados da metade do século, não poderiam manter-se a par das melhorias que iam sendo introduzidas em outras partes. Por outro lado, e pensando agora naqueles engenhos que iam sendo recuperados por novos proprietários, o extremo "fechamento" a que fora submetida a colônia durante o período de auge do ouro, deve ria também explicar o retardamento das técnicas aqui utilizadas. Estas explicações, de ordem geral, não dão contudo conta do nosso problema. Houve progresso, como indicamos, no aproveitamento das lenhas e na disposição das fornalhas, o que não ocorreu foi a in tro du ç ã o do novo combustível - e para isso existe uma explicação específica.

A queima do bagaço apresentava entre nós um impedimento de difícil superação. Trata-se em princípio de uma questão estrita mente técnica - como veremos, no entanto, é preciso detectá-la para entender a natureza e magnitude dos problemas enfrentados

(1) Vilhena, op. cit., vol. I, pgs. 184/185.

(2) Azeredo Coutinho, op. cit., pgs. 178/179.

pelos engenhos brasileiros na passagem do século XVIII para o XIX.

Vejamos como se apresenta a questão através das palavras de Manoel Jacintho de Sampaio e Mello, senhor do engenho São Carlos, na vila de Cachoeira, e autor do livro intitulado "Novo Método de fazer o Açúcar ou Reforma Geral Econômica dos Engenhos do Brasil" (1): "Nas colonias Estrangeiras se coze o açúcar com o bagaço das canas"... "Infelizmente se tem pretendido no Brasil adotar este sistema; repetidas experiências em diversos tempos mostraram decisivamente, que com o fogo dos bagaços nas fornalhas ordinárias de que usão outras Nações, se retardam os caldos de forma que azedam e não dão açúcar, ou muito inferior". O problema não resulta quer de defeito das fornalhas quer do desconhecimento "do verdadeiro modo de usar o bagaço"(2) e, sim, da proporção excessiva de água contida na cana aqui usada, o que a condenava como combustível.

A descoberta de Sampaio e Mello seria confirmada por investigações ulteriores. Moreno Fragnals em seu importante trabalho sobre o engenho em Cuba afirma: "Esta cana (crioula) era ideal para o trabalho dos antigos trapiches de madeira já que suas fibras apresentavam pouca resistência à pressão das massas. Mas pela mesma razão seu bagaço era de pouco rendimento como combustível" (3). Tratemos de apontar algumas de suas mais importantes implicações. Primeiramente, o aproveitamento do bagaço, que se tornava dia a dia mais necessário, exigia a introdução de

(1) M.J. de Sampaio e Mello, Novo Método de fazer o Açúcar ou Reforma Geral Econômica dos Engenhos do Brasil, Typografia de Manuel Antonio da Silva Serva, Bahia, 1816. O livro é datado de 1816, mas lê-se à página 77, que sua redação foi concluída, "na safra de 1810 para 1811.

(2) "Offício do Governador D.Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Souza Coutinho", março de 1798, A.B.N., vol. 36, pg. 16.

(3) Manuel Moreno Fragnals, El Ingenio, El Complejo Económico Social Cubano del Azucar, UNESCO, Havana, 1964, tomo I, pg.86 (grifo A.B.C.).



novas variedades de cana. A cana "caiana" e com ela a queima do bagaço, chegaria à Bahia em 1810. Pelas mesmas razões que a faziam melhor combustível, esta cana exigia, porém, a adoção de moendas mais poderosas, dada a "resistência que apresentava a extração do sumo, a sua contextura excessivamente lenhosa" (1). A queima de novo combustível, por sua vez, importava mudanças nas fornalhas (sendo necessário reduzir a distância entre o combustível e o fundo dos tachos) e na própria disposição geral da casa de caldeiras. Por fim, o plantio da nova cana trazia consigo novas possibilidades no trabalho dos campos (2).

Em suma, a substituição da madeira como combustível pede e mesmo deflagra mudanças múltiplas e interdependentes. É que o engenho de que viemos tratando, e que predominou em toda a era colonial, é um todo coerente, no qual se correspondem a técnica agrícola, o processo de esmagamento, o tratamento do caldo, a purificação do açúcar e os próprios meios de transporte (que determinam o distanciamento máximo dos canaviais). Com razão, pois, conclui Sampaio e Mello pela necessidade de uma "Reforma Geral" dos engenhos; havia que mudar ou aperfeiçoar praticamente tudo aquilo o que se tinha por estabelecido. Se no campo iriam entrar novas canas, as moendas teriam de ser reforçadas, a roda hidráulica aperfeiçoada e as fornalhas reconstituídas. Entende-se, também, a resistência dos senhores à mensagem de Sampaio e Mello, cuja propriedade passaria a ser conhecida como "Engenho de Filosofia".

Em Cuba, onde progredia desde 1780 a adoção da variedade

(1) A afirmativa é de Varnhagen e refere-se à cana Otaiti, "semelhante à nossa Caiana". Carta de Varnhagen a Cansação de Sinimbu, 26 de março de 1863, intitulada "De vários melhoramentos nos Engenhos de Açúcar das Antilhas aplicáveis no Brasil", Brasil Açucareiro, julho 1943, pg. 122.

(2) Manuel M. Fragnals, op. cit., pg. 86.

de cana Otahiti não se colocava na prática a questão da reforma geral dos engenhos (1). Estes, na "dança dos milhões" que marcou o fim do século, iam sendo levantados sobre o solo virgem das províncias de Matanzas e Guínes.

5. A tendência à especialização e suas consequências.

Tão ou mais importante que a escassez de lenha, veio a revelar-se um outro problema, nascido também da expansão observada a fins do século. Antes de enunciá-lo convém no entanto frizar, que o crescimento registrado - as 12.000 caixas dos anos 80, chegariam a 18.000 ao tempo de Vilhena (1798) e atingiriam a ordem de 26 a 27.000 caixas em 1807 (2) - fora obtido, ao que parece, sem qualquer avanço nas práticas do uso do solo. Consequentemen

(1) Moreno Fragnals (op. cit., pgs. 27, 64 e 34) afirma à página 27 que "introduzir a cana Otahiti foi uma tarefa fácil porque não supôs uma transformação dos métodos de trabalho do engenho". O motivo disto só pode ser o ocaso dos trapiches próximos a Havana e a emergência de novos centros produtores. A data que o autor fornece (1780) para o surgimento da nova cana é aliás a mesma que aponta para a introdução da queima do bagaço (pgs. 27 e 31). Aqui como lá, as mudanças deviam vir juntas.

(2) "Discurso...", op. cit., pg. 80. Demos preferência a informação contida no "Discurso", que procura tabelar o período como um todo, e ao levantamento do conjunto das exportações baianas por Vilhena (op. cit., vol. I, pg. 53), a dado solto apresentado por Cairu, "até 20.000 caixas" que, além de impreciso, parece conter evidente exagero (Carta, op. cit., pg. 502). A informação de Vilhena é ademais confirmada pelo Administrador da Alfândega da Bahia, que afirma em 98, regular a produção exportável "hum anno por outro de 16 a 20 mil caixas", A.B.N., vol. 36, pg. 29. Para 1807 a informação é de Von Spix e Von Martius, Através da Bahia, Imprensa Official do Estado, Bahia, 1916, pg. 80.

te, a expansão correspondia, necessariamente, uma enorme dilatação da área ocupada pelos canaviais. Antes de enunciá-lo convém apontar a intensidade do crescimento verificado.

Em muitos engenhos, a ampliação da área cultivada era de tal ordem, que não havia mais como dar cumprimento a uma antiga provisão que ordenava o plantio de quinhentas covas de mandioca por escravo. Manuel Ferreira da Camara, proprietário do Engenho da Ponta, declararia a esse respeito: "não planto hum só pé de Mandioca, para não cair no absurdo de renunciar a melhor cultura do Paiz pela peor que nella há". De igual maneira, diria o desembargador Rodrigues de Brito, não ter sentido "ocupar com as mesquinha plantação de mandioca que se dá em toda a qualidade de terra os raros e preciosos torrões de massapê" (1).

A negativa do plantio de mandioca, nos termos em que é feita (para evitar usos do solo de rentabilidade inferior) deixa ver que a expansão recente havia levado a uma transformação qualitativa na economia dos engenhos. Ingressava-se na fase da especialização produtiva. Não era apenas a farinha que passava a ser adquirida em mercado: há notícia da compra de outros gêneros (como o feijão), enquanto as encomendas de carne seca cresciam notadamente. O insatisfatório regime de suprimento de carnes ao recôncavo seria aliás objeto de uma das mais acerbos críticas de Rodrigues de Brito às autoridades (2).

(1) João Rodrigues de Brito, Cartas Económico-Políticas sobre a Agricultura e Comercio da Bahia, Imprensa Nacional, Lisboa, 1821, Reedição pelo Governo do Estado da Bahia, 1924, pgs. 100 e 29.

(2) "Cartas...", op. cit., pg. 38. No Balanço apresentado por Vilhena, as importações baianas de carne seca do R. G. de São Pedro atingem 300.000 quintais no ano de 1978; obviamente, no entanto, grande parte dessas compras eram destinadas à própria cidade de Salvador; Vilhena, op. cit., pg. 55.

À especialização dos engenhos deveria, em princípio, cor responder a diversificação da economia do recôncavo. Ocorre, po rêm, que era tanto o estímulo produzido pela alta do açúcar, que ao invés disso, verifica-se o inverso: "na presente época... não há quem não queira ser lavrador de cannas de açúcar, e esta é a razão porque os lavradores que sempre foram de farinha vão deixando de o ser, sô para lavrarem açúcar..." (1).

A alarmante tendência registrada por Vilhena chegava a verificar-se na povoação de Nazaré, famosa pelas suas farinhas. A esse respeito, diria um autor anônimo em suas "reflexões" so bre a vila de Jaguaribe (que compreendia a povoação de Nazaré), datadas de 1799: "Achei construídos não menos de 7 engenhos re ais, correntes e moendas de fazer açúcar, ocupando com vastos estabelecimentos, que lhe são próprios, imenso campo. Vem a ser estes o de Manuel Nunes Pereira dentro mesmo da povoação de Na zaré..." (2).

Enquanto a produção de gêneros era travada por ambas as mudanças assinaladas, desenvolvia-se o seu mercado aceleradamen te. Se compararmos os planos da cidade de Salvador em 1713 e no final do século, veremos que a cidade crescera extraordinaria mente (3). Cairu, em 1781, fala de 50.000 habitantes (4). Spix e Martius, menos de 30 anos depois, diriam: "A população desta grande região pode ser calculada sem exagero, em 200.000 habi tantes, dos quaes talvez 115.000 habitam a cidade e os seus dois

(1) Vilhena, op. cit., vol. I, pg. 158. A rigor, e segundo ou tra fonte, a mandioca era também abandonada em prol do tabaco e mesmo o algodão, no auge do fim do século. A.B.N., vol. 36, pg. 159.

(2) "Breve Compendio de Reflexões sobre a Villa de Jaguaribe e estado actual de plantação da Mandioca nas Rossas de Nazaré, po voação principal do termo d'ella". A.B.N., vol. 36, pg. 182.

(3) Pinto de Aguiar, A Abertura dos Portos do Brasil, Livraria Progresso Editora, Bahia, 1960, pg. 48.

(4) Cairu, "Carta...", op. cit., pg. 503.

arrabaldes: Victoria e Bonfim" (1).

Com o engenho especializando-se, os "farinheiros" metendo-se a lavradores de cana, no dizer de Vilhena (2) e a cidade de Salvador crescendo com grande rapidez, não é de surpreender a insuficiência do abastecimento de gêneros, uma das raízes do mal estar do fim do século, na ampla zona semi-urbanizada do re côncavo.

6. A crise do início do século; o problema das técnicas reconsiderado.

O declínio dos preços do açúcar e as dificuldades de mer cado, que a rigor tiveram início na virada do século, adquirem extrema gravidade em 1807. Nesse ano, "o empachamento (obstrução) dos mercados ingleses deu origem a uma terrível crise, os preços do açúcar desceram muito, e isso no meio de uma guerra que encarecia os fretes, os seguros e diminuía muito o número de mercados" (3).

Para Manuel Ferreira da Camara, Sampaio e Mello e Rodrigues de Brito, era chegada a hora da renovação dos engenhos. Melhor dito, a nível dos engenhos, a resposta à crise deveria ser

(1) Spix e Martius, op. cit., pg. 67.

(2) Vilhena, op. cit., pg. 158.

(3) F. L. C. Burlamaque, Monographia da Canna D'Assucar, Typographia de N. Vianna e Filhos, Rio, 1862, pg. 10. Para a evolução dos preços do açúcar no início do século, vide Virgilio Noya Pinto, "Balanco das Transformações Econômicas no século XIX", em Brasil em Perspectiva, Difel, SP., 1971, pg. 129.

buscada através da introdução de melhorias técnicas, aproveitando-se para isso a experiência das colônias mais avançadas.

A implantação de novas técnicas esbarrava, porém, num grave problema: o flagrante atraso cultural da colônia, especialmente no que se refere à formação técnico-científica. Na primeira metade do século XVIII, enquanto por outras partes se difundiam as "luzes" de uma nova era, a colônia, que em 1681 pleiteara a equiparação do Colégio da Companhia de Jesus da Bahia à Universidade de Evora (1), continuava desprovida de escolas superiores. Sofreria ainda um verdadeiro processo de "fechamento", patenteado nas reiteradas medidas, impedindo, ou dificultando ao extremo, a permanência - e até mesmo a entrada - de estrangeiros no país. Ocorre, porém, que já a fins do século XVIII, a solução - e a própria formulação - de certos problemas na elaboração do açúcar passavam a exigir conhecimentos científicos elementares. Já Azeredo Coutinho havia localizado a dificuldade ao discutir possíveis melhorias a serem introduzidas nas fornalhas: "O segundo erro consiste em se meter nas fornalhas muita lenha desnecessária e, o que é pior, grandes toros de madeira... este erro tem o seu principio na suposição em que alguns estão, de que tanto mais lenha mais chama e quanto mais chama mais fervem os caldos, porém, logo que se souber que todo e qualquer líquido, quando chega a ferver não aumenta mais de calor..." (2)

Reflexo do anterior, em sua famosa Carta, Rodrigues de Brito iria referir-se às técnicas, no ítem dedicado à ciência: "quem poderia avaliar as vantagens que a Lavoura pode receber das Sciencias?..." e apontava como "modelo para os outros" o

(1) D. H., vol. 88, pg. 216.

(2) Azeredo Coutinho, op. cit., pg. 178.

"meu honrado amigo Manuel Ferreira da Camara..." que "tem em me nos de tres anos duplicado a renda de seu Engenho". Os progres sos registrados no Engenho da Ponta levariam mesmo R. de Brito a afirmar, com exagerado otimismo, já estar agora "a qualidade do açúcar na mão do lavrador" (1). A evolução ulterior dos en genhos mostraria que os resultados obtidos por Câmara foram mo destos. Mais importante que isso, no entanto, era a nova postu ra adotada: a produção do açúcar deveria ser aprimorada e con trolada mediante o emprego de princípios científicos.

Rodrigues de Brito, em seu entusiasmo de pioneiro, de fendia incondicionalmente o ingresso da ciência nos engenhos. A prática dos anos subsequentes ensinaria, no entanto, que a refor ma dos engenhos havia de ser difícil e marcada por avanços e re cuos. Não era fácil superar uma estrutura técnica antiga, mas operante, alheia à moderna ciência, mas decantada por séculos de rotina e, em consequência, perfeitamente adaptada ao meio. Já Sampaio e Mello, que experimentava com o próprio bolso, adver tia para os "muitos e pesados logros" que podiam advir das ino vações menos pensadas. Suas palavras eram verdadeiramente pro féticas: em 1842, fazendo um balanço dos avanços registrados e dos erros cometidos, diria Nicolao Dryes: "a sciencia, no seu primeiro impeto, produziu infinitos aparelhos mais ou menos en genhosos e perfeitos... mas em definitivo, um grande número de inovações foram condenadas pela experiênciã, e, de imensas com plicações theoricas, sobreviveram somente os melhoramentos san cionados pela prática, e esses, quasi todos, vieram a subordi nar-se ao antigo systema" (2).

(1) "Cartas...", op. cit., pg. 81. Desde Peixoto Viegas, os re sultados aleatórios do tratamento da calda por métodos tradicio nais vinham sendo apontados como um dos maiores problemas no fa brico do açúcar.

(2) Nicolao Dreys, "Memoria sobre o Estado Actual da Fabricação do Açucar no Brasil e os Melhoramentos a Introduzir", 1842, Bra sil Açucareiro, agosto, 1942, pg. 39.

7. As "Cartas", um manifesto reformista.

Os muitos protestos contra a falta de liberdade, as repetidas denúncias dos privilégios e monopólios e as próprias referências a Smith e a Say, podem levar a crer que as respostas ao inquérito feito pelo Conde da Ponte, em maio de 1807, são uma expressão do liberalismo que ia tomando conta das camadas proprietárias no Brasil. Afinal, não afirma Rodrigues de Brito, em tom indignado, na primeira e mais importante das "Cartas": "Por toda a parte não se ve senão monopólio, taxas e impostos"? (1)

Tratemos de afastar essa errônea interpretação que se detém sobre as imprecisões dos autores e não percebe o conteúdo programático das Cartas. As reivindicações e sugestões ali contidas vão muito além de um liberalismo "importado". Revelam, de fato, a amplitude dos problemas com que se defrontamos engenhos - e em menor medida as demais atividades exportadoras - para prosseguir a expansão iniciada no último quartel do século XVIII.

A mais importante demanda contida nas Cartas é talvez aquela que o próprio Rodrigues de Brito destaca como "primeira": "A primeira, com que o Governo de qualquer paiz o deve fornecer, he a construcção, e conservação das pontes, e barcas para a passagem dos rios, estradas, canaes, estivas, etc., para o transporte dos fructos, e objectos do consumo do Lavrador, portos, cais, e dokes para o seu embarque, e desembarque. Estas obras nos faltam absolutamente, e estamos reduzidos aquellas facilidades que a natureza por si mesma nos fornece, ou a indústriã d'alguns particulares, que mesmo à sua custa os fazem muitas vêzes..." Mais adiante, reiterando: "o governo falta ao seu dever de estabelecer barcos, ou pontes..." (2).

Ao clamar por estradas, em particular, R. de Brito não tem em vista apenas as facilidades que obviamente daí resultam.

(1) "Cartas...", op. cit., pg. 48.

(2) "Cartas...", op. cit., pg. 48.

Não, a demanda é feita em nome de uma economia em vigorosa ex pansão para a qual os caminhos trarão novas oportunidades: pela carência de estradas, "a Lavoura se acha limitada às terras de beiramar somente, sendo todo o valor dos fructos, que poderiam ser produzidos nas do interior, absorvidos pelas despesas de transportes". Além disso, melhoradas as estradas seriam intro duzidos carros "e 12.000 escravos ora empregados nos transportes se applicarião a cultivar as roças".(1).

Prosseguindo em seus reclamos e demandas, advoga o au tor a abertura de uma nova via, ligando a praia à cidade-alta em Salvador, de modo a permitir (aí também) o trânsito de car ros, com o que seriam liberados os negros carregadores. Igual mente o cais deveria ser reformado e melhoradas as condições de navegabilidade dos rios. (2)

Uma outra dimensão em que se desdobravam as reivindica ções é o da instrução: "adopte-se um systema de instrucção públi ca nivelado pelas luzes do século"(3). Não se trata aqui de uma crítica genérica ao obscurantismo do meio colonial, nem tampouco se pede a mera multiplicação das escolas. Há que introduzir novos ensinamentos de cunho prático. A esse respeito, diria Sam paio e Mello: "Os nossos Filósofos estão dormindo ha 300 annos sobre este importante objecto, sem advertirem, que as Sciencias Naturaes não se estudão para disputar nas Aulas, ou conversar nas Assembleas, mas para descobrir verdades interessantes ao bem comun". (4).

Preocupado em solucionar as dificuldades que vinham sen do sentidas nos engenhos, não tinha limites a ousadia de R. de Brito, levando-o, por exemplo, ao seguinte protesto, sem dúvida

(1) "Cartas...", op. cit., pg. 49.

(2) "Cartas...", op. cit., pgs. 50 e 51.

(3) "Cartas...", op. cit., pg. 76.

(4) Sampaio e Mello, op. cit., Introdução, reproduzida em Bra sil Açucareiro, junho de 1942, pg. 23.

extravagante: "A Lei que inhibio levar escravos ao Reino, diffi cultou às Colonias a aquisição das luzes industriais mechanicas: porque, se elles fossem francamente à Europa, aprenderiam la di versos methodos de trabalhar, e na volta introduziriam muitos conhecimentos uteis que nos faltam". (1)

O anterior nos dá ensejo a passar com R. de Brito, a um novo campo de interesses. Pouco se estende o autor sobre a ques tão do trabalho escravo, assinalando, no entanto, que é contra a sua "perpetuidade". Haveria que acenar para o escravo com a possibilidade de "remir-se do cativoiro" e a alforria deveria ser obtida, "mediante justo preço adquirido por serviços rele vantes, ou por assíduo trabalho nos dias, que lhes são dados para descanso" (2). Ou seja, haveria que valer-se da aspiração à liberdade por parte dos escravos, para extrair-lhes mais tra balho; a liberdade deveria ser conquistada, melhor dito, adqui rida, individualmente, e (o que não é dito) quando as forças do escravo estivessem em declínio.

A breve menção ao escravo contrasta com as longas consi derações de R. de Brito sobre os outros aspectos da questão do trabalho na colônia. Em particular preocupa-se ele, fazendo eco a Azeredo Coutinho (3) e a Vilhena (4), com a inatividade de uma grande parcela da população: "A vadiação entre nós tem excedido todos os limites"(5). O autor, porém, certamente não tem um con ceito estreito de vadiagem e irá atacar, não apenas "o gosto de possuirem escravos de mero luxo" e a aversão às artes mecânicas, como a "multiplicidade de dias santos" e os métodos de recruta mento militar. Por fim, a própria reclusão das mulheres é ata

(1) "Cartas...", op. cit., pg. 83.

(2) "Cartas...", op. cit., pg. 61 (grifo A.B.C.).

(3) Azeredo Coutinho, op. cit., pg. 286.

(4) Vilhena, op. cit., pg. 140.

(5) "Cartas...", op. cit., pg. 59.

cada, elas deveriam ser empregadas "no exercício de todas as artes que não exigem grande esforço", o que permitiria duplicar "a soma das riquezas anualmente produzidas pelo trabalho". Nem mesmo os índios haveriam de escapar. Há que terminar com o regime de aldeamentos e incutir nos silvícolas "o gosto em fim dos prazeres superfluos, cujo estímulo só é que será capaz de obriga-los a tomar o hábito do trabalho...". Esse conjunto de sugestões é encerrado com a seguinte proposição: "uma boa policia (sic) economica multiplicaria indefinidamente vassallos tantomais uteis, quanto são doces e obedientes" (1).

As sugestões de R. de Brito não deixam margens a dúvida. Trata-se, por todos os meios, rompendo tabus e reformando instituições, de "proletarianizar" grupos que incrustados na estrutura social da colônia, não tinham porque ou como apresentar-se a omercado de trabalho. Para a economia em expansão, só contam os que trabalham: "a vadiagem... equivale à despovoação, porque o megmo é não ter homens, não tê-los ociosos" (2).

Os meios e formas de obtenção de financiamento constituem em outra questão posta em relevo por R. de Brito: "O principal de todos os meios, com que se pode facilitar aos lavradores o exercício de sua industria, e quele que serve para o haverem todos os outros, e sem o qual elles ficarão inuteis é o fornecimento de fundos para porer em valor as suas terras...". Para que as aplicações se façam livremente e para trair capitais de outras nações, há que liberar a taxa de juros - que era mantida por lei a um nível (5%) muito inferior ao seu "preço natural n'uma tão vasta colonia, inculta e recheada de escravos" (3). O sistema vigente, pelo qual o comerciante supre as necessidades do engenho e adquire o seu produto deve ser superado. Há que instituir "bancos de circulação e de socorro" que forneçam empréstimos

(1) "Cartas...", op. cit., pgs. 61 a 63.

(2) "Cartas...", op. cit., pg. 58.

(3) "Cartas...", op. cit., pg. 64.

e ademais e catalizem os fundos "extraviados... do giro comercial".

As propostas contidas nas Cartas chocam-se com os interesses de diferentes grupos. A instituição de bancos "de socorro", por exemplo, fere os interesses do comércio estabelecido. Os grandes mercadores já haviam se declarado, anteriormente, contrários à constituição de casas de crédito, afirmando que "cada hum dos comerciantes d'esta praça em particular, é uma caixa ou fundo de cada um dos lavradores" (1). R. de Brito, pelo menos, não se detém diante desses conflitos, assim como não reluta em atacar frontalmente um dos privilégios mais caros aos senhores, a isenção de penhores dos engenhos, expediente que na sua opinião privilegiou uma "classe de homens... com a faculdade de serem caloteiros impunemente"! (2). Eliminando o privilégio, e estabelecidos os referidos bancos, haveria ainda que criar um "Registro de hypothecas" para propiciar base segura ao crédito - no lugar da garantia da propriedade de escravos, usualmente empregada.

Finalizando, acrescentamos que em seu ímpeto reformador, R. de Brito não poupa sequer a igreja, atacando o voto monástico e denunciando a imobilização de riquezas pelas ordens: "Não bastavam tantos predios, que os vinculos, e as corporações religiosas tem subtraído à circulação!" (3)

8. Uma "vanguarda" de senhores.

Em nome de quem fala R. de Brito? Referindo-se aos senhores de engenho emprega a expressão "caloteiros impunes", com os quais, segundo afirma, "muitos fugiram de contratar". Ao cri

(1) "Officio do Governador D. Fernando José de Portugal", 9 de maio de 1800, A.B.N., vol. 36, pg. 245.

(2) "Cartas...", op. cit., pg. 66.

(3) "Cartas...", op. cit., pg. 68.

ticar os obstáculos à penhora dos engenhos, declara: "se fora livre a sua circulação por meio das arrematações, passariam regularmente para mãos de possuidores mais hábeis e mais ricos, que pudessem tirar deles todo o partido possível." (1)

As proposições contidas nas Cartas devem ser entendidas à luz da conjuntura atravessada na virada do século. O Brasil, após marginalizado no comércio mundial do açúcar, ao longo da segunda depressão, começava a reconstruir sua posição, valendo-se, para tanto, dos sucessivos distúrbios registrados no Caribe. Estimava-se que não iria além de 10% sua participação nas exportações mundiais de açúcar (2) ao término do século. O potencial de crescimento, no entanto, era imenso, fato em que insistem Cairu - "a Bahia só no seu reconcavo tem terras capazes de quadruplicar a lavoura de açúcar sem muito incomodo" - e, com mais razão, Azeredo Coutinho, que tem em vista as várias províncias açucareiras. (3)

No início do novo século, podia ser claramente percebido, pelos que tinham em conta o que se passava fora da colônia, que as brechas abertas pela crise antilhana seriam duramente disputadas por novos produtores. Já anteriormente a advertência havia sido lançada por indivíduos alarmados com as consequências futuras das elevadas cotações do açúcar: "máxima mal fundada em uma potência levar os preços de seus gêneros a um galarim por que dá lugar a outros de procurarem meios de os terem e os darem mais barato" (4). Entre os novos concorrentes, pelo menos Cuba,

(1) "Cartas...", op. cit., pg. 38.

(2) Ronulo Almeida, "Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio", Conferência no Instituto de Economia e Finanças, Bahia, 1951, pg. 75.

(3) Obras, op. cit., pgs. 132/3.

(4) "Discurso sobre os Efeitos dos Açucares e Tabacos, não serem muito interessantes a Monarquia os seus preços altos...", Documento publicado por J. M. Rodriguez no Brasil Açucareiro, outubro de 1944, pg. 33.

pelo ímpeto espetacular com que crescia, pela imensa disponibilidade de boas terras e pela adoção dos avanços técnicos surgidos nas Antilhas (especialmente na Jamaica), prometia apropriar-se de ampla fatia do mercado mundial. (1)

Com a arrancada do fim do século, alguns engenhos do recôncavo baiano - justamente aqueles que mais se valeram da conjuntura favorável - enfrentavam agudos problemas de falta de lenha e haviam sido levados a ocupar a quase totalidade de seu solo útil. Eram sobretudo os seus proprietários, que se dispunham a enfrentar a "reforma geral" de Sampaio e Mello; eram eles, também, que dada a especialização produtiva, passavam a interessar-se pelo avanço de outros ramos agrícolas; eram ainda eles que, no seu incontido impulso expansivo, pretendiam anexar novas terras, através de novos e melhores caminhos. Deles, fundamentalmente, partia a demanda de novos meios de transporte, de ampliação da oferta de mão de obra, de ensino público e, sobretudo, como assinala R. de Brito, de novas fontes de crédito. Para esse grupo, a "vanguarda" dos senhores, à ameaça externa - de que eles estavam, certamente, melhor informados - somavam-se, pois, poderosas razões internas, para o lançamento de um vasto programa de reformas.

Esta era, porém, apenas a vanguarda dos senhores. Outros senhores - e outros engenhos - apenas ressuscitados pelo auge, não tinham por que compartilhar essas posições. Havia ainda aqueles que, surgidos na euforia do fim do século, não poderiam sobreviver aos anos críticos que se seguiram: "Outros muitos Engenhos, que desgraçadamente com o excesso dos preços se edificaram em maus terrenos, tem causado a ruína de seus proprietários..." (2). E havia, enfim, os ignorantes e comodistas que não

(1) Antes dos anos 80 do século XVIII, Cuba tinha apenas uns poucos e modestos trapiches, não figurando ainda entre as colônias açucareiras. Friginals, op. cit., pg. 26/7.

(2) "Cartas...", op. cit., pg. 115.

se convenciam de "não serem elles sós no mundo os que sabem e costumam fabricar açúcar..."

Para Manuel Ferreira da Camara, o lugar do "Senhor de Engenho (é) nas suas officinas" (1); seguramente, esta não era a opinião de muitos de seus pares. Prova disso, a "representação" da Câmara de Santo Amaro da Purificação, segundo a qual o "vexame" trazido pela crise de 1807 teria como motivos: "Primeiro.. (a) os senhores dos Engenhos e Lavradores de cannas se não favorece com verdadeira intelligencia dos beneficios que lhe foram concedidos pelas provisões régias de 23 de dezembro de 1663 e pela de 30 de abril de 1723 (sublinhado no original), que prohibem a arrematação de taes propriedades..." (2). Diante do novo contexto, das novas técnicas, e tudo o mais, os velhos remédios!

Estamos agora em condições de captar o sentido em que apontava o programa de reforma contido nas Cartas:

- haveria de ser suprimido ou modernizado tudo aquilo que dificultava o prosseguimento da expansão;

- o Estado deveria chamar a si certas funções de importância primordial, tais como a construção e conservação de vias carroçáveis e a fundação de escolas destinadas ao ensino técnico-científico;

(1) "Cartas...", op. cit., pg. 108.

(2) "Representação da Camara de Villa de Santo Amaro da Purificação, em que se protesta contra os vexames que sofriam os seus municipales e pede providências necessarias para os evitar", A.B.N., vol. 36, pg. 478. No sul do país, por sua vez, as vilas de Porto Feliz, Sorocaba e São Carlos suplicavam ao governo a extensão a elas do privilégio de não execução dos engenhos - e protestavam contra os impostos, em particular, contra a chamada contribuição literária, que viera a tombar sobre o açúcar. J.H. Rodrigues, "A Literatura Brasileira sobre o Açúcar no Século XIX", Brasil Açucareiro, novembro de 1945, pg. 57.

- quanto aos senhores retrógrados, com posição débil, e que pretendem proteger-se invocando privilégios de outros tempos, deveriam simplesmente desaparecer, tragados pelo avanço de "possuidores mais hábeis e mais ricos".

Para que esse amplo projeto de reforma fosse levado a cabo, a vanguarda dos senhores deveria, mediante alianças e imposições, através da doutrinação e pela violência, retesar as forças sociais e lançá-las, concentradamente, na realização de seus desígnios - que eram também as suas "necessidades".

9. Os grandes obstáculos ao programa de reformas.

A nível local, na Bahia como em Pernambuco e em outras áreas, as reformas preconizadas pela vanguarda dos senhores podiam, em princípio, contar com o apoio das camadas proprietárias vinculadas ao fumo e ao nascente algodão - ainda que os reclamos do fumo estivessem concentrados sobre o absurdo regime monopólico de compra do produto, e o algodão só tivesse adquirido importância em Pernambuco e no Maranhão, sendo mínimo o seu cultivo no Recôncavo. Seriam, porém, convergentes os interesses dos senhores e os da enorme população urbana da Bahia?

Dentre as camadas proprietárias urbanas havia-se desenvolvido, ao que parece, nos últimos tempos, diferentes formas de extração de renda da propriedade de escravos. Alguns alugavam cativos, outros, obrigavam-nos a trazer, diariamente, uma certa quantia, verdadeira diária paga ao dono (1). Para esses grupos, que nada tinham a ver com os processos produtivos reais, a introdução de novas técnicas - notadamente nos transportes e nos serviços de carga e descarga - era algo de prejudicial. O seguinte episódio ilustra à perfeição o conflito de interesses entre tais indivíduos e os senhores do açúcar: "tinham tentado comerciantes ingleses introduzir carrinhos mais práticos para trans

(1) Spix e Martius, op. cit., pg. 89.

porte de carga, mas fracassaram pela eficiente sabotagem de tais funcionários da alfândega, donos dos pretos empregados no serviço de distribuição de mercadorias importadas". (1)

Por diferentes razões, tampouco é fácil conceber como poderiam muitas das proposições contidas nas Cartas interessar às camadas populares de pequenos negociantes, artífices, biscaiteiros, jornaleiros, etc. - responsáveis, como se sabe, pelas agitações sociais da passagem do século. Na realidade, as reformas almejadas pelos senhores tenderiam a consolidar uma economia agrário-exportadora baseada no trabalho escravo, onde - a exemplo do ocorrido no sul dos Estados Unidos e em Cuba - haveria poucas funções a serem exercidas pelos centros urbanos. Nesse caso, que espaço haveria para a "chusma de inúteis" existente em Salvador? Não havia o próprio Vilhena, ao pensar maneiras de revigorar a economia da colônia, proposto que se fizesse "evacuar das cidades os preguiçosos e os vadios"? (2)

Se o que pretendiam os senhores fosse a liberdade de comércio, tudo teria se resolvido com a abertura dos portos. Vimos, no entanto, que a supressão das peias ao comércio fica muito aquém das necessidades sentidas pelos senhores na conjuntura do início do século. Para eles, a introdução da cana caiana e as transformações que a ela se seguem, seriam de muito maior re

(1) J. F. de Almeida Prado, D. João VI e o início da Classe Dirigente do Brasil - 1815/1889; Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1968, pg. 260. No mesmo sentido, vide as interessantes observações do reverendo R. Walsh, "Notices of Brazil in 1828 and 1829", London, 1830, vol. II, pgs. 362/3.

(2) Vilhena, op. cit., tomo II, pg. 939. Sobre a fermentação política existente entre as camadas populares, que tendiam, ao que parece, a formular o seu próprio projeto de reformas, vide Affonso Ruy, A Primeira Revolução Social Brasileira - 1798; Tipografia Beneditina Ltda., Bahia, 1951, capítulo V.

levância que a carta-régia de 28 de janeiro de 1808. (1)

No que toca às demais reivindicações, que corporificam o programa de reformas aqui discutido, a chegada da corte seria um fator negativo. O Brasil recebia naquele momento uma máquina governativa imperial; ora, o Brasil era, então, por si só, um império não assumido. É pensar, por um momento, na diversidade de situações nele contidas: Minas Gerais, que "caminha apressadamente para a sua última ruína" (2); o Rio Grande, que desponta como exportador de alimentos para as demais províncias; o conturbado Maranhão retratado por Gaioso (3).

A profícua política econômica de D. João, ao revogar o alvará de D. Maria (proibição de manufaturas no Brasil), ao instalar com recursos do erário real a primeira siderúrgica do Brasil, ao financiar a experiência de colonização européia de Nova Friburgo, etc., dava início à construção do "império do Brasil". À medida, porém, que surgia e se afirmava um governo central, adquirindo as camadas dirigentes uma visão de conjunto dos problemas da época, mais difícil se tornava, para a vanguarda dos senhores, identificar os interesses da nação com os seus próprios interesses e atrelar a ação pública ao seu projeto de reformas.

(1) Miguel Calmon Du Pin e Almeida, Ensaio sobre o Fabrico do Assucar, Typografia do Diário, Bahia, 1834, pg. 7. No mesmo sentido, vide o importante trabalho de F. L. C. Burlamaque, op. cit., pgs. 13/14.

(2) José Eloi Ottoni, A.B.N., vol. 300, pg. 303.

(3) Raimundo José de Souza Gaioso, Compendio Histórico-Político dos Principios da Lavoura do Maranhão, Officina de P. N. Mongeron, Paris, 1818.

10. Engenho X Fazenda.

Justamente ao tempo de D. João, e nos arredores mesmo da corte, desponta uma nova cultura de enorme rentabilidade. O café criaria, com efeito, uma verdadeira febre de negócios, remunerando fartamente a lavradores, comerciantes, e os demais homens de posse, que logravam vincular-se ao novo ramo de atividades.

O café assenta-se, como a cana, sobre a "trilogia" latifúndio-escravidão-monocultura. Seriam pois semelhantes as duas culturas nos seus problemas e nas suas exigências? É fundamental perceber o primitivismo do negócio cafeeiro, quando em confronto com a economia dos engenhos.

A implantação de uma lavoura de café fazia-se a baixos custos, nos primeiros tempos. O crédito era concedido sem maiores inconvenientes sobre garantia dos escravos e o tradicional sistema do comerciante-comissário ajustava-se, perfeitamente, às exigências dos fazendeiros. Quanto ao transporte das safras, acomodava-se à velha solução da tropa. O café pedia apenas escravos e mais escravos e sua grande reivindicação, seria a intensificação do tráfico negreiro.

Vale a pena contrastar os requisitos de uma fazenda de café com os de um engenho.

No que toca ao engenho, destaquemos trechos do depoimento prestado pelo Conde de Gestas, em 1837: "Enquanto ao trabalho preliminar do açúcar, que é a cultura da cana, não pode dizer-se que esteja em atraso. Os arados, que já se vão vulgarizando têm prestado grandes serviços aquela lavoura, e o mesmo direi acêrca dos meios de espremer o suco, que bastante se adiantaram com as máquinas de vapor, e com as moendas de ferro; porém, muito resta dizer sobre os trabalhos sucessivos aos primeiros...". "O que muito atrasa o Brasil é, sem dúvida, a falta de diretores dos trabalhos campestres e mecânicos"... "Além da experiência, que demandam certos conhecimentos físicos e químicos, a aplicação delas à matéria de que tratamos, torna-se mais difi

cultosa, quando depende de homens ignorantes..." (1)

Quanto à fazenda de café, poderíamos tomar a "Memória sobre a Fundação e Custeio de uma Fazenda na Província do Rio de Janeiro" pelo Barão de Pati de Alferes. As recomendações do autor deixam ver, em toda sua singeleza, o que era então (1847) uma fazenda de café. Os cultivos se fazem com ferramentas tais como enxada e foice; o café, após secado em terreiros que começam apenas a ser melhorados, será descascado em pilões. No seu processo de beneficiamento entram "ventiladores" mas, diz o autor, os "tocados à mão nada deixam a desejar". (2)

Em duas palavras: se o vapor era introduzido na cana em 1817, à fazenda de café só chegaria na década dos 70 (3); a importação de chineses, defendida por Rodrigues de Brito no início do século, voltaria a ser discutida pelos fazendeiros de café, passado mais de meio século... (4)

Não obstante seu primitivismo, insistimos, a fazenda de café era altamente lucrativa. Senhores do açúcar seriam mesmo aconselhados por "economistas" a mudar de ramo, voltando-se para a nova cultura. (5)

A fácil alternativa do café solucionava, por regressão, o problema do crescimento agrário-exportador do país - e caía no esquecimento o projeto reformista baiano do início do século.

(1) Conferência do Conde de Gestas perante a "Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional", 1837, parcialmente reproduzida pelo Brasil Açucareiro, novembro de 1944, pgs. 88/9.

(2) Barão de Pati Alferes, Memória sobre a Fundação e Costeio de uma Fazenda (1863), Eduardo e Henrique Laemmert, Rio, 1878, pgs. 31/3, 41, 48 e 51.

(3) Sobre a tecnificação das fazendas de café, iniciada praticamente nos anos 70, vide Viotti da Costa, Da Senzala à Colônia: Difel, SP., 1966, pgs. 185 a 187.

(4) Paula Beiguelman, Formação Política do Brasil, Livraria Pioneira Editora, S. Paulo, 1967, pg. 29 e seguintes, e Viotti, op. cit., várias passagens.

(5) "A crise do Açúcar, Ligeiras Considerações pelo Barão de Barcelos", Brasil Açucareiro, julho de 47, pg. 98.

NOTAS DO CAPÍTULO I E II

- (1) - Fernão Cardim, "Informação da Missão do Padre Christovão de Gouvea A's partes do Brasil, ano de 83", in Tratado da Terra e Gente do Brasil, introdução e notas de Baptista Cantano, Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia, Ed. J. Leite & Cia, Rio, 1955, pg. 320.
- (2) - Pero de Magalhães Gandavo, "Tratado da Terra do Brasil", in História da Província Santa Cruz, introdução de Capistrano de Abreu, Ed. Obelisco Ltda, S.P., 1964, pg. 74.
- (3) - F. Cardim, *op. cit.*, pg. 320.
- (4) - F. Cardim, *op. cit.*, pg. 320.
- (5) - Esta é a classificação dominante quando se tem em conta as cotações do produto no mercado. Outros tipos - e denominações - podem no entanto ser apontados. Vide o vocabulário apresentado por Alice P. Cannabrava em André João Antonil, Cultura e Opulência do Brasil, Cia. Editora Nacional, SP., 1956; pg. 181.
- (6) - F. Cardim, *op. cit.*, pg. 334.
- (7) - Ambrósio Fernandes Brandão (Brandonio), Diálogos das Grandezas do Brasil, com introdução de Capistrano de Abreu e notas de Rodolpho Garcia, RJ., Oficina Industrial Gráfica, 1970, pg. 189.
- (8) - F. J. Cláudio Vilela, Evolução do Povo Brasileiro, Cia. Editora Nacional, SP., 1933, pg. 57.
- (9) - A. J. Antonil, *op. cit.*, pg. 175. José da Silva Lisboa, "Carta muito interessante ... para o Dr. Domingos Vandelli" em Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. 32, 1923, pg. 669.
- (10) Em muitos casos, os engenhos seriam mesmo montados, ou ulteriormente adquiridos, por comerciantes, Eduardo D'Almeida França, "Engenhos Colonização e Cristão-Novos na Bahia Colonial", Anais do IV Simpósio Nacional de Professores Universitários de História, 1969, pg. 261 e 262.

- (11) - "Alvarã de 23. de julho de 1554", em Documentos para a História do Açúcar, Instituto do Açúcar e do Alcool, RJ., vol. I, pgs. 111 a 113. Sobre os desdobramentos de legislação inicial, vide Wanderley Pinho, História de um Engenho do Recôncavo, Editora Zélio Valverde S.A., RJ., 1946, pgs. 179 e seguintes.
- (12) - Por exemplo, F. Cardim, op. cit., pg. 320.
- (13) - "Descrição da Fazenda que o Colégio de Santo Antão tem no Brasil e de seus rendimentos", em Anais do Museu Paulista, Tomo IV, São Paulo, 1931, pg. 784/5.
- (14) - Adrian Van der Dussen, "Relatório sobre as Capitâneas conquistadas no Brasil pelos holandeses (1639)", Instituto do Açúcar e do Alcool, RJ., 1947, pgs. 31 a 79.
- (15) - "Um Regimento de Feitor-Mor de Engenho", de 1963, Boletim do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, Recife, 1953, vol. 2, pg. 86.
- (16) Brandonio, op. cit., pg. 137.
- (17) - Brandonio, op. cit., pg. 138.
- (18) - Frei Vicente do Salvador, História do Brasil 1500-1627, Cia. Melhoramentos, 3ª edição revista por Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia, SP., 1931, pg. 421.
- (19) - O referido alvarã consta do condice Gaspar de Souza e foi parcialmente transcrito por W. Pinho, op. cit., pgs. 180 e 181.
- (20) - Dificuldades oriundas de belicosidade de certas tribos brasileiras; problemas acarretados pela navegação de longo curso com cargas de grande peso e volume, etc. Vide a propósito, Alexander Marchant, Do Escambo à Escravidão, Cia Editora Nacional, SP., 1943 e Frederic Mauro, Le Portugal et L'Atlantique au XVII siècle - 1570/1670 - S. E. V. P. E. N., Paris, 1960, primeira parte, "L'Océan e ses Contraintes".

- (21) - T. Lucio de Azevedo, Épocas de Portugal Económico, Livraria Clássica Editôra, Lisboa, 1973, pgs. 218 a 224.
- (22) - Edmund O. Von Lippmann, História do Açúcar, Edição do Instituto do Açúcar e do Alcool, 1941, tomo 2º, pg. 32.
- (23) - Noel Deerr, The History of Sugar, Chapman and Hall Ltd., Londres, 1949, pg. 101. Richard Dunn, Sugar and Slaves, Norton Library, Nova York, pg. 65. E. O. Lippmann, História do Açúcar, op. cit., vol. II, 1942, pg. 122.
- (24) - Gandavo, op. cit., pgs. 11 e 74.
- (25) - F. Cardim, op. cit., pg. 321.
- (26) - Brandonio, op. cit., pg. 139.
- (27) - Gandavo, op. cit., pg. 74.
- (28) - Cardim, op. cit., pg. 334.
- (29) - Frei Vicente do Salvador, op. cit., pg. 422.
- (30) - Dussen, op. cit., pg. 80. Hermann Watgen, O Domínio Colonial Hollandez no Brasil, Cia. Editora Nacional, SP, 1938, pg. 418. Gaspar Baleu, História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil, Livraria Itatiaia, Limitada, Belo Horizonte, 1974, pg. 128.
- (31) - "Descrição ...", op. cit., pg. 794. Brandonio, op. cit., pg. 131.
- (32) - Francisco Adolfo Varnhagem, História Geral do Brasil, Edições Melhoramentos, SP., 1975, tomo II, pgs. 20/21.
- (33) - C. R. Boxer, Salvador de Sã e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686, Cia Editora Nacional, São Paulo, 1973, pgs. 152, 299 e 345.
- (34) - J. F. de Almeida Prado, Pernambuco e as Capitãncias do Norte do Brasil, Cia Editora Nacional, 1942, III tomo, 111.
- (35) - Manuel Ferreira da Camara em João Rodrigues de Brito, Cartas Económico-Políticas, Bahia, 1924, pg. 96.

- (36) - Domingos Loreto Couto, "Desagravos do Brasil e Glórias de Pernambuco", Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1902, vol. XXIV, pg. 172.
- (37) - Gabriel Soares de Souza, Tratado Descritivo do Brasil em 1587, Cia Editora Nacional, SP., 1971, pgs. 146 a 163.
- (38) - Frei Vicente do Salvador, *op. cit.*, pgs. 16 e 17.
- (39) - Capistrano de Abreu, "Fernão Cardim", em Ensaio e Estudos Livraria Briquet, Rio, 1932, pg. 325.
- (40) - Antonil, *op. cit.*, pg. 180.
- (41) - Conta enviada pela Camara da Vila de Santo Amaro da Purificação à cidade do Salvador" em W. Pinho, *op. cit.*, pg. 241.
- (42) - Antonil, *op. cit.*, pg. 180.
- (43) - Lippmann, *op. cit.*, tomo I, pg. 229.
- (44) - Antonil, *op. cit.*, pg. 190.
- (45) - Antonil, *op. cit.*, pg. 185.
- (46) - Antonil, *op. cit.*, pg. 153.
- (47) - Julio Bello, Memórias de um Senhor de Engenho, Livraria José Olympio Editora, SP., 1948.
- (48) - Jorge Marcgrave, História Natural do Brasil (1648) Imprensa Oficial do Estado, SP., 1942, pg. 84. Vide Também Antonil, *op. cit.*, pg. 190, onde se ressalta o fato de que a moenda é, em regra, operada por escravas.
- (49) - Antonil, *op. cit.*, pg. 153.
- (50) - Antonil, *op. cit.*, pg. 196.
- (51) - Antonil, *op. cit.*, 203.
- (52) - Antonil, *op. cit.*, pg. 196.
- (53) - J. Marcgrave, *op. cit.*, pg. 84. Lippmann, *op. cit.*, II tomo pg. 105. Antonil, contudo, fala no lançamento do bagaço ao mar, *op. cit.*, pg. 233.

- (54) - Antonil, *op. cit.*, pg. 203. As referidas trocas entre escravos, serão considerados mais adiante.
- (55) - Jorge Benci, S. I. Economia Cristã dos Senhores no Governo dos Escravos, Livraria Apostolado da Imprensa, Porto, 1954, pg. 139.
- (56) - K. Marx, *Capital*, tomo III, *op. cit.*, pg. 769.
- (57) - Possivelmente, seria de 18 horas, a jornada de trabalho no interior dos engenhos e de setembro a março. Esta, pelo menos, é a informação de Azevedo Coutinho, referido a um período ulterior, em que os engenhos se encontram, como nos primeiros tempos, em rápida expansão. J. J. da Cunha Azevedo Coutinho, Obras Econômicas, Cia Editora Nacional, SP., 1966, pg. 179.
- (58) - K. Marx, *O Capital*, *op. cit.*, tomo I, pg. 236.
- (59) - Antonil, *op. cit.*, pg. 200 e outras.
- (60) - G. M. Trevelyan, English Social History, Pelican Books, England, 1972, pg. 52 e 53.
- (61) - George Unwin, Industrial Organization in the 16th and 17th Centuries; Frank Cass and Company Limited, London, 1972, pgs. 41 a 69.
- (62) - O papel do mercado externo no surgimento de grandes manufaturas é ressaltado em Domenico Sella, "European Industries, 1500-1700" em The Fontana Economic History of Europe, Editor Carlo M. Cipolla, 1974, Great Britain, vol. 2, pgs. 354-426.
- (63) - Carlo M. Cipolla, The Economic Decline of Empires; Methuen and Co. LTD, London, 1970, pg. 205.
- (64) - A descrição desta fundição, transcrita em Fiedrich Klemm é de meados do século XVI, The History of Technology, The M. I. T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1964, pgs. 139-141.
- (65) - Lippmann, *op. cit.*, vol. II, pgs 22 e 23.

- (66) - Paul Mantoux, The Industrial Revolutions in the Eighteenth Century, Methuen and Co. Ltda, London, 1970, pg. 63.
- (67) - Jurgen Kuczynski, Evolucion de la Classe Obrera, Ediciones Guadarrama, Madrid, 1967, pgs, 22, 25 e 20.
- (68) - Paul Mantoux, op. cit., pg. 69.
- (69) - K. Marx. Elementos Fundamentales para la Critica de la Economia Politica, Siglo XXI, México, 1971, vol. II, pg.
- (70) - Citado em Christopher Hill, Reformation to Industrial Revolution, Pelican Books, Grã-Bretanha, 1971, pg. 260.
- (71) - Adam Smith, The Wealth of Nations, The Modern Library, New York, 1937, pg. 734.
- (72) - David S. Landes, The Unbound Prometheus, Cambridge University Press, London, 1969, pg. 43. Segundo Ure, paladino do sistema fabril, sua maior vantagem, seria "treinar os seres humanos na renúncia de seus hábitos inconstantes do trabalho e na auto identificação com a invariavel regularidade de um autômato", Andrew Ure, The Philosophy of Manufacture, Frank Cass and Co. LTD, London, 1967, pg. 15. Vide a propósito, o ensaio de Stephen Marglin, "Origens e Funções do Parcelamento das Tarefas" em Divisão Social do Trabalho, Ciência, Técnica e Modo da Produção Capitalista, S. Marglin e outros, Publicações Escorpião, Porto, 1974, pgs. 7 a 53.
- (73) - Christopher Hill, op. cit., terceira parte, capítulo VI, pg. 275-281. E. P. Thompson, The Making of the English Working Class, Pelican Books, Londres, 1968, pgs. 41 a 43, 337/8 e 392 a 399.
- (74) - E. J. Hobsbawn, Labouring Man, Weidenfeld and Nicolson, London, 1974, pgs. 83-88.
- (75) - E. Williams, Capitalism and Slavery, Capricorn Books, Nova York, 1966, pg. 6.
- (76) - E. S. Morgan, American Slavery American Freedom, W.W. Norton, Nova York, 1975, pg. 30.
- (77) - Celso Furtado, Formação Econômica do Brasil. Editora Fundo de Cultura, Rio, 1961, pg. 21.

- (78) - C. R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825. Pelican Books, 1973, England, o autor refere-se mesmo, a problemas de sobrepopulação, atestados por homens da época (pgs.13 e 56).
- (79) - Mauricio Goular, A Escravidão Africana no Brasil, Editôra Alfa-Omega, 1975, 3ª ed., SP., pg. 48.
- (80) - Marion Malowist, "Les Debuts du Systems de Plantations dous la Periode des Grandes Découvertes", Africana Bulletin, nº 10, 1969, pgs. 10, 11 e 18.
- (81) - E. Williams, *op. cit.*, pg. 5.
- (82) - Vide, "Análise sobre a Justiça do Comércio do Resgate dos Escravos da Costa da África", em Azeredo Coutinho, "Obras ...", *op. cit.*, pg.255.
- (83) - Citado em Affonso de Taunay, "Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil", Anais do Terceiro Congresso de História Nacional, III vol., pg. 579. (grifo A.B.C)
- (84) - Jorge Benci S. I., Economia Cristã dos Senhores no Governo dos Escravos, Livraria Apostolado da Imprensa, Porto, 1954, pgs. 194-5.
- (85) - Brandonio, *op. cit.*, pg. 128.
- (86) - L. Azevedo, *op. cit.*, pgs. 101 e 106.
- (87) - C. Furtado, *op. cit.*, pg. 21.
- (88) - Fernando Novais, Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XVI-XVIII), CEBRAP, São Paulo, 1974, pg. 48.
- (89) - Padre Antonio Vieira, Sermões, Livraria Chardron, Porto, 1908, vol. XI, pg. 282.
- (90) - Roberto C. Simonsen, História Econômica do Brasil, Cia Editora Nacional, SP., 1962, pg. 113.
- (91) - Estevão Pereira, *op. cit.*, pgs. 786/7.
- (92) - Brandonio, *op. cit.*, pg. 33.
- (93) - W. Pinho, *op. cit.*, pg. 53.

- (94) - Azeredo Coutinho, *op. cit.*, pg. 282.
- (95) - Vide a propósito, o vigoroso artigo de Caio Prado Jr., "Contribuição para a Análise da Questão Agrária no Brasil", Revista Brasiliense, nº 28, março-abril de 1960.
- (96) - Maria Sylvia de Carvalho Franco, *Homens Livres na Ordem Escravocata*, Instituto de Estudos Brasileiros - USP, SP., 1969, pg. 58.
- (97) - Mr. Peel teria levado 3.000 indivíduos da classe trabalhadora entre homens, mulheres e crianças para a Austrália. "Mas apenas chegou a expedição ao lugar de destino"... "Peel ficou em um criado para fazer-lhe a cama e trazer-lhe um pote de água", K. Marx, *O Capital*, *op. cit.*, tomo I, pg. 611, comentando a obra de E. G. Wakefiend, *England And American*.
- (98) - Dunn, *op. cit.*, pg. 72.
- (99) - Dunn, *op. cit.*, pg. 69.
- (100) - E. Williams, *op. cit.*, pg. 15.
- (101) - Alexander Marchant, *op. cit.*, pg. 63.
- (102) - Alexander Marchant, *op. cit.*, 95.
- (103) - A. Marchant, *op. cit.*, pgs. 114 e 116.
- (104) - A. Marchant, *op. cit.*, pgs 146.
- (105) - J. F. de Almeida Prado, *A Bahia e as Capitânicas do Centro do Brasil, 1530-1626*, Cia Editora Nacional, SP., 1948, pg. 26.
- (106) - Segundo Varnhagem, o odio se explicava porque: "à medida que os índios se viam mais protegidos e mimados, mais insolentes se tornavam", Francisco A. de Varnhagem, *História Geral de Brasil*, Edições Melhoramentos, SP, 1975, tomo I, pg. 342.
- (107) - Perdigão Malheiros, *op. cit.*, tomo I pgs. 216.
- (108) - Gandavo, *op. cit.*, pg. 81.
- (109) - Varnhagem, *op. cit.*, tomo I, pg. 148.
- (110) - Mungo Park, "Africa in the Days of Exploration", coletânea

- editada por Roland Oliver e Caroline Oliver, Prentice Hall Inc. Nova Jersey, 1965, pg. 60.
- (111) - Pyrard de Laval em Na Bahia Colonial (1610-1774) de Affonso de Taunay, Imprensa Nacional, Rio, 1925, pg. 256.
- (112) - Rocha Pita, História da América Portuguesa, Livraria Progresso Editora, Bahia, 1950, pg. 81.
- (113) - Segundo Varnhagem, os africanos teriam sido preferidos porque a posse de nativos tinha de ser legalmente justificada. A explicação omite o fato de que a própria legislação reflete uma opção contra a escravidão vermelha - havendo pois, que indagar suas razões, op. cit., pgs. 222-3 M. Goulart, por sua vez, levanta a hipótese de que a condenação papel da escravização dos índios (em 1537), que em certa medida serviria de base à referida legislação, teria por trás os fortes interesses da monarquia portuguesa no tráfico negreiro, op. cit., pg. 54. Perdigão Malheiros, op. cit., tomo I, comenta longamente os vai-e-vens da legislação sobre a escravidão vermelha.
- (114) - O Tratado da Terra do Brasil de Gandavo, é anterior a 1573 de acordo com Capistrano de Abreu, (Gandavo, op. cit., pg. 74).
- (115) - Em 1643, por exemplo, a municipalidade da Bahia lança um apêlo às bandeiras paulistas para que forneçam índios e propõe a realização de uma campanha militar contra eles. F. Mauro, op. cit., pg. 151.
- (116) - M. Goulart, op. cit., pg. 123.
- (117) - Antonil, op. cit., pg. 160.
- (118) - Antonil, op. cit., pg. 159.
- (119) - Descrição da Fazenda, op. cit., pg. 791; "Regimento do Feitor-Mor", op. cit., pg. 83.
- (120) - Cardim, op. cit., pg. 320.
- (121) - Descrição da Fazenda, op. cit., pg. 790. Observe-se que "peça" não equivale a escravo: "peça da Índia" seria um indivíduo com cerca de 1m e 80 cm de altura, sem defeito físico e menos de 25 anos. Três crianças bem constituídas,

de dez a quinze anos compõem duas "peças". J. F. Almeida Prado, *Pernambuco e as Capitânicas do Norte do Brasil*, op. cit., tomo I, pg. 285. Para maiores detalhes sobre esta unidade de medida, vide M. Goulart, op. cit., pgs. 101 a 104.

(122) - Antonil, op. cit., pg. 208.

(123) - Antonil, op. cit., pg. 214.

(124) - "Carta Muito Interessante", op. cit., pg. 503.

(125) - "Regimento...", op. cit., pg. 83. Antonil, op. cit., pg. 162.

(126) - Manuel Diêgues Jr., População e Açucar no Nordeste do Brasil, Livraria Editora da Casa do Estudante do Brasil, Rio, 1954, pg. 70.

(127) - Citado em M. Goulart, op. cit., pg. 27.

(128) - A situação transformou-se com o tempo e a afirmativa não seria mantida com relação à segunda metade do século XIX. Em 1827, no entanto, ainda era considerado mais barato importar que criar escravos na Bahia. J. H. Galloway, "The Sugar Industry of Pernambuco during the XIX Century", *Annals of the Association of American Geographers*, June 1968, pg. 298.

(129) - A noção muito difundida de que os cativos aqui trazidos eram já escravos em suas aldeias e tribos de origem, é duplamente discutível. Antes de mais nada, oculta o fato crucial que os europeus induziram um enorme incremento da escravidão entre os africanos: além disto, omite as diferenças entre o ser "escravo" na estrutura social africana e o ser escravo na América. A referida suposição teve sempre por objeto justificar o regime de trabalho nas colônias, que seria baseado no "resgate" e não na escravização de africanos. A. Norman Kalein, "West African Unfre Labor Before and After the Rise of the Atlantic Slave Trade", em Slavery in the New World, editado por Laura Forner e Eugene Genovese, New Jersey, 1969. pgs. 87 e 96.

- (130) - J. F. Almeida Prado, O Brasil e o Colonialismo Europeu, Companhia Editôra Nacional, S. Paulo, 1956, pg. 56.
- (131) - J. F. de Almeida Prado, Pernambuco e as Capitanias do Norte, op cit., tomo I pgs. 273 e 284.
- (132) - F. Mauro, op. cit., pgs. 157 a 169.
- (133) - Brandonio, op. cit., pg. 139.
- (134) - Capistrano de Abreu, Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil, Livraria Briguiet, Rio, 1960, pg. 88.
- (135) - ~~Corresponde~~, digamos, à produção de 50 arrobas por dia, 200 dias por ano, possuindo o engenho 100 escravos. Para R. Simonsen, a produção média por escravo não excederia 50 arrobas. Roberto C. Simonsen, a produção média por escravo não excederia 50 arrobas. Roberto C. Simonsen, op. cit., pg. 134.
- (136) - Goulart, ao que parece com razão, rejeita os 7 anos de vida efetiva do escravo sugeridos por R. Simonsen. O tema sera retomado mais adiante, M. Goulart, op. cit., pg. 123.
- (137) - Não subtraímos o custo de sustentação do escravo por supor que os escravos, fundamentalmente, se sustentam, Vê de atrás "sistema do Brasil".
- (138) - M. Goulart, op. cit., pg. 123.
- (139) - Sobre as práticas dos negreiros, sua margem de lucro esperada e os motivos que apresentam para justificar o controle da oferta de cativos, vide "Representação dos Comerciantes da Praça da Bahia, suplicando a El Rei D. José que aprovasse a organização de nova Campanhia que pretendiam estabelecer para a exploração do comércio da Costa da Mina", 1757, A.B.N. vol. 31, pg. 239.
- (140) - M. M. Postan, The Medieval Economy and Society, Weidenfeld and Nicolson, Londres, 1972, pgs. 214 e seguintes.
- (141) - Maurice Dobb, Studies in the Development of Capitalism, International Publishers, Nova York, 1947, pgs. 95-96.

- (142) - F. P. Braudel e F. Spooner, Prices in Europe From 1450 to 1750, The Cambridge Economic History, Cambridge University Press, Londres, 1967, vol. IV, pg. 396.
- (143) - G. Unwin, *op. cit.*, pgs. 75/6.
- (144) - Perre Vilar, Oro y Moneda en la História 1450-1920, Ariel Barcelona, 1969, pg. 107.
- (145) - L. Azevedo, *op. cit.*, pg. 100.
- (146) - E. L. J. Coornaert, "European Institutions and the New World; the Chartered Companies", em The Cambridge Economic History of Europe, vol. IV, pg. 227.
- (147) - Formação do Brasil Contemporâneo, Colônia, Editora Brasiliense, São Paulo, pg. 362.
- (148) - J. H. Parry, Europa y la Expansion del Mundo, Fondo de Cultura Económica, México, 1968, pg. 115 e 116.
- (149) - C. R. Boxer, The Dutch Seaborne Empire 1600-1800, Pelican Books, Inglaterra, 1973, pg. 25.
- (150) - Coornaert, *op. cit.*, pgs. 247/9.
- (151) - Coornaert. *op. cit.*, pg. 289.
- (152) - Eli F. Heckscher, La época Mercantilista, Fondo de Cultura Económica, México, 1943, pg. 562. Vide a propósito o comentário de Heckscher sobre o "medo as mercadorias" que dominava os mercantilistas, pgs. 561-565.
- (153) - E. E. Rich, "Colonial Settlement and its Labour Problems" em Cambridge Economic History, *op. cit.*, vol. IV, pg. 368.
- (154) - Kristof Glamann, "European Trade 1500-1750" em The Fontona Economic History of Europe, Glasgow, 1974, vol. II, pg. 478.
- (155) - L. Azevedo, *op. cit.*, pgs. 221-2
- (156) - N. Deerr, *op. cit.*, tomo I, pg. 101.
- (157) - Citado em C. R. Boxer, Salvador..., *op. cit.*, pg. 241/2.

- (158) - Gabriel Soares, *op. cit.*, pg. 166, 78 e outras mais.
- (159) - Lippmann, *op. cit.*, tomo I, pg. 391.
- (160) - Noel Deerr, *op. cit.*, pg. 88 e 115.
- (161) - K. Marx. *O Capital*, *op. cit.*, Tomo III, pg. 319.
- (162) - Dobb, *op. cit.*, pg. 89.
- (163) - Eric Hobsbawn, "La crisis del siglo XVII", in Em Torno a las Origenes de la Revolucion Industrial, Siglo XXI, Argentina 1971, pg. 28.
- (164) - E. E. Rich, *op. cit.*, pg. 368.
- (165) - João Peixoto Viegas, "Parecer e Tratado feito sobres os Excessivos Impostos que cairam sobre as Levouras do Brasil arruinando o Comércio deste", A. B. H., vol. 20, 1898, pgs. 215, e 216.
- (166) - Marian Malowist, "The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the XV to the XVII Centuries", *The Economic History Review*, vol. XII, nº 2, 1959, pgs. 177 a 189.
- (167) - C. R. Boxer, *The Dutch...*, *op. cit.*, pgs 74/5 e 22.
- (168) - Glamann, *op. cit.*, pg. 442.
- (169) - Malowist, *op. cit.*, pg. 185.
- (170) - Malowist, *op. cit.*, pg. 179.
- (171) - Fernand Brandel, Capitalism and Material Life 1400-1800, Harper Colophon Books, Nova York, 1973, pgs. 127-8, 157 e 154.
- (172) - Gaspar Barlêu, *op. cit.*, pg. 90.
- (273) - Citado em Dale Wune Tomich, "Prelude to Emancipatino; Sugar and Slave in Martinique, 1830 - 1848, tese de doutoramento, Wisconsin, 1976, pg. 29
- (274) - K. Marx, *O Capital*, *op. cit.* tomo III, pg. 318.
- (275) - Glamann, *op. cit.*, pg. 518.

- (176) - *Anais da Biblioteca Nacional*, Vol. 33 pg. 75.
- (177) - Evaldo Cabral de Mello, Olinda Restaurada, Editora Forense Universitário, Rio, 1975, pgs. 159-62.
- (178) - Barléu, *op. cit.*, pgs 198/9.
- (179) - J. Honório Rodrigues, "O Brasil na História do açúcar", de E. O. Lippmann, Brasil Açucareiro, agosto de 1943, pg. 7.
- (180) - Sobre a gravidade de alguns destes incidentes, ver os comentários de Rocha Pita, *op. cit.*, pgs 227/9.e 387/9.
- (181) - Lúcio Azevedo, *op. cit.*, pg. 267.
- (182) - R. Simonsen, *op. cit.*, pg 116.
- (183) - Os dados provêm de Noël Deerr, *op. cit.*, tomo II, pg. 530. faltam as informações para 1960 e para 1705, daí a irregularidade dos períodos.
- (184) - Antonil, *op. cit.*, pgs. 226/7.
- (185) - Vitorino de Magalhães Godinho, "Portugal, as Frotas de Açúcar e as Frotas de Ouro (1671-1770)". Revista de História, nº 15, julho-set., 1953. pg. 79. Veja-se também Alice Canabrava, "Introdução a Antonil", *op. cit.*, pg 25.
- (186) - Sabe-se já, que após uma rápida e mal sucedida experiência com o trabalho de colonos europeus, o escravo africano no iria-se impor em todas as ilhas açucareira. E. Williams. *op. cit.*, pgs. 9 a 19.
- (187) - Além do mais, Simonsen data a crise do final do século e refere-se em particular ao protecionismo francês. Este, que só tem eficácia a partir dos 90, não poderia obviamente explicar a crise brasileira, que tem início nos anos 60. A França não era aliás um grande consumidor de açúcar. Cannabrava referindo-se ao que parece ao início do século XVIII, informa que o consumo francês seria cerca de um décimo apenas do equivalente inglês. A. Cannabrava, A Indústria do Açúcar nas Ilhas Inglesas e Francesas do Mar das Antilhas (1697-1755), tese apresentada a USP., São Paulo, 1946, pg. 123.

- (188) - "Parecer", *op. cit.*, pgs. 213 e 217.
- (189) - A. Cannabrava, *op. cit.*, pgs. 113, 119 e 120.
- (190) - Dale Tomich, *op. cit.*, pg. 36. Ralph Davis, The Rise of the Atlantic Economies, Weidenfeld and Nicolson, Londres, 1973, pgs. 226/7.
- (191) - J. H. Rodrigues, *op. cit.*, Brasil Açucareiro, abril de 1945, pgs. 54 e 55.
- (192) - A. Cannabrava, "A Lavoura Canavieira nas Antilhas e no Brasil (primeira metade do século XVIII)", e "A Força Motriz: um Problema de Técnica da Indústria do Açúcar Colonial (A Solução Antilhana e a Brasileira)", Anais do Primeiro Congresso da História da Bahia, IV vol., 1954, Tipografia Beneditina Ltda, Salvador.
- (193) - Marcgrave, *op. cit.*, pg. 84.
- (194) - Antonil, *op. cit.*, pgs. 238, 243, 244.
- (195) - Luiz dos Santos Vilhena, Notícias Soteropolitanas e Brasileiras, anotadas pelo Prof. Braz do Amaral, Imprensa - Oficial do Estado, Bahia, 1922, I vol., pgs 174 e 201.
- (196) - Gabriel Soares de Souza, *op. cit.*, pgs. 165/6.
- (197) - Marcgrave, *op. cit.*, pg. 83.
- (198) - Alice Cannabrava, "A Lavoura Canavieira...", *op. cit.* pg. 356.
- (199) - No capítulo referente ao Mediterrâneo, existem na obra de Noel Deerr numerosas referências à irrigação e adubação, ali praticadas antes mesmo de ter início a produção no Brasil.
- (200) - H. Watjen, O Domínio Colonial Holandês no Brasil, Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1938, pgs. 427/8. A. Cannabrava, "A Força Motriz...", *op. cit.*, pg. 341.
- (201) - Dunn, *op. cit.*, pg. 65.
- (202) - Deerr, *op. cit.*, pg. 549.
- (203) - A. Cannabrava, "A Força Motriz...", *op. cit.*, pg. 343.

- (204) - Empregava-se de preferência na grande ilha francesa a tração a mulas. A meados do século XVIII, também os trapiches do Brasil adotaram os cavalos e bestas de preferência aos bois, "pelo tempo com que circula (m) a moenda" estes últimos animais. Loreto Couto, *op. cit.*, pg. 178.
- (205) - A. Cannabrava, "A Força Motriz", *op. cit.*, pgs 342-346.
- (206) - Caio Prado Jr., *Formação do Brasil Contemporâneo, Colônia*, *op. cit.*, pg. 132.
- (207) - Loreto Couto, *op. cit.*, pgs. 144 e 171 a 176.
- (208) - "Idéia da População da Capitania de Pernambuco e das suas anexas...", *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 40.
- (209) - A rigor, não cabe dúvida de que a informação apresentada por Caio Prado Jr., esta incorreta, já que o autor afirma só haver referência a 18 engenhos d'agua no citado relatório, quando, de fato, somente na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Vila da Serinhaem, declara-se existirem 22 engenhos moendo com água (pg. 48).
- (210) - Citado em C. R. Boxer, *Salvador...*, *op. cit.*, pg. 192.
- (211) - John E. Cairnes, "The Economic Basis of Slavery", fragmento reproduzido em Did Slavery Pay? Coletanea editada por Hugh Aitken, Houghton Mifflin Comp., Boston, 1971. pg. 33.
- (212) - E. Williams, *op. cit.*, pg. 7.
- (213) - E. Williams, *op. cit.*, pg. 113.
- (214) - "Carta muito interessante...", A.B.N., vol. 32. pg. 499.
- (215) - Antonil, *op. cit.*, pg. 228.
- (216) - N. Deerr, *op. cit.*, tomo I, pg. 174. Sidney Mintz, "Labor and Sugar in Puerto Rico and in Jamaica, 1800-1850", em Slavery in the New World, editado por Laura Foner e E. Genovese Printici-Hall, Nova Jersey, 1969, pgs. 170 e 175.
- (217) - *Anais da Biblioteca do Rio de Janeiro, daqui por diante A.B.N.*, vol. 31, pg. 2.

- (218) - W. Pinho, *op. cit.*, pg. 194.
- (219) - A.B.N. do Rio de Janeiro, vol. XXXI, 1909, pgs 1 e 2.
- (220) - Atas da Camara 1625-41, Arquivo Público da Bahia, citadas por W. Pinho, *op. cit.*, 194.
- (221) - Revista do Instituto Histórico e Geográfico, Tomo III 1941, pgs. 102 e seguintes.
- (222) - A. B. N., vol. 61, pg. 186.
- (223) - Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, vol. 16. pgs, 388/9 e volume 60 citado em W. Pinho, *op. cit.*, pg. 182. (daqui por diante referida pelas iniciais D. H.)
- (224) - D. H., vol. 32. pg. 369.
- (225) - W. Pinho, *op. cit.*, pg. 182, nota 2.
- (226) - C. R. Boxer, Salvador..., *op. cit.*, pg. 203.
- (227) - J. P. Viegas, *op. cit.*, pg. 214.
- (228) - Arthur Cezar Ferreira Reis, "O Comércio Colonial e as Companhias Privilegiadas", em História Geral da Civilização Brasileira, *op. cit.*, pg. 324 e 326.
- (229) - "Carta muito interessante, *op. cit.*, pg. 49.
- (230) - D. H., vol. 20, pgs. 430 e 431 - Grifo meu sob as palavras cana e lenhas.
- (231) - D. H., vol. 28 pgs. 26-7.
- (232) - W. Pinho, *op. cit.*, pg. 203. Já vimos que as denúncias de qualidade tem a ver, em parte pelo menos, com o envelhecimento do açúcar dado a espera imposta pelo regime de frotas.
- (233) - D. H., vol. 33, pg. 434.
- (234) - H. H., vol. 33, pg. 432.
- (235) - Viegas, *op. cit.*, pgs. 217 e 218.
- (236) - Viegas, *op. cit.*, pgs. 219 e 220.
- (237) - D. H., vol. 68, pgs. 162-168. Deveria constar em anexo à carta, o preço dos gêneros tabelados. Ao que parece,

por outra carta adiante citada, também o açúcar teria seu preço "taxado". Isto, porém, não consta do texto re-
produzido.

- (238) - D. H., vol. 68, pgs 175 e 176.
- (239) - D. H., vol. 33, pgs. 331 e 458.
- (240) - Quanto a Jorge Bencia, Economia Cristã, op. cit., De A. Vieira, vide o notável "Sermão Décimo Quarto dedicado ao Rosário".
- (241) - D. H., vol. 88, pg. 153. João Francisco Lisboa havia ressaltado o poder das Câmaras do Senado de S. Luiz e Felem. Caio Prado, bem como C. R. Boxer, destacaram a atuação dos órgãos "municipais" de São Paulo e Rio. O caso baiano é bem mais complexo, pois, por um lado ali estão sediadas as autoridades portuguesas, por outro, ali reside o mais poderoso bloco de senhores. Pelo menos no período aqui tratado, a capacidade da Câmara de Salvador de formular políticas, decidir e agir por conta própria e pressionar a Coroa parece-me enorme. João Francisco Lisboa, Apontamentos para a História do Maranhão, Ed. Vozes Petrópolis, 1976, pg. 385. Caio Prado Jr., A Formação, op. cit., pgs. 312 e 318. C. R. Boxer, Salvador..., op. cit., pgs. 46-50.
- (242) - Pyrard de Laval, (1610) em Affonso de E. Taunay, Na Bahia Colonial, 1610-1774; Imprensa Nacional, R.J., 1925, pgs. 256 e 258.
- (243) - "Carta muito interessante", op. cit., pg. 51.
- (244) - E. Williams, op. cit., pgs. 85 a 92.
- (245) - J. Verissimo Serrão, Do Brasil Filipino ao Brasil de 1640 Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1968, pgs. 140 e 141.
- (246) - Brandonio, op. cit., pg. 130.
- (247) - Transcrita em Helio Vianna, Estudos de História Colonial, Cia Editora Nacional, São Paulo, 1948, pgs. 242-244.
- (248) - Jan Andries Moerbeek, "Motivos...". Amsterdam, 1624, publicado pelo Instituto de Açúcar e do Alcool, R. J., 1942, pg.39.

- (249) - C. R. Boxer, *Salvador...*, op. cit., pgs. 198, 257 e 401.
- (250) - A. Cannabrava, *A Indústria do Açúcar*, op. cit., pg. 122.
- (252) - Peisoto Viegas, *Parecer*, op. cit., pg. 217.
- (253) - A. Cannabrava, *A Indústria...*, op. cit., pgs 222 e 223.
- (254) - Não impedir, por exemplo, a extraordinária façanha de Piet Heyn, ao capturar a frota da Espanha abarrotada de prata, no porto cubano de Mantonzas (1628). C. R. Boxer, *The Dutch Geaborn*, op. cit., pg. 28.
- (254) - C. R. Boxer, *Salvador...*, op. cit., pg. 55..
- (255) - C. R. Boxer, *Salvador*, op. cit., pg. 196. Por esta razão também, não foi fácil decidir pelo estabelecimento da frota, problema que vinha sendo discutido pelo menos desde 1626, quando já eram grandes as perdas de navios e já se tentava agrupá-los e protegê-los, A. C. Ferreira Reis, op. cit., pg. 217.
- (256) - J. V. Serrão, op. cit., pgs. 222 e 223.
- (257) - D. H. vol. 88, pg. 76.
- (258) - D. H. vol. 88. pg. 76.
- (259) - Magalhães Godinho, *Portugal, As Frotas*, op. cit., pg. 78
- (260) - J. Lucio de Azevedo, *Épocas...*, op. cit., pg. 407.
- (261) - Watgen, op. cit., pg. 491.
- (262) - E. Williams, op. cit., pg. 113.
- (263) - Dunn, op. cit., pg. 205.
- (264) - Por isto mesmo, não ha que tomar a queda das cotações do açúcar na sua totalidade como um fenômeno "real"; já que desde os anos 40 pelo menos, os preços em geral caíram por toda parte (M. Godinho, *Portugal, as Frotas...*, op. cit., pgs. 74/5). Vide a propósito o notável estudo de F. Braudel a F. Spooner, "Prices in Europe from 1450 to 1750", incluído no vol. IV de *Cambridge Economic History*, op. cit.

(205) - Antonil, *op. cit.*, pg. 228.

(206) - Mircea Buescu (*História Econômica do Brasil*, APEC, Rio, 1970, pgs. 169 a 174) procura minizar a recuperação ocorrida e, para tanto, a par de certas ponderações dundadas no texto de Antonil, invoca a conhecida tabela de R. Simonsen (*op. cit.*, entre pgs. 382 e 383) sobre a evolução dos preços do açúcar. Nela, as cotações do produto em *teriam se "deteriorado continuamente"*. Ora, como se pode ver na referida tabela e no que tange ao período em questão, Simonsen não dispunha de informações, melhor dito, só dispunha de dados para 1610 e 1710, tudo a mais, no gráfico da página anterior é obtido por *tra* polação! Quanto à tabela apresentada por F. Mauro (*Le Portugal...*, *op. cit.*, pg. 247), sua única informação no período que aqui interessa é colhida em Antonil, não sabendo porque motivo Mauro indice apenas o preço máximo mencionado por Antonil e nen tampocuo porque o atribue ao ano de 1710. Decrr, já anteriormente citado, oferece no entanto informações que claramente mostram a ocorrência de um movimento alcista na passagem do século. Afirmação, não falava Antonil, de uma extraordinária alta de preços que se registrava recentemente? É bem verdade que o movimento de preços por ele mencionado (*op. cit.*, pg. 227), de oito e vinte e quatro tostões e retornando a catorze, deve em parte refletir a instabilidade monetária observada no período (d. H. vol. 33 pgs 356, 364. 377, 435 e tomo 34, pg. 152). Ainda assim, por tudo o que vimos - e pela fraqueza dos argumentos contrários - ficamos com a conclusão de A. Cannabrava de que no "alvorecer do século, cerca de 1700" os engenhos voltaram a expandir-se "bafejados pela alta de preços", (*Introdução a Antonil*, *op. cit.*, pg. 25).

(207) - *Cartas de Ecclesiasticos*, Arquivo Histórico de Salvador, Março de 1736, parcialmente transcrita e comentada em Pinho, *op. cit.*, pg. 225.

- (268) - "Parecer de Wenceslar Pereira da Silva, em que se propõem os meios mais convenientes para suspender a ruína dos tres principais generos do comércio do Brasil, açúcar tabaco e solla", A.B.N., vol. XXI, 1909, pg. 28.
- (269) - Affonso Ruy, A Primeira Revolução Social Brasileira - 1798, Tipografia Beneditina, Salvador, 1951, pg. 29.
- (270) - "Discurso Preliminar, Histórico, Introdutivo, com Natureza de Descrição Econômica da Comarca, e Cidade do Salvador", autor anônimo, publicado por Pinto de Aguiar em Aspectos da Economia Colonial, Progresso Editôra, Salvador, 1957, pg. 54 e seguintes.
- (271) - W. Pinho, op. cit., pg. 205.
- (272) - Rocha Pita, op. cit., pg. 323, D. H., vol. 39, pg. 185.
- (273) - "Parecer...", op. cit., pg. 31.
- (274) - D. H., vol. 34, pg. 267.
- (275) - Philip D. Curtin, The Atlantic Slave Trade, The University of Wisconsin Press, 1969, pg. 175.
- (276) - A.B.N., vol. 31, pg. 241.
- (277) - Parecer, op. cit., pg. 241.
- (278) - Numa petição datada de 1757 declaram os traficantes de escravos ao Vice-Rei Conde dos Arcos, que seu capital era antes remunerado "a 30 até 40 por cento", ultimamente, porém, não excedia 16 a 18%. A. B. N., vol. 31, pg. 238.
- (279) - Cairu, "Carta muito...", op. cit., pg. 505.
- (280) - A. B. N., vol. 32, pg. 442.
- (281) - W. Pinho, op. cit., pg. 167.
- (282) - A. B. N., vol. 31, pg. 111. O controle da lotação máxima e outras regras de higiene já vinha sendo tentado de há muito Vide a respeito, A. de Taunay, "Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial", Anais do Terceiro Congresso de História Nacional, Rio, 1941, pp. 582/3.

- (283) - A. B. N., vol. 31, pg. 111.
- (284) - A. Taunay, "Subsídios...", op. cit., pg. 662.
- (285) - A. B. N., vol. 32, pg. 443. vol. 32, pg. 112. Sobre a matéria em geral, vide no mesmo tomo 31, pgs, 237 a 246.
- (286) - Instrução ao Marques de Valença, op. cit., pg. 443.
- (287) - Vide a propósito, a enorme dispersão das importações de escravos pelo continente americano neste século em Curtin, op. cit., pg. 216.
- (288) - O tabaco levado à África era de fato de qualidade inferior, dito de "refugo", ainda assim, constituia o meio de troca ideal na obtenção de escravos. A. B. N., vol. 31, pg. 238 e seguintes.
- (289) - A. B. N., vol. 31, pg. 112.
- (290) - Sobre a defesa da liberdade de tráfico, vide A. B. N., vol. 31, pg. 111. Ao que parece, a representação dos senhores do engenho Freguesia, citada por W. Pinho também denunciava as práticas monopolistas dos negreiros e defende o retorno ao livre trânsito para a África.
- (291) - A. B. N., vol. 31, pg. 237.
- (292) - A. B. N., vol. 31, pg. 240.
- (293) - A. B. N. vol. 31, pg. 239. Não sabemos ao certo em que medida a liberação do tráfico afetada (ou não) o custo de escravo na África. Segundo a Mesa de Inspeção de Pernambuco, um escravo adquirido por 12 rolos de fumo, no ano de 1758, ficaria, posto no Recife, em cerca de 117.000 réis. Citado em Taunay, op. cit., pg. 611.
- (294) - C. R. Boxer, Salvador, op. cit., pg. 47.
- (295) - John N. Kennedy, Bahian Elites, 1759-1822, HAHR, agosto de 1973, pg. 921.
- (296) - Pinho, op. cit., pg. 103.
- (297) - A competição entre as ilhas francesas e britânicas chegava então ao paroxismo, traduzindo-se não raro em ações militares. Quanto ao tratamento reservado à colônia por-

tuguesa, citemos apenas o título de um artigo datado de 1745: "Observation importante sur le traite des esclaves a la Côte de Guinée et les Moyens d'obliger ces Portugais a abandonner la culture de leurs plantations de sucre au Bresil" citado em J. H. Rodrigues, *Agricultura e Economia Açucareira no século XVIII, Brasil Açucareira*, junho de 1945, pg. 78.

- (298) - (informação retirada do Discurso preliminar) op. cit., pgs. 62/3.
- (299) - A. B. N., vol. 31, pg. 309, O grifo é nosso.
- (300) - Marques do Lavradio, *Cartas da Bahia 1768-1769*, Arquivo Nacional, Série de Publicações nº 68, Rio, 1972, pg. 158.

B I B L I O G R A F I A

- ABREU, João Capistrano de. Caminhos antigos e povoamento do Brasil. Rio de Janeiro, Briguiet, 1960.
- ABREU, João Capistrano de. Fernão Cardim. In: _____ . Ensaio e estudos. Rio de Janeiro, Briguiet, 1932.
- AGUIAR, Manoel Pinto de. A abertura dos portos do Brasil. Salvador, Progresso, 1960.
- _____. ed. Aspectos da economia colonial. Salvador, Progresso, 1957.
- _____. Discurso preliminar, Histórico, introdutivo, com natureza de descrição econômica da comarca e cidade de salvador. In: _____. Aspectos da economia colonial. Salvador, Progresso, 1957.
- ALMEIDA, Miguel Calmon Du Piu e. Ensaio sobre o fabrico do asucar. Bahia, Tip. do Diário, 1834.
- ALMEIDA, Rômulo de. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. In: CONFERÊNCIA NO INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS, Bahia, 1951.
- ANTONIL, André João. Cultura e opulência do Brasil. São Paulo, Nacional, 1966.
- AZEVEDO, T. Lucio de. Épocas de Portugal econômico. Lisboa, Clássica, 1973.
- BARBUDA, Francisco Maria Veloso de, Barão de Pati de Alferes. Memórias sobre a fundação e costeiro de uma fazenda; 1863. Rio de Janeiro, Laemmert, 1878.
- BARLEU, Gaspar. História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil. Belo Horizonte, Itatiaia, 1974.
- BELLO, Julio. Memórias de um senhor de engenho. São Paulo, José Olympio, 1948.

- BENCI, Jorge S. I. Economia cristã dos senhores no governo dos escravos. Porto, Livr. Apostolado da Imprensa, 1954.
- BOXER, C. R. The dutch seaborne empire 1600-1800. Londres, Polican Books, 1973.
- _____. Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola; 1602-1686. São Paulo, Nacional, 1973.
- BRANDÃO, Ambrosio Fernandes. Diálogos das grandezas do Brasil, introd. de Capistrano de Abreu e notas de Rodolpho Garcia. Rio de Janeiro, Of. Industrial, 1930.
- BREVE compendio de reflexões sobre a Villa de Jaguaribe e esta do actual de plantação da mandioca nas rossas de Nazaré; povoação principal do termo d'ella. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 36:182.
- BRITO, João Rodrigues de. Cartas econômicas-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia. Lisboa Imp. Nacional, 1821. /Reedição pelo Governo do Estado da Bahia, 1924/.
- BUECU, Mircea. História econômica do Brasil. Rio de Janeiro, APEC, 1970.
- BURLEMARQUE, F. L. C. Monographia da canna d'assucar. Rio de Janeiro, Typ de N. Vianna e Filhos, 1862.
- CAIRNES, John E. The Economic basis of slavery. In: AITKEN, Hugh, ed. Did slavery pay? Boston, Houghton Mifflin, 1971.
- CANNABRAVA, Alice. A força motriz: um problema de técnica da indústria do açúcar colonial; a solução antilhana e a brasileira. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA, 1. Bahia, 1954 - Anais. Salvador, Tip. Beneditina, 1954. v. 4.
- _____. A indústria do açúcar nas ilhas inglesas e francezes do Mar das Antilhas; 1667-1755. São Paulo, 1946. Tese - Universidade de São Paulo, 1946.
- _____. A lavoura canavieira nas Antilhas e no Brasil; primeira metade do século XVIII. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA, 1. Bahia, 1954 - Anais. Salvador, Tip. Beneditina, 1954. v. 4.

- CARDIM, Fernão. Informação da missão do Padre Christovão de Gouveia a's partes do Brasil, ano de 83. In: _____ . Tratado da terra e gente do Brasil. Rio de Janeiro, J. Leite, 1925.
- CIPOLLA, Carlo M. The economic decline of empires. London, Methuen, 1970.
- CONFERÊNCIA do Conde de Gestas perante a "Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional", 1837. Brasil Açucareiro, Rio de Janeiro, nov. 1944.
- COORNAERT, E. L. J. European institutions and the new world. In: POSTON, M. & HABAKKUK, H. J. Cambridge Economic History of Europe. Cambridge, Engl., Cambridge University Press, 1967. v.4.
- COSTA, A. Pereira da. Origens históricas da indústria açucareira em Pernambuco. In: CONFERÊNCIA AÇUCAREIRA DO RECIFE, 1905.
- COUTINHO, J. J. da Cunha Azevedo. Obras econômicas. São Paulo, Nacional, 1966.
- COUTO, Domingos Loreto. Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 1902.
- CURTIN, Philip. The Atlantic slave trade. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1969.
- DAVIS, Ralph. The rise of the Atlantic economics. Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1973.
- DEERR, Noel. The history of sugar. Londres, Chapman and Hall, 1949.
- DESCRIÇÃO da fazenda que o Colégio de Santo Antônio tem no Brasil e de seus rendimentos. Anais do Museu Paulista, São Paulo, t. 4, 1931.
- DIEGUES JUNIOR, Manuel. Populações e açúcar no nordeste do Brasil. Rio de Janeiro, Casa do Estudante do Brasil, 1954.
- DOBB, Maurice. Studies in the development of capitalism. New York, International Publishers, 1947.

- DUNN, Richard. Sugar and slaves. New York, Norton Library.
- DUSSEM, Adrian Vander. Relatório sobre as capitânicas conquistadas no Brasil pelos holandeses; 1939. Rio de Janeiro, Instituto do Açúcar e do Alcool, 1947.
- FRAGINALS, Manuel Moreno. El ingenio, el complejo economico social cubano del azucar. Havana, UNESCO, 1964. t. 1.
- FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. Engenheiros, colonização e cristãos-novos na Bahia colonial. In: SIMPOSIO NACIONAL DE PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, 4., 1969 - Anais.
- FRANÇO, Maria Sylvia de Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. São Paulo, IEB-USP, 1969.
- FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961.
- GAIOSO, Raimundo José de Souza. Compendio histórico-político dos principios da lavoura do Maranhão. Paris, Mongeron, 1818.
- GALLOWAY, J. H. The sugar industry of Pernambuco during the XIX Century. In: THE ASSOCIATION OF AMERICAN GEOGRAPHERS, June, 1968 - Anals.
- GANDAVO, Pero de Magalhães. Tratado na terra do Brasil. In: _____. História da Provincia Santa Cruz e. São Paulo, Obelisco, 1964.
- GLAMMAN, Kristof. European trade, 1500-1750. In: CIPOLLA, Carlo M. The Fontana Economic history of Europe. Grã-Bretanha, 1974. v. 2.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães. Portugal, as frotas de açúcar e as frotas de ouro; 1670-1770. Revista de História, nº 15, jul/set, 1953.
- GOULART, Maurício. A escravidão africana no Brasil. 3 ed. São Paulo, Alfa-Omega, 1975.
- HERKSCHER, Eli F. La época mercantilista. México, Fondo de Cultura Económica, 1943.
- HILL, Christopher. Reformation to industrial revolution. Grã-Bretanha, Pelican Books, 1971.

- HOBSBAWN, E. J. *La crisis del siglo XVII*. In: _____ . En torno a las origines de la Revolución Industrial. Argentina, Siglo XXI, 1971.
- _____. Labouring man. London, Weidenfeld and Nicolson, 1974.
- IDEIA da população da capitania de Pernambuco e das suas anexas ... Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 40.
- INSTITUTO DO AÇUCAR E DO ALCOOL. Alvará de 23 de julho de 1554. Documentos para a História do Açucar, Rio de Janeiro, v. 1.
- KENEDY, John N. *Bahian elites; 1759-1822*. Hispanic American Historic Review, 1973.
- KLEIN, A. Norman. *West African un free labour before and after the rise of the Atlantic slave trade*. In: FONER, Laura & GENOVESE, Eugene, ed. Slavery in the new world. New Jersey, 1969.
- KLEMM, Friedrich. The history of technology. Cambridge Mass, MIT Press, 1964.
- KUTZYNSKI, Jurgen. Evolucion de la clase obrera. Madrid, Guadarrama, 1967.
- LANDES, David S. The urbound prometheus. London, Cambridge University Press, 1969.
- LIPPMANN, Edmund O. Von. História do açucar. Rio de Janeiro, Instituto do Açucar e do Alcool, 1941. t. 2
- LISBOA, João Francisco. Apontamentos para a história do Maranhão. Petrópolis, Vozes, 1976.
- LISBOA, José da Silva. *Carta muito interessante... para o Dr. Domingos Vandelli*. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 32. 1910.
- MALOWIST, Marion. *Les debuts du systeme de plantations dous la periode des grandes decouvertes*. Africana Bulletin, nº 10, 1969.
- MANTOUX, Paul. The industrial revolutions in the eighteenth century. London, Methven, 1970.

- MARCGRAVE, Jorge. Historia natural do Brasil; 1648. São Paulo, Imp. Of. do Estado, 1942.
- MARCHANT, Alexander. Do escambo a escravidão. São Paulo, Nacional, 1943.
- MARGLIN, Stephen et alii. Divisão social do trabalho, ciência, técnica e modo de produção capitalista. Porto, Escurpião, 1974.
- MARX, Karl. Elementos fundamentales para la critica de la economia política. México, Siglo XXI, 1971, v. 2
- MAURO, Frederic. Le Portugal et L'Atlantique au XVII. siècle; 1570/1670. Paris, SEUPEN, 1960.
- MELLO, Evaldo Cabral de. Olinda restaurada. Rio de Janeiro, Fofense-Universitário, 1975.
- MELLO, M. J. de Sampaio e. Novo método de fazer o açúcar ou re forma geral econômica dos engenhos do Brasil. Bahia, Tip. Manuel da Silva Serva, 1816.
- MEMÓRIA sobre o estado actual da fabricação do açúcar no Brasil e os melhoramentos a introduzir; 1842. Brasil Açucareiro, Rio de Janeiro, ago. 1942.
- MERLE, Marcel. L'anticolonialism european de las casas a Marx. Paris, Armando Colin, 1969.
- MORGAN, Edward. American slavery american freedom. New York, Norton, 1975.
- NOVAIS, Fernando. Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial; séculos XVI-XVII. São Paulo, CEBRAP, 1974.
- OFFICIO do Governador D. Fernando José de Portugal; 9 de maio de 1800. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 36:245.
- OFFICIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Souza Coutinho; março de 1798. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, V. 36:16.
- PARECER de Wenceslau Pereira da Silva. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 21.

- PARK, Mungo. *Africa in the days of explorations*. In: OLIVER Roland & OLIVER, Caroline. *Africa in the pays of exploration*. New Jersey, Prentice Hall, 1965.
- PARRY, J. H. *Europa y la expansión del mundo*. México, Fondo de Cultura Econômica, 1968.
- PETRONE, Maria Thereza Lehorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo, Dif. Eur. do Livro, 1968.
- PINHO, Wanderley. *História de um engenho do Recôncavo*. Rio de Janeiro, Valverde, 1946.
- PINTO, Virgilio Noya. *Balço das transformações econômicas no século XIX*. In: *Brasil em perspectiva*. São Paulo, Dif. Eur. do Livro, 1971.
- PITA, Rocha. *História da america portuguesa*. Bahia, Progresso, 1950.
- PORTUGAL, Luis de Almeida, Marquês do Lavradio. *Cartas da Bahia, 1768-1769*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1972 (Série de publicações, 68).
- PRADO, J. F. de Almeida. *A Bahia e as Capitãncias do centro do Brasil; 1530-1626*. São Paulo, Nacional, 1948.
- PRADO, J. F. Almeida. *O Brasil e o colonialismo europeu*. São Paulo, Nacional, 1956.
- PRADO, J. F. de Almeida. *D. João e o início da classe dirigente do Brasil; 1815/1889*. São Paulo, Nacional, 1968.
- PRADO, J. F. de Almeida. *Pernambuco e as capitãncias do norte do Brasil*. São Paulo, Nacional, 1942. t. 3
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Contribuição para análise da questão agrária no Brasil*. *Revista Brasiliense*, São Paulo, nº 28, mar/abr. 1960.
- _____. *Formação do Brasil Contemporâneo; colônia*. São Paulo, Brasiliense, 1963.
- POSTAN, M. M. *The medieval economy and society*. London, Weidenfeld and Nicolson, 1972.
- UM REGIMENTO de feitor-mor de engenho de 1663. *Boletim do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais*, Recife, v. 2, 1953.

- REPRESENTAÇÃO da Câmara de Villa de Santo Amaro da Purificação, em que se protesta contra os vexames que sogriam os seus municipais e pede providências necessárias para evitar. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 36:478.
- REVISTA do Instituto Histórico e Geográfico, t. 3, 1841.
- RICH, E. E. Colonial settlement and its labour problems. In: RICH, E. & WILSON, C. H. Cambridge Economic History of Europe. Cambridge, Ingl., Cambridge University Press, 1967. v.4
- RODRIGUES, José Honório. Agricultura e economia açucareira do século XVIII. Brasil açucareiro, Rio de Janeiro, jun. 1945.
- _____. O Brasil na "História do açúcar", de E. O. von Lippman. Brasil açucareiro, Rio de Janeiro, agos. 1943.
- _____. Discurso sobre os preços do açúcar e tabacos, não serem muito interessantes a Monarquia os seus preços altos.. Brasil açucareiro, Rio de Janeiro, out. 1944.
- _____. Resposta a representação que fizeram os senhores dos engenhos e lavradores de cana do Exmo. Governador da Bahia. Brasil açucareiro, Rio de Janeiro, agos. 1942.
- RUY, Affonso. A primeira revolução social brasileira; 1798. Salvador, Tip. Beneditina, 1951.
- SALVADOR, Vicente do, Frei. História do Brasil; 1500-1627. 3. ed. rev. por Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia. São Paulo, Melhoramentos, 1931.
- SELLA, Domenico. European industries, 1500-1700. IN: CIPOLLA, Carlo M. The Fontana Economic History of Europe. Grã-Bretanha, 1974. v.2
- SERRÃO, J. Verissimo. Do Brasil Filipino ao Brasil de 1940. São Paulo, Nacional, 1968.
- SIMONSEN, Roberto. História econômica do Brasil. São Paulo Nacional, 1962.
- SMITH, Adam. The welth of nations. New York, Modern Library, 1937.
- SOUZA, Gabriel Soares de. Tratado descritivo do Brasil em 1587. São Paulo, Nacional, 1971.
- SPIX, John B. von & MARTIUS, C. F. P. von. Através da Bahia. Bahia, Impr. Of. do Estado, 1916.

- TAUNAY, Affonso de E. Na Bahia colonial; 1610-1774. Rio de Janeiro, Nacional, 1925.
- _____. Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil colonial. CONGRESSO DE HISTÓRIA NACIONAL, 3. Rio de Janeiro, 1941 - Anais. Rio de Janeiro, 1941.
- THOMPSON, E. P. The making of the english working class. Londres, Pelican Books, 1968.
- TOMICH, Pale Wayne. Prelude to emancipation sugar and slave in Martinique, 1830-1848. Tese doutoramento - University of Wiscosin, 1976.
- TOWARDS an international models; european overseas expansion between 1500 and 1800. The Economic History Review, v. 14(1) 1961.
- TREVELYN, G. M. English social history. London, Pelican Books, 1972.
- UNIWIN, George. Industrial organization in the 16th and 17th centuries. London, Frank Cass, 1972.
- URE, Andrew. The philosophy of Manufactures. London, Frank Cass, 1967.
- DE VÁRIOS melhoramentos nos Engenhos de Açúcar das Antilhas aplicáveis no Brasil; Carta de Varnhagem a Cansação de Sinimbu. Brasil Açucareiro, Rio de Janeiro, p.122, agos. 1943.
- VARNHAGEM, Francisco Adolfo. História geral do Brasil. São Paulo, Melhoramentos, 1975. t. 2.
- VIANNA; F. J. Oliveira. Evolução do povo brasileiro. São Paulo, Nacional, 1948.
- VIANNA, Hélio. Estudos de história colonial. São Paulo, Nacional, 1948.
- VIEIRA, Antonio, Padre. Sermões. Porto, Chardron, 1908. v. 11.
- VILAR, Pierre. Oro y moneda en la historia 1450-1920. Barcelona, Ariel, 1969.
- VILHENA, Luiz dos Santos. Notícias soteropolitanas e brasílicas; anot. pelo Prof. Braz do Amaral. Bahia, Imp. Off. do Estado, 1922. v. 1.
- WALSH, R. Notices of Brazil in 1828 and 1829. London 1830. v. 2.
- WATGEN, Hermann. O domínio colonial holandês no Brasil. São Paulo, Nacional, 1938.