

As viagens do *Conceição Esperança* (1820-22)

Renato Leite Marcondes^{*}
José Flávio Motta[#]

*“Senhor Deus dos desgraçados!
Dizei-me vós, Senhor Deus!
Se é loucura... se é verdade
Tanto horror perante os céus?!”*

Antônio de Castro Alves
(*Navio Negreiro*)

Introdução

O tráfico africano para o Brasil foi um dos grandes negócios dos períodos colonial e imperial. O crescimento das exportações e do próprio mercado interno demandava crescentes levas de mão-de-obra, que não podiam ser fornecidas pela imigração voluntária ou pela reprodução da população brasileira. Desse modo, a violência era utilizada para a obtenção desses trabalhadores. Durante toda a vigência do infame comércio de pessoas, dos mais de doze milhões de escravos trazidos para a América pouco mais de cinco milhões desembarcaram no Brasil, quase a metade (44,9%) do total.¹ Daquele total de cativos embarcados nas principais regiões da costa africana, menos de um vigésimo (4,3%), isto é, pouco mais de 540 mil pessoas, compuseram a carga de navios zarpando do Sudeste da África. Quase dois terços (358.000 indivíduos) desse mais de meio milhão de africanos destinaram-se à América do Sul, aí incluídos os diversos portos no Brasil e o Rio da Prata. Especificamente do porto de Moçambique estima-se a saída de 293 mil escravos (cf. Eltis & Richardson, 2010, p. 89-90 e 257).

^{*} Professor Associado, Livre-Docente da FEA/USP – *Campus* de Ribeirão Preto. Professor do Programa de Pós-Graduação em Economia da FEA-RP/USP; membro do N.E.H.D.-Núcleo de Estudos em História Demográfica da FEA/USP. E-mail: rmarcon@usp.br.

[#] Professor Associado, Livre-Docente da FEA/USP. Professor do Programa de Pós-Graduação em Economia do IPE-FEA/USP e do Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH/USP; membro do N.E.H.D.-Núcleo de Estudos em História Demográfica da FEA/USP, e do HERMES & CLIO-Grupo de Estudos e Pesquisa em História Econômica da FEA/USP. E-mail: jflaviom@usp.br.

¹ Consultamos, em 6 de janeiro de 2011, o banco de dados *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, disponível em <http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>.

Essa grande e complexa empresa do tráfico atlântico estruturou-se ao longo do século XVI, mas principalmente a partir do século XVII ganhou dimensões expressivas. Para o funcionamento do negócio tornou-se necessária a mobilização de um conjunto bastante elevado de pessoas, desde o interior africano até os portos na costa, na travessia do Atlântico, nos portos e interior da América e também na Europa. Os recursos envolvidos na empreitada atingiram montantes substanciais, demandando a cooperação de um vasto elenco de patrocinadores e trabalhadores em terra e no mar.²

O comércio atlântico de cativos foi considerado por muitos historiadores e mesmo por viajantes da época como uma atividade de rentabilidade elevada. De modo a ilustrar tal assertiva, podemos citar o estudo de Manolo Florentino, que analisou várias viagens de navios negreiros no início do século XIX. O autor estimou ao redor de 19,2% a dita rentabilidade, no trajeto entre o Rio de Janeiro e Angola (1997, p. 168). Entretanto, a ausência de informações e os relatos de lucros não tão extraordinários, principalmente das companhias européias envolvidas nesse negócio nos séculos anteriores, geraram discussões sobre a efetiva magnitude dos ganhos auferidos. Não obstante, não parece haver dúvida de que era uma atividade lucrativa (cf. Klein, 2004, p. 98-100).³

O Brasil foi, pois, um dos principais destinos do tráfico negreiro transatlântico e, aos poucos, os residentes nas colônias tornaram-se trabalhadores e proprietários dos empreendimentos, principalmente a partir do final do século XVIII (cf. Florentino, 1997). Os produtos coloniais tornaram-se bastante apreciados na África, incrementando as transações.⁴ O tráfico brasileiro concentrou-se nos principais portos coloniais: Salvador,

² Os próprios navios utilizados possuíam mais marinheiros do que os navios de carga de tonelagem semelhante, em razão da necessidade de um número maior de tripulantes para a sobrevivência e segurança dos cativos. Era preciso pessoas qualificadas no tráfico para cuidar da saúde dos escravos desde a África até na América. Em geral, os valores invertidos nas embarcações carregadas para a troca por escravos na África superavam os dos navios tradicionais de carga no Atlântico, à exceção dos galeões de prata e ouro. Por essa mercadoria humana, os africanos recebiam produtos manufaturados de valor elevado, muitas vezes importados da Ásia (como tecidos coloridos de melhor qualidade), da Europa (armas, ferro, facas, machados, panos etc.) e bebidas alcoólicas e tabaco da América. Ver, por exemplo, os estudos de Klein (2004), Lovejoy (2002), Miller (1988), Rediker (2011) e Rodrigues (2005).

³ A essa questão, e com informações concernentes às viagens do *Conceição Esperança*, voltaremos na última seção deste trabalho.

⁴ Corcino Medeiros dos Santos, por exemplo, escreveu: "*Nas exportações do Rio de Janeiro para Benguela aparecem as seguintes mercadorias: açúcar, aguardente, tabaco, farinha de mandioca, café, arroz, algodão e fazendas da Europa. Parece serem as mesmas que eram mandadas para Angola. [...] A compra dos escravos nos portos africanos não era feita somente por gêneros do Brasil e mercadorias da Europa, mas também por dinheiro vivo e ouro em pó, barra ou em objetos.*" (1993, p. 160). Desses

Rio de Janeiro, Recife e São Luís. Os destinos principais dos tumbeiros oriundos destes portos foram a Costa da Mina e Angola. Na segunda metade do século XVIII, o porto do Rio de Janeiro assumiu a liderança desse comércio, atendendo uma vasta região do Centro-Sul da colônia. As demandas concentraram-se inicialmente nas áreas mineradoras e, mais tarde, nas agricultoras, incrementadas a partir da chegada da Corte portuguesa em 1808. O tráfico prosperou nas áreas mais dinâmicas da colônia, onde era mais fácil amearhar os recursos necessários para sua realização. De acordo com o banco de dados do tráfico transatlântico, São Paulo não foi, até o século XVII, um centro de operação direta do tráfico africano.⁵ Todavia, o desenvolvimento econômico e o crescimento demográfico do final do século XVIII e início do XIX possibilitaram um comércio negreiro regular diretamente com a África, especialmente com Moçambique.⁶

Este artigo fundamenta-se nas cartas do traficante paulista Antônio da Silva Prado (1788-1875), mais tarde Barão de Iguape, enviadas a diferentes pessoas relacionadas à negociação.⁷ Elas referem-se, basicamente, às duas viagens a Moçambique do navio negreiro *N. S. Conceição Esperança*, ambas no início da década de 1820. Confirmamos, no banco de dados *Slave Trade*, informações da referida galera, saindo no dia 26 de julho de 1820 de Santos para Moçambique, onde aportou em setembro do mesmo ano. Contudo, no banco de dados em tela, o retorno teria ocorrido apenas em fevereiro de 1822, configurando uma única viagem; as cartas em que nos baseamos indicam ter

produtos, o tabaco e a aguardente foram os mais importantes entre as mercadorias nacionais e os panos de algodão também eram oriundos das Índias.

⁵ Alice Piffer Canabrava (1984) mostrou a ativa participação dos paulistas no envio de escravos para a região do rio da Prata ao final do século XVI e início do XVII. Posteriormente, o Rio de Janeiro centralizou o tráfico do Sudeste. Contudo, verificamos os primeiros registros de portos paulistas de desembarque no banco de dados *Slave Trade* em 1718 e 1719, mas tão-somente em duas viagens abarcando pouco mais de duas centenas de escravos. Destarte, no início do século XVIII foram apenas alguns movimentos episódicos, sem contestar a predominância quase completa do porto do Rio de Janeiro naquele negócio. De fato, tais informações demonstram a profundidade e a abrangência das relações comerciais do tráfico africano no Brasil.

⁶ Sem considerar os casos classificados na denominação conjunta de *Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina*, o banco de dados contém informes de 83 viagens e correspondente desembarque de quase quarenta mil escravos, principalmente em Santos, mas também em São Sebastião, Ubatuba e Cananéia. Se computarmos também os casos imprecisos de destino especificado para São Paulo, os números atingiriam 197 viagens e quase cem mil escravos, principalmente a partir da década de 1830. Essas últimas viagens representaram, entre 1834 e 1850, de 7,7% a 19,8% do total de escravos desembarcados no Brasil. De toda sorte, à província de São Paulo coube parcela expressiva do tráfico no período ilegal, participação esta condicionante e condicionada pelo evoluir econômico e demográfico da região.

⁷ Tal documentação encontra-se atualmente preservada no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

havido de fato duas. A primeira começou em julho de 1820 e o retorno da galera foi em janeiro de 1821; a segunda teve início provavelmente em agosto de 1821, tendo o navio retornado em fevereiro de 1822 ao Rio de Janeiro, de onde se dirigiu a Santos. Assim, estes dois casos foram computados como um só no *Slave Trade* e não estão incluídos no cálculo da participação de São Paulo, pois o desembarque foi no Rio. Como sabemos por meio das cartas, não apenas a partida, mas também a chegada deveria ser computada em Santos. Ainda segundo o banco de dados, a galera tinha 200 toneladas e seu capitão era Agostinho José de Carvalho.⁸

Apesar da unilateralidade da correspondência por nós compulsada, o terceiro copiador de cartas de Antônio da Silva Prado constitui uma preciosa fonte para o estudo do tráfico, em virtude da riqueza de informações sobre a montagem da operação e acerca dos cuidados com vistas ao bom resultado dos negócios.⁹ Em meio à correspondência referente aos vários interesses comerciais de Silva Prado, encontramos

⁸ Valendo-se de informações fornecidas, sobretudo, nos escritos de Thomas Clarkson de fins do século XVIII, Marcus Rediker (2011, p. 73-75) delineou os seguintes comentários sobre os tipos de navios negreiros: “A menor embarcação que Clarkson viu foi uma chalupa, que não era muito incomum no tráfico de escravos, especialmente saindo de portos americanos. A chalupa normalmente variava entre 25 e 75 toneladas, tinha apenas um mastro, massame de proa a popa, e uma vela mestra presa ‘no ponto mais alto do mastro e, embaixo, a um bataló, o que lhe dava uma grande mobilidade’. Ela era bem rápida na água e fácil de manobrar, com calado raso, deslocamento leve, exigindo uma modesta tripulação de cinco a dez homens. [...]”

“No tráfico de escravos eram comuns as embarcações de dois mastros. A escuna, que surgiu nos estaleiros americanos em princípios do século XVIII, é bem exemplificada pela Betsy (...). Descreviam-na como sendo ‘uma boa embarcação de dois conveses, bem calculada para a função de navio negreiro, com capacidade de noventa toneladas, e que pode fazer-se ao mar imediatamente, pois está em boas condições’. O bergantim e o brigue, cujos cascos tinham a mesma forma, mas aprestos diferentes, eram bastante populares no tráfico de escravos, graças, em grande parte, ao seu tamanho médio. Eles tinham capacidade entre trinta e 150 toneladas, sendo que a média dos navios negreiros estava por volta de cem toneladas. (...)”

“Segundo William Falconer, o compilador de um dos maiores dicionários de termos náuticos do século XVIII, o navio [termo que designava tanto um tipo específico quanto embarcações em geral] pertencia ‘à primeira classe de embarcações que navegam o oceano’. Era a maior das embarcações usadas no tráfico de escravos, combinando boa velocidade com grande espaço para carga. Tinha três mastros, cada um dos quais com um mastro real, um mastaréu e provavelmente um mastaréu de joanete. Em sua qualidade de belonave, o navio era uma espécie de ‘fortaleza ou cidadela móvel’, que levava uma bateria de canhões e possuía enorme poder de destruição. Já como navio mercante, tinha maior diversidade de tamanhos, variando de cem até quinhentas toneladas ou até mais (...). A média dos navios negreiros era do tamanho do primeiro visto por Clarkson, de duzentas toneladas, como o Fly.”. Ainda que a galera, uma embarcação de três mastros, não seja um dos tipos explicitamente mencionados por Rediker, a própria tonelagem do *Conceição Esperança*, assim o cremos, colocá-lo-ia no terceiro grupo descrito por esse autor.

⁹ O terceiro copiador de cartas refere-se aos anos de 1821-1822. Ver, também, Petrone (1976, nota 1, p. 4-5).

cerca de cinqüenta cartas relacionadas ao tráfico de escravos. Tal volume impressiona pela profusão de destinatários e pelos detalhes da operação.

Nosso objetivo é tratar de aspectos econômicos concernentes ao tráfico negreiro na década de 1820, enfocando as principais relações mercantis necessárias para a atividade, uma vez que o autor das cartas relacionou-se com diversas pessoas desde a preparação até a conclusão do negócio. Na próxima seção apresentamos a dinâmica econômica e da população escrava paulista naquela época, salientando os negócios de Antônio da Silva Prado. Posteriormente, discutimos a organização do empreendimento do tráfico, compreendendo a formação da sociedade e os preparativos para a viagem. Por fim, analisamos o retorno da viagem atlântica, desde os cuidados com a alimentação e o tratamento dos escravos até os possíveis resultados auferidos.

São Paulo no início do século XIX e o Barão de Iguape

Tem sido refutada pela historiografia a noção de decadência aplicada à Capitania de São Paulo nos meados do século XVIII.¹⁰ Independentemente do quanto o território paulista possa ter se beneficiado dos vínculos com as regiões mineratórias nos primeiros lustros do Setecentos, assumindo uma condição da qual fosse possível “decair” em momento posterior,¹¹ parece-nos bastante plausível, para a primeira metade do século XVIII, uma descrição como a seguinte, constante de trabalho recente de Luna & Klein (2010, p. 69):

¹⁰ Paulo Prado, por exemplo, nos anos de 1920, escreveu: *“Em 1748 considerações administrativas sugeridas pelo conde de Bobadella determinaram o desmembramento dos territórios de Cuiabá e Goiás da capitania de S. Paulo, extinta por alvará desse ano e sujeita ao Rio de Janeiro. Era a confirmação oficial da **decadência da gloriosa Piratininga**, que a tirania estúpida dos capitães-generais e a voracidade do fisco iriam completar de modo lastimável.*

“Até 1765 foi S. Paulo governada pelo comandante da fortaleza de Santos, preposto do governador do Rio de Janeiro. É o mais triste e vergonhoso período da sua existência; mais tarde disse um governador que fora nesse tempo que os paulistas se barbarizaram de vez [...]. Em 1765, restaurado de novo o governo separado em S. Paulo, vem tomar conta da capitania D. Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão, morgado de Matheus.” (Prado, 1925, p. 82-83, negrito nosso). Sobre esse período de decadência paulista e sobre a crítica a essa idéia, ver, entre outros, Bellotto (2007), Blaj (2002), Borrego (2010), Canabrava (2005).

¹¹ Por exemplo, para o estudo do abastecimento da região das Minas Gerais, feito também a partir da capitania de São Paulo, bem como dos efeitos deletérios, sobre esse mercado, da ligação direta aberta entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, ver Zemella (1999).

Embora algum açúcar e aguardente fossem inicialmente produzidos na capitania de São Paulo, esses gêneros supriam apenas as necessidades locais e, dadas as dificuldades de transportá-los dos planaltos interioranos, só na segunda metade do século XVIII eles adquiriram importância como produtos de exportação. A região, distante da sede da autoridade colonial, caracterizava-se pela agricultura de queimada, pequenas povoações costeiras e modestos vilarejos no planalto, com esparsas unidades agrícolas que produziam gêneros de subsistência em áreas cercadas pela mata virgem.

De outra parte, encontra-se bastante difundida a idéia de que a administração de D. Luís Antônio de Souza (1765-1775) representou um ponto de inflexão no que respeita ao evoluir paulista.¹² E, no “florescimento” econômico da capitania, papel de destaque, inequivocamente, coube à lavoura canavieira e à manufatura dos derivados da cana. De fato, Maria Thereza Schorer Petrone (1968, p. 12) salientou ter a administração em tela injetado novo alento à atividade agrícola, em especial à canavieira: *“se é verdade que a lavoura da cana não desaparecera de todo da Capitania, é também verdade que somente a partir do governo do Morgado de Mateus se tornou um empreendimento visando ao mercado mundial.”* Foi igualmente um grande incentivador da lide açucareira o governador Bernardo José de Lorena (1788-1797). Todavia, os maiores frutos fizeram-se presentes no governo seguinte (1797-1802), de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça; a partir daí, escreveu Petrone (1968, p. 15), *“(...) o açúcar vai adquirindo importância sempre maior, transformando-se num dos fatores do progresso pelo qual a Capitania, depois Província de São Paulo, passou na primeira metade do século XIX.”*

Desenvolvendo-se com maior intensidade em algumas regiões do território da capitania, a exemplo do “quadrilátero do açúcar”,¹³ a economia açucareira também foi um marco no que respeita ao emprego da mão-de-obra escrava africana em São Paulo.

¹² *“Pelo exposto, inferimos que às diretrizes estabelecidas por Pombal (...) D. Luís Antônio teria juntado, com objetividade, a sua intuição e a sua inclinação dinâmica por realizar, na capitania que lhe cabia restaurar, um governo progressista. ‘Acréscitar as povoações, estender os domínios, fertilizar os campos, estabelecer fábricas, idear novos caminhos, penetrar sertões incógnitos, descobrir ouro, fortificar Praças, armar o Exército e fazer observar as leis’ foram os propósitos que se dispôs a cumprir, em simbiose com a determinação máxima da metrópole de combater o inimigo espanhol.”* (Bellotto, 2007, p. 313). Ver também, sobre a inflexão a que nos referimos, por exemplo, a dissertação Mont Serrath (2007).

¹³ Assim denominada, segundo Petrone, a região compreendida pelo quadrilátero formado pelas vilas de Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiá. Destoou, pois, essa autora, por exemplo, de Caio Prado Jr. (1981, p. 81) e de Ernani Silva Bruno (1966, p. 117), que compõem o quadrilátero em questão com Porto Feliz em vez de Sorocaba. Escreveu Petrone: *“preferimos Sorocaba a Porto Feliz (...) pois em Sorocaba o cultivo da cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadrados.”* (1968, p. 24).

Esse impacto da lavoura canavieira foi identificado, por exemplo, por Suely Robles de Queiroz (1977, p. 20): *“realmente, é com os canaviais que passam a dominar a paisagem geográfica paulista que a social também se modifica —a lavoura de cana seria a responsável pela introdução em larga escala do braço negro em São Paulo.”* Não obstante, as listas nominativas de habitantes, disponíveis para a capitania paulista, indicam uma expressiva presença de cativos africanos já nos inícios do governo do Morgado de Mateus:

No final da década de 1760, os primeiros anos para os quais dispomos de dados confiáveis, a população atingiu 83.880 pessoas, das quais 23.333 eram escravos africanos; somavam-se a essa população 2.736 índios residentes em aldeamentos. Claramente, a elevada proporção de cativos era incomum para a região, refletindo uma relação mais íntima da economia local com mercados nacionais e internacionais do que no início do século. (Luna & Klein, 2005, p. 45).

Em suma, na virada do século XVIII para o XIX, a capitania de São Paulo apresentava um dinamismo econômico em grande medida assentado na lavoura canavieira e na produção de açúcar e demais derivados da cana. Esse dinamismo imbricou-se a um significativo crescimento demográfico, para o qual importante contribuição foi dada pelo avanço da população escrava proveniente da África. Tal evoluir econômico e demográfico conjugado, ademais, auxiliou na conformação de um contexto favorável ao desenvolvimento da cafeicultura, atividade que, a sua vez, deu continuidade e potencializou aquele evoluir da província paulista ao longo do Oitocentos. Do ponto de vista demográfico, esse movimento, igualmente condicionado pela intensificação do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil, é assim sumariado, por exemplo, por Luna e Klein (2005, p. 137-138):

O crescimento da população de São Paulo, que ocorrera a um ritmo rápido de aproximadamente 2% ao ano no último quartel do século XVIII, de início desacelerou-se para 1,3% ao ano nas duas primeiras décadas do século XIX, mas retornou à notável marca de 2% anuais depois de 1817. No começo, a população livre aumentou em ritmo maior que a escrava. Depois de 1803, porém, a taxa de crescimento da população cativa ultrapassou notavelmente a da população livre, e no período de 1817 até o censo de 1836 atingiu o nível de 2,7% anuais. Em 1803, a população de São Paulo havia aumentado para 188 mil pessoas, das quais 91 mil eram africanas ou de origem africana. Havia mais

de 44 mil cativos e quase 47 mil pessoas livres de cor, que compunham até um terço da população livre. Em 1836 havia na província cerca de 327 mil pessoas, e a população não-branca aumentara para 152 mil, das quais 91 mil eram cativos (destes, 40 mil nascidos na África), e os escravos agora constituíam 28% da população.¹⁴

E é exatamente em 1817 (15 de fevereiro), em São Paulo, que Antônio da Silva Prado, próximo de completar 30 anos de idade, escreveu: “*aqui não há em que se ganhe dinheiro inda quem o tem*”.¹⁵ O negociante paulista voltara há pouco tempo à sua capitania natal. Estivera de 1810 a 1816 em Caetité, na Bahia, e antes disso iniciara sua atividade comercial em Mato Grosso e Goiás. É certo que, ao menos em termos do crescimento demográfico, os dados de Luna & Klein sugerem certo arrefecimento no ritmo verificado nas décadas iniciais do Oitocentos. Mas o futuro Barão, que conseguira amearhar algum cabedal nos anos em que permaneceu na Bahia, apesar da afirmativa pouco encorajadora feita em 1817, manteve-se daí em diante em São Paulo. E, decerto, seus negócios beneficiaram-se do dinamismo econômico que marcaria a capitania/província ao longo do restante de sua vida. Talvez sua reclamação fosse infundada, ou pelo menos condicionada pelo viés originado no contraponto com a economia baiana.¹⁶ Seja como for, estivesse ele verdadeiramente insatisfeito ou não com as oportunidades que encontrou ao chegar da Bahia, “*o fato é que Antônio da Silva Prado, futuro barão de Iguape, deve ter reunido em Caetité capitais suficientes para mais tarde tornar-se, empregando-os em São Paulo, um dos homens mais ricos desta Província.*” (Petrone, 1976, p. 6, negrito nosso).

Os negócios de Prado eram variados. No triênio de 1820 a 1822, quando o *Conceição Esperança* fez suas viagens ao continente africano, assumiram grande relevância, no conjunto daqueles negócios, a atuação como contratador de impostos e como comerciante de gado, em especial bovino.¹⁷ Na Tabela 1 transcrevemos os

¹⁴ Para os informes constantes nesta citação, Luna & Klein basearam-se, em especial, nos Mapas Gerais dos Habitantes da Capitania de São Paulo para 1803 e 1817, bem como no trabalho de Müller (1978).

¹⁵ Em documento que integra o volume da Coleção Antônio da Silva Prado intitulado *Contas correntes da loja de A.S.P. na Bahia, 1812-1818, e copiador de cartas do barão de Iguape*, apud Petrone (1976, p. 7).

¹⁶ “*mesmo em anos posteriores, Prado se queixa dos negócios em São Paulo, comparando-os com a pujança dos do sertão baiano.*” (Petrone, 1976, p. 7).

¹⁷ “*Pode-se distinguir duas fases nesse comércio de gado: na primeira, predominam os negócios de reses, e na segunda, os de bestas. A mudança de interesse deve ter ocorrido entre os anos de 1822 a 1825,*

informes, referentes ao aludido triênio, constantes do *Diário Geral das entradas e saídas em dinheiros pertencentes às transações desta minha casa*, documento sobre o qual Petrone (1976, p. 157) fez a seguinte ressalva:

O “Diário Geral” não constitui uma contabilidade completa dos negócios do comerciante, tanto é que dele, por exemplo, não constam os negócios realizados durante a feira de Sorocaba, tampouco há referência a somas recebidas da venda de reses, de maneira que seu aproveitamento pequena contribuição oferece.

Não obstante essa ressalva, a autora vale-se dessas quantias para enfatizar a importância da atuação de Silva Prado como contratador, pois verifica que, considerada a soma dos três anos em tela, o lucro obtido com o contrato do “novo imposto” (5:273\$000) corresponderia a quase metade do saldo total das entradas e saídas de dinheiro apresentadas no *Diário Geral*.¹⁸

Tabela 1
Entradas e Saídas de Dinheiro em Parte dos Negócios de Antônio da Silva Prado (em réis)

Ano	Entrada	Saída	Saldo
1820	111:923\$881	103:545\$385	8:378\$496
1821	170:553\$705	168:053\$705	2:500\$000
1822	75:802\$833	75:307\$287	495\$546

Fonte: *Diário Geral das entradas e saídas em dinheiros pertencentes às transações desta minha casa* (apud Petrone, 1976, p. 158).

Nesses mais de cinco contos de réis auferidos com o contrato mencionado Petrone computou os dois contos recebidos por Prado “*pelo seu trabalho de*

cujos copiadores de cartas infelizmente foram perdidos.” (Petrone, 1976, p. 9). Serão essas atividades de maior relevância as selecionadas para o estudo citado. De fato, Sérgio Buarque de Holanda, no Prefácio que escreveu para o livro de autoria de sua discípula, referindo-se às transações de Silva Prado feitas em São Paulo e no Sul, observou: “*tamanhas são estas e de tal variedade que, pretender abordá-las em sua totalidade, seria correr o risco de cair num emaranhado de motivos heterogêneos.*” (Petrone, 1976, p. xix).

¹⁸ Cf. Petrone (1976, p. 158-159). Sobre o “novo imposto” escreveu a historiadora (1976, p. 7): “*(...) criado em 1756, recaía sobre vendas de molhados ou botequins, gêneros de importação nas vilas da marinha e, principalmente, sobre os animais vindos do Sul, que passavam por Sorocaba. Por três triênios consecutivos, ele [Antônio da Silva Prado-RL/JFM] e seus sócios foram os contratadores desse imposto.*”

administração”. Transcreveu também essa autora o balanço de 1818, apresentado pelo negociante, no qual a comissão do “novo imposto” comparecia com o valor de 500\$000. É interessante observar, da perspectiva da atividade do futuro Barão de Iguape objeto de nossa atenção neste artigo, outro item desse mesmo balanço. Assim, em 1818, a compor o lado das entradas dessa contabilidade, estava o lucro obtido com a venda de quatro negros, perfazendo 246\$470.¹⁹ É certo que, numa sociedade escravista como a nossa naquele período, a comercialização de quatro pessoas não tornaria o vendedor um traficante de escravos; mas não é menos certo que essa ocupação de Antônio da Silva Prado ficaria caracterizada de forma inequívoca alguns anos mais tarde, com as viagens do *Conceição Esperança* por nós analisadas nas próximas seções. E, ao fim e ao cabo, já em 1818, não podemos deixar de notar que os valores envolvidos no negócio da mercadoria humana representaram cerca de metade do que Prado recebeu pela administração do contrato do “novo imposto”, contrato que, como bem mostrou Petrone, juntamente com o comércio de gado, figurava entre as principais atividades daquele comerciante paulista.

Montagem da empresa traficante

O tráfico de escravos, como sabido, envolvia uma rede complexa de negócios e, por conseguinte, um conjunto variado de pessoas, desde chefes africanos, administradores coloniais, comerciantes locais, pumbeiros e tripulantes, além dos agentes que participavam daquele comércio indiretamente, como os fornecedores de alimentos a serem consumidos pelos cativos, os seguradores, dentre outros. Todos esses indivíduos, desempenhando suas distintas atividades, sustentavam as operações do tráfico. A análise das duas viagens, entre 1820 e 1822, do *Conceição Esperança*, organizadas pelo comerciante Antônio da Silva Prado, permitiu-nos uma observação mais detalhada desse empreendimento.

¹⁹ As cifras referidas neste parágrafo foram extraídas do volume da Coleção Antônio da Silva Prado intitulado *Contas correntes da loja de A.S.P. na Bahia, 1812-1818, e copiador de cartas do barão de Iguape*, apud Petrone (1976, p. 159-160).

Localizamos, na documentação de Silva Prado, uma carta escrita em 1º de março de 1821, cujo destinatário era o sargento-mor João da Silva Machado, então radicado na Vila do Príncipe, no Paraná.²⁰ Como percebemos no trecho abaixo reproduzido, o autor da missiva faz referência tanto à primeira das viagens de sua galera, que retornara de Moçambique em janeiro daquele ano, como à segunda, que ocorreria meses depois. Prado procura confirmar o prévio interesse do sargento-mor em participar do negócio (“*tenho bem em lembrança o que aqui tratamos*”). Essa participação dar-se-ia mediante a subscrição de ações do empreendimento. Notamos, pois, como os contatos mercantis de Silva Prado, estabelecidos em outras transações, a exemplo do comércio de animais, eram utilizados para alcançar pessoas em distintas áreas e alavancar as iniciativas do negociante, no caso, no tráfico negreiro:

No dia 27 do mês próximo passado foram convocados os acionistas para a nova negociação da escravatura para Moçambique com as mesmas condições da passada negociação, e havendo imensos concorrentes não só aqueles que entraram na passada, como outros que tentarão na futura, porém eu tenho bem em lembrança o que aqui tratamos, logo reservei oito ações para vossa Mercê, e o nosso comum amigo Tenente Coronel José Feliz da Silva, e por isso certifique, a aqueles que per tendião, que só serão admitidos quando entrarem com suas respectivas ações que se calcula cada uma de 500\$000 entregando em peças de 6\$400 (...). (3º copiadador, p. 11).

Além de adquirir suas ações, o futuro Barão de Antonina difundia as informações entre os possíveis interessados na região do planalto paranaense, que naquela época pertencia à capitania de São Paulo. A aquisição de uma cota do empreendimento custava relativamente caro, pois a quantia de meio conto de réis permitia a compra de cerca de três escravos na época.²¹ Por fim, os recursos deveriam ser entregues em moedas de ouro, que possuíam melhor aceitação tanto no Brasil quanto, principalmente,

²⁰ Sobre ele escreveu Petrone: “*Na segunda fase de seu comércio de gado, baseado quase exclusivamente em muares, Antônio da Silva Prado tem um sócio: João da Silva Machado, futuro barão de Antonina. [...] Em 1820 Prado tentara interessar Machado na compra de bois nos Campos Gerais. Mais tarde ambos realizaram alguns negócios com bovinos mas, sobre essas transações, não existem maiores informações*] Influente e grande proprietário nos Campos Gerais, sargento-mor de ordenanças na vila do Príncipe, atual Lapa, Machado dedicou-se com muito interesse ao comércio de gado, além de ser também criador. Notabilizou-se, igualmente, pelas expedições que dirigiu para o reconhecimento de áreas desconhecidas, principalmente dos sertões do oeste paranaense. Várias vezes esteve ligado à abertura de estradas ou ao seu melhoramento.” (Petrone, 1976, p. 10).

²¹ Em carta datada aos 29 de agosto de 1821, a João Francisco Vieira de Taubaté, Silva Prado agradeceu a venda de três escravos por 15 dobras cada, ou seja, 192 mil réis (cf. 3º copiadador, p. 87).

na África.²² Ainda nessa carta de 1º de março, para convencer os interessados, utilizava-se da informação acerca do resultado da última negociação, chegada a Santos em janeiro de 1821. Os cativos trazidos, apesar da grande mortalidade na viagem, “*deram não só para o principal, e mais despesas como ainda para o pequeno lucro de 40\$000 a cada ação, e mais será se os direitos vierem livres como presumo.*” (3º copiadador p. 11 verso).²³

Os sócios do empreendimento moravam, sobretudo, em distintas partes de São Paulo, desde a região sulina, passando pelo Oeste e atingindo o vale do Paraíba. Todavia, como Silva Prado mantinha negócios na Bahia, escreveu em 2 de maio de 1821 a João Ferreira Fróes, seu correspondente naquela praça, e informou-o do resultado do empreendimento anterior. É notável como a notícia sobre a primeira viagem do *Conceição Esperança*, nessa carta para o “*amigo Fróes*”, diverge do comentário presente na missiva datada de dois meses antes, para o sargento-mor João Machado. As condições de um negócio tão instável podem ter se modificado, por exemplo, em função da elevada mortalidade entre os africanos trazidos nos seus primeiros dias e semanas na América. E não se pode descartar a possibilidade de que o objetivo ao que tudo indica perseguido na correspondência de março, de assegurar o interesse de Machado e outros eventuais investidores na próxima viagem da galera, responda em parte pela divergência apontada:

²² As moedas de ouro circulavam com ágio naquele momento, isto é, valiam mais do que o seu valor de face e em comparação com as demais moedas, de prata e principalmente cobre, e com as notas do Banco do Brasil. Em carta a João Ferreira Fróes, da Bahia, Silva Prado descrevia a conjuntura daquele maio de 1821 as vésperas do embarque de D. João VI: “*com bem dificuldade tendo conseguido algumas peças de 6\$400 como o prêmio de 20% e no Rio tem chegado a 29% com a ida de S. Majestade para Portugal, porém se for verdade a notícia que não vai mais, pelos acontecimentos do Sábado de aleluia, e Domingo de Páscoa tornará a baixar de prêmio, pois com toda a certeza se tinha embarcado em moeda oito milhões de conta das diferentes pessoas, que acompanhavam a sua majestade.*” (3º copiadador, p. 41 verso e p. 42). Em carta desse mesmo mês, endereçada a José Henriques Pessoa, no Rio de Janeiro, o comerciante paulista comentou a resposta do correspondente baiano: “*Penso virão em conta os escravos na presente viagem que espera de Moçambique, por que dessa foram poucos navios e aquele porto, e da Bahia não pode ir nenhum por falta de peças, pois tanto me avisa o meu amigo Fróes, e assim talvez esta viagem de para o prejuízo da outra passada.*” (3º copiadador, p.84). A restrição monetária mostrou-se elevada naquele momento, pois em carta a Antônio Soares Paiva, no Rio de Janeiro, afirmava, em 20 de outubro de 1821: “*mesmo eu mandei para Moçambique 5 mil peças de 6\$400 as quais consegui com o premio de dez, e 20 por 100, e algumas que restam existem em mãos tão apertadas que presumem que hão de levar para outro mundo.*” (3º copiadador, p. 111 verso).

²³ Esse comentário destoa da observação feita por Prado na carta para José Henriques Pessoa citada na nota anterior. Referimo-nos a essa disparidade a seguir no texto.

Em 21 de janeiro chegou a Santos a Galera Conceição Esperança com menos de 6 meses de viagem de ida e volta a Moçambique e comprando-se naquele porto 461 cativos apenas vendi nesta 214 por morrerem 247 e ainda sim só perdemos de principal em toda negociação R 508\$512 porém eu salvei-me porque tive a comissão de 6% como caixa entrada da quantia de 34:457\$400, e o mesmo aconteceu a todas as embarcações que do Rio de Janeiro foram aquele porto, para onde torna a galera em dias do corrente mês... (3º copiadador, p. 41 verso e p. 42).

A higiene e as provisões para a longa viagem eram muitas vezes inadequadas, acarretando elevada mortalidade entre os cativos.²⁴ Isto decorria também das facilidades em se burlar as exigências para a certificação das condições higiênicas das embarcações. Não obstante, a perda de mais de metade da carga do *Conceição Esperança* superou em muito as proporções entendidas à época como normais, ainda que a ultrapassagem desses índices normais estivesse longe de ser incomum. Assim, por exemplo, José Capela, em seu estudo sobre o tráfico de escravos nos portos de Moçambique (2002, p. 259-260), escreveu:

Por volta de 1820, no percurso de Moçambique para o Rio de Janeiro, tinha-se como regular uma mortandade de 25%. Mas eram freqüentes as circunstâncias em que essa percentagem era ultrapassada. Não apenas em casos de naufrágios, de tempestades, e mesmo de atrasos na viagem que faziam escassear os alimentos e a água. Epidemias e acidentes eram outras tantas causas de mortandade. Numa viagem de 53 dias, de um carregamento à partida de 760 escravos, morreram 399. O armador atribuía a mortandade a um acidente à saída do porto e atraso conseqüente. (...) Outras estimativas, para a viagem entre Quelimane e o Rio de Janeiro, apontam para uma média de 21% de mortes sobre os escravos embarcados.²⁵

A pirataria, outrossim, representava um risco significativo. No caso das embarcações carregando escravos vindos de Moçambique, havia a constante pressão de corsários franceses, que costumavam enviar os cativos pirateados para as ilhas

²⁴ “A viagem de Moçambique português para o Brasil (...) durava praticamente o dobro do tempo em relação à viagem dos portos africanos ocidentais (cerca de 60 dias na primeira e 34 na última). Assim, os escravos embarcados para o Brasil em Moçambique tinham muito mais probabilidades de morrer na viagem do que aqueles embarcados nas colônias africanas ocidentais como Guiné Portuguesa, Cabinda ou Angola.” (Conrad, 1985, p. 45-46).

²⁵ Essa cifra é muito similar à mencionada por Robert Conrad (1985, p. 46), baseado em relatórios consulares britânicos para o período de 1821 a 1825: “Durante esse tempo, entre 91.848 escravos embarcados da África ocidental para o Rio, 5.418, ou pouco menos de 6%, morreram no mar, ao passo que entre os 38.165 escravos embarcados em Moçambique, morreram no mar 7.368, ou cerca de 20%.”

Maurício. O curso era tanto mais freqüente quanto maior fosse a demanda por africanos, a exemplo da década de 1820, quando mais de quatro mil africanos passaram para as mãos de piratas (cf. Florentino, 1997, p. 144).

Pelo fato de o tráfico negreiro ser um negócio de risco elevado, devido à mortalidade elevada de negros durante o trajeto, ao roubo e à pirataria em alto mar, o seguro da atividade era algo imprescindível.²⁶ Dessa forma, os preparativos para a nova viagem do *Conceição Esperança* incluíram a realização do seguro do navio, das mercadorias e do dinheiro embarcado. O resultado da viagem anterior deve ter influenciado a contratação dessa proteção. A galera foi segurada no Rio de Janeiro onde, em função da escala do tráfico, tais operações eram mais comuns.²⁷ As minutas do seguro constaram da carta de Antônio da Silva Prado ao Sr. José Henrique Pessoa, de 20 de maio de 1821. Foram os seguintes os termos propostos:

1º Seguro – O Capitão Antônio da Silva Prado, segura a Galera Conceição Esperança de construção americana, formada de cobre, que está furta no porto de Santos, pronta e próxima a seguir nova viagem de que é capitão o 1º piloto Agostinho José de Carvalho, ou outro por ele. Seguro a dita Galera por conta de quem pertencer, cascos e todos os seus pertences a todo, e qualquer risco cogitado, e não cogitado, que por qualquer forma, ou Manr^o lhe possa acontecer do dito porto de Santos desde o momento que levanta a primeira âncora ao de Moçambique a onde vai fazer a permuta de escravos, sua estada ali e de volta. Para o mesmo porto de Santos com todas as Escalas forçosas, e voluntárias, que hajão de ser mister na ida, e na volta no valor de 15 contos de réis valha mais, ou valha menos a dita galera e todos os seus utensílios, Para a sobre dita viagem.

²⁶ Robert Conrad forneceu um exemplo interessante, no qual se sobressai um elemento adicional a compor esse risco elevado, qual seja, a possibilidade de captura dos tumbeiros pelos navios britânicos, fundamentada pelas limitações ao tráfico então vigentes. Trata-se do brigue *Henriquetta*, de propriedade de João Cardozo dos Santos, que realizou seis viagens à África entre fevereiro de 1825 e junho de 1827: “Os lucros auferidos por esse navio e por outros como ele eram grandes, e foram tomadas medidas sistemáticas para diminuir o impacto financeiro de suas capturas. O ganho líquido das seis viagens registradas do *Henriquetta* foi estimado em 80.000 libras esterlinas (...). Além disso, para maior segurança o *Henriquetta* foi segurado no Rio de Janeiro ... por um prêmio que incluía o risco de captura pelos cruzadores britânicos’. (...) Segurar o lucrativo brigue havia sido uma precaução inteligente tendo em vista o fato de que foi finalmente capturado em setembro de 1827, com 569 escravos o bordo, por F. A. Collier, capitão do H. M. S. *Sybill*, condenado no mês seguinte e vendido em leilão público.” (1985, p. 82).

²⁷ Os valores segurados levantados por Manolo Florentino (1997, p. 166) variavam entre oito e trinta contos de réis, compreendendo o valor do casco, apetrechos e dos gêneros e mantimentos (1997, p. 166). O custo do seguro oscilou entre 4% e 12% do valor segurado.

2º Seguro – Segurar 16:960\$000 e o prêmio que no caso de qualquer sinistro depender com este seguro, declarando ser dita quantia parte de 18:600\$000réis que em dinheiro e gêneros avaliados desde já carregados na galera (...)

3º Seguro – “6:060\$000 (...) que em moeda corrente deu a risco a Luiz Antônio de Carvalho proprietário da Galera Conceição da Esperança Pronta (...)”

4º Seguro – “segurar 1:017\$233 (...) por igual valor dado a risco em gêneros desde já avaliados na referida quantia ao Capitão 1º piloto da Galera Conceição” (3º copiador, p. 48-49)

Os valores alcançados no negócio do tráfico mostraram-se substanciais, pois o total segurado chegou a quase 40 contos de réis. Pouco mais de um terço desse total referiu-se à embarcação e o restante aos gêneros e moedas. Quando Silva Prado acusou o recebimento das quatro apólices o total alçava-se a quase 42 contos. Interessante notarmos que os termos do seguro acima descritos, os quais, no caso da embarcação, cobriam a viagem de ida e a de volta, bem como a estada em Moçambique, não fazem menção à carga humana a ser adquirida. Decerto, a definição do número de escravos embarcados e as próprias características dessas pessoas (distribuição sexual e etária, por exemplo), seriam elementos importantes a informar o ajuste dos valores segurados. Infelizmente, não temos esses informes para o caso do *Conceição Esperança*, para nenhuma das duas viagens aqui analisadas.²⁸

Levando em conta o caso inglês, percebemos que o seguro da carga humana era sem dúvida bastante complexo, dando margem a inúmeros conflitos entre traficantes e companhias de seguro e ao estabelecimento do correspondente aparato legal. Uma ilustração disto é dada por Rediker (2011, p. 297), ao descrever a determinação exarada em 1785 por um tribunal da Inglaterra, vinculada ao, à época, “*aceso debate sobre a desumanidade dos navios negreiros*” e à elevada incidência, nos registros dos médicos daquelas embarcações, de casos de suicídio de cativos:

As companhias de seguro eram obrigadas a pagar por escravos que morressem em insurreições, mas não pelos que morressem de melancolia,

²⁸ Assim, por exemplo, não sabemos se as elevadas perdas entre os cativos adquiridos na primeira viagem foram em alguma medida ressarcidas por conta de uma cobertura referente àquela carga.

abstinência ou desespero. Mais especificamente: “não cabia indenização nos casos em que os escravos se atiravam ao mar.”²⁹

Entre os gêneros embarcados para a viagem à África do *Conceição Esperança* havia açúcar, como relata o missivista a Cipriano da Silva Proost, em Santos, aos 22 de maio de 1821: “Sobre o açúcar para Moçambique já comprei e a 2\$200, e fez bem não comprar a caixa” (3º copiadador, p. 49 verso). Houve também negociação para incluir a aguardente, observada numa carta enviada a Vieira, de Taubaté: “Quanto sobrar as pipas de aguardente que quer mandar por s/c para Moçambique só com a vista podemos tratar disto estando presente o capitão Agostinho José de Carvalho.” (3º copiadador, p. 18 verso e 19). Deste modo, além do dinheiro em moedas de ouro, utilizavam-se também produtos da terra, como o açúcar e a aguardente.

As evidências apresentadas demonstram a necessidade de uma ampla rede de pessoas para mobilizar recursos e atuar efetivamente na operação traficante. A articulação desses indivíduos realizada por Antonio da Silva Prado revelou-se elemento chave para a viabilização do negócio. A rede de confiança, parceria, amizade e parentesco, estabelecida por ele em seus vários empreendimentos, foi peça fundamental para o bom funcionamento das operações.

Retorno da viagem

Houve toda uma preparação para a chegada da galera com os escravos a bordo. Em Santos, eles seriam recolhidos à casa do Tororó, mas entre uma viagem e outra foi

²⁹ O mesmo autor comentou o caso do *Zong*, ocorrido em 1781: “O capitão Luke Collingwood navegava com sua tripulação de dezessete homens, mais uma ‘carga’ de 470 escravos apinhados, da África Ocidental para a Jamaica. Logo difundiu-se uma enfermidade no navio: sessenta africanos e sete membros da tripulação pereceram. Temendo uma ‘viagem fracassada’, Collingwood reuniu os membros da tripulação e disse-lhes que ‘se os escravos morressem de morte natural, isso significaria uma perda para os proprietários do navio; mas se fossem jogados no mar, a perda seria da companhia de seguros’. (...) Naquela noite a tripulação atirou ao mar 54 escravos de mãos amarradas. Dois dias depois atiraram outros 42, e mais 26 pouco tempo depois. Dez escravos assistiram ao pavoroso espetáculo e se atiraram ao mar por vontade própria, aumentando o número de óbitos para 132. (...) O caso foi parar na justiça quando a companhia de seguros recusou-se a pagar o exigido, e os proprietários entraram com uma ação contra ela.” (Rediker, 2011, p. 248). Em nota de rodapé, Rediker contou o fim da história: “O tribunal decidiu que a seguradora não devia pagar pelos escravos assassinados” (p. 405).

necessária sua reforma.³⁰ A preocupação com a alimentação e até a vestimenta dos escravos mostrou-se grande, como na carta ao correspondente em Santos, Capitão Cipriano da Silva Proost, de 19 de setembro de 1821. Silva Prado informava que o capitão do navio compraria em Moçambique os panos para as vestimentas exíguas dos escravos:

Para a chegada dos escravos nesta viagem que se espera suponho não se precisar de tangas, por que recomendei ao Capitão comprasse em Moçambique, fazendas da Índia que ali há para vir munido de tangas. (3º copiadador, p. 97 verso).

Com relação aos alimentos, identificamos a preocupação do negociante em carta anterior, datada aos 17 de janeiro de 1821, referente, portanto, à primeira viagem do *Conceição Esperança*. Também destinada a Proost, nela havia a recomendação acerca dos gêneros a serem utilizados na alimentação dos cativos chegados da África naquele mês. Adicionalmente, o futuro barão sugeria que o preparo da comida fosse feito na própria galera e levado aos escravos desembarcados, o que implicava que a atracação do navio fosse realizada de modo a facilitar o trânsito dos alimentos preparados:

Pelo corrente saberemos se é verdade a notícia D. Agostinho (...) de farinha estamos servidos. Segundo seu aviso, a carne se não chegou, penso não tardara a lhe ser entregue, agora restamos alguns alqueires de feijão. Que se precisa bem como o arranjo para se fazer a comida para a escravatura, e só me lembra mandar cozinhar mesmo na embarcação e conduzir-se em gamelas para o Tororó por isso na chegada de Agostinho faça-lhe ver isto para que ele atraque a embarcação perto da terra, e em lugar que nos fique mais perto. (3º copiadador, p.1 verso).

Percebemos, ademais, o emprego do charque para a alimentação dos cativos oriundos do Rio de Janeiro. Também atinente à primeira das viagens do *Conceição Esperança*, a carta de fevereiro de 1821, enviada ao sargento-mor Manuel Moreira Lírio, trazia a seguinte informação:

³⁰ Silva Prado escreveu ao governador provisório solicitando a reforma da casa. Há pelo menos duas cartas remetidas a Daniel Pedro Müller demandando a reedificação da casa e oferecendo madeiras de sua chácara. No final parece ter arcado com parte dos custos da reforma, como demonstra a carta a Proost, em 6 de dezembro de 1821: “Respeito ao Tororó basta fazer o conserto, que medir sem ser da maior necessidade, sendo necessário seja tapada a abertura que tem no oitom(?), e as janelas bastará pauapicallas evitando grande despesa, pois é a minha custa, e demais, pouca, ou nem um demora terão ai os escravos.” (3º copiadador, p. 131).

Mais lhe creditei R\$158\$712 importância das 100 @ de charque que me remeteu pela Sumaca Carlota a ser entregue em Santos ao Capitão Cipriano da Silva Proost,(?) Charque chegou no mesmo dia que a Galera vinda de Moçambique, e por isso cumpre-me agradecer-lhe a prontidão com que me remeteu. (3º copiadador, p. 10).

Como houve naquela primeira viagem escala no Rio de Janeiro, Silva Prado tentou, na segunda expedição da galera, minimizar a estada lá para evitar prejuízo com perdas de escravos. Dirigindo-se novamente ao sargento Lírio, em 11 de janeiro de 1822, informava a necessidade de ir até Santos para ter isenção de direitos tributários:

A Segunda (22/12/1821) com esta recebi a carta que me inclui do Capitão Agostinho José de Carvalho em que me participa fazer escala por esse porto, e como suponho já ai ter chegado, e regressado para Santos onde é o destino dos escravos, mesmo por que neste porto são livres de direitos 500 escravos, cuja graça obtive de sua majestade por isso nada tenho que providenciar a este respeito. (3º copiadador, p.143).

Uma grande preocupação era com as doenças dos cativos. Apesar da esperança de não precisarem ficar em quarentena para serem vendidos logo, notamos cuidados para reduzir a mortalidade, como na carta ao capitão do navio datada aos 7 de março de 1821: *“quando Vossa Mercê vier, sem que cumpra vierem os dois mal convalescidos por que com o excesso de viagem podem piorar como aconteceu com os que vieram e por isso acertado inda lá ficarem.”* (3º copiadador, p. 16?).

Quando da chegada da primeira viagem ao final de janeiro de 1821, Silva Prado escreveu uma correspondência variada, quase toda em um único dia, endereçada a várias pessoas no interior da capitania, especialmente em Itu, Sorocaba, Piracicaba, Campinas e Taubaté, divulgando a disponibilidade de escravos novos. Não eram necessariamente sócios do empreendimento, mas possíveis compradores dos cativos. Eles deveriam difundir a informação aos interessados em suas respectivas regiões. Logo depois ele próprio seguiu para Santos, a fim de receber os escravos e verificar seu número, condições e o tratamento a eles dispensado. Alguns compradores também desejavam ver os cativos em Santos, como o Capitão Floriano de Camargo Penteado, radicado em Campinas. Assim, muitos negócios eram fechados em Santos. Evidenciamos, destarte, a importância dessa rede de relações para um resultado favorável com o tráfico.

A correspondência demonstra a necessidade de uma atenção contínua durante as diversas etapas do negócio para o seu sucesso. Contudo, mesmo assim, as dificuldades conjunturais, como a mortalidade elevada na viagem atlântica, poderiam onerar o empreendimento, tornando-o de retorno negativo. Como observamos na carta ao Fróes, de 2 de maio de 1821, na primeira viagem do *Conceição Esperança*, dos 461 cativos embarcados, apenas 214 sobreviveram. Vale dizer, mais da metade (53,6%) faleceu na viagem ou nos primeiros dias ou semanas no Brasil. Mesmo assim, esta operação produziu tão-somente um pequeno prejuízo aos sócios.

Não dispomos de comentários similares do comerciante acerca da segunda viagem da galera, mas o banco de dados *Slave Trade* informa a saída de 389 escravos da África e a chegada de 265 no Rio de Janeiro. Nessa última operação, comparada à primeira, a proporção das perdas (31,9%) revelou-se bastante inferior, ainda que neste último percentual não se tenha computado a mortalidade nos primeiros dias no Brasil.³¹ Percebemos, ademais, ter sido embarcado na África um número de cativos aproximadamente 15% menor. Talvez essa diminuição estivesse relacionada à mortalidade elevada ocorrida na viagem anterior, ou decorresse de uma eventual maior dificuldade, na segunda operação, de completar o espaço disponível nos porões do navio. Desse modo, provavelmente essa última viagem pode ter sido lucrativa, antes do mais, em função da menor mortalidade. Os empreendimentos reportados apontam para uma grande divergência de resultados, decorrente do risco inerente ao próprio negócio, mas não contrariam a existência de retornos elevados. Tais retornos, sem dúvida, ajudavam a formar as expectativas dos participantes da empreitada.³²

³¹ Apesar da mortalidade para Moçambique mostrar-se em geral superior à dos demais trajetos, as mortalidades verificadas nessas duas operações superaram as relatadas pela historiografia para essa rota. De acordo com o banco de dados *Slave Trade*, a mortalidade durante a viagem transatlântica entre o Sudeste africano (incluindo as Ilhas do Índico) e Brasil chegou a 16,9% de 1821 a 1825, percentual apenas um pouco inferior ao indicado por José Capela, por nós referido na seção anterior deste artigo.

³² Por exemplo, Marcus Rediker (2011, p. 56-57), com a atenção principalmente voltada para o tráfico negreiro no Setecentos, tendo à frente a Inglaterra, escreveu: “Os comerciantes britânicos e americanos tentavam a sorte num negócio que exigia grandes investimentos e implicava enormes riscos. Nos primeiros tempos, pequenos investidores e investidores medianos, inclusive artesãos, podiam ganhar dinheiro adquirindo cotas-partes ou embarcando uma pequena carga num navio negreiro, mas já no século XVIII o comércio era fortemente controlado por comerciantes que tinham grandes somas de capital e, em sua maioria, experiência e conhecimento do negócio. Como escreveu John Lord Sheffield [John Baker-Holroyd, 1735-1821, à época Baron Sheffield e, em 1816, Earl of Sheffield-RL/JFM], em 1790, isso queria dizer que o tráfico era um empreendimento de ‘homens de capital, e os eventuais aventureiros serão

O estudo de José Capela traz inúmeros exemplos que atestam esse retorno elevado. Um dos mais emblemáticos é o do *União Feliz*, do armador Antônio Dias Correia. Viajando de Moçambique ao Rio de Janeiro no primeiro semestre de 1819, esse navio teve uma carga comprada de 910 cativos. Um acidente na saída implicou atraso e, em decorrência da morte em terra de 130 escravos, o embarque de 760 africanos, dos quais chegaram ao destino apenas 358. Mesmo assim, a viagem teria produzido um lucro bruto superior a trinta contos de réis, estimado pelo autor com base num custo total de pouco mais de 25 contos (valor de 28\$000 atribuído a cada um dos 910 escravos comprados).³³ Um lucro, portanto, muito expressivo, e “isto em um caso em que o navio chega ao destino com pouco mais de um terço da carga” (Capela, 2002, p. 205). As experiências vivenciadas pela galera de Silva Prado corroboram, pois, o que, numa perspectiva mais geral, afirmou o estudioso português:

No que diz respeito a Moçambique, é por demais evidente que, não obstante o curto período em que se desenvolveu,³⁴ o negócio era atractivo. (...) A sobrelotação dos navios, a saída dos navios fora das monções, a acumulação de escravos à espera de embarque, o tratamento a bordo, o mau estado das embarcações, se, por um lado, provocavam desastres e falências freqüentes, por outro, indiciam o fascínio do negócio, o ganho aparentemente fácil. Tudo leva a crer que um carregamento de escravos, feito em condições razoáveis e normais, era um bom negócio. Outra questão, a abordar em outro lugar, é a de saber se o negócio de escravos é susceptível de funcionamento em condições “razoáveis e normais”. (Capela, 2002, p. 201-202).



desestimulados a entrar no negócio'. Os lucros desses grandes comerciantes podiam ser extraordinários, chegando a cem por cento sobre o investimento se tudo corresse bem, mas as perdas podiam ser igualmente imensas, por causa dos riscos de doença, insurreição, naufrágio e captura por corsários inimigos. A taxa média de lucro obtida por aqueles que investiam no tráfico de escravos no século XVIII ficava entre nove e dez por cento, o que era considerável, mas não excessivo para os padrões da época.”

³³ Sobre esse valor de 28\$000 que utiliza em seu cálculo do lucro bruto escreveu ainda Capela: “Dada a quantidade é de crer que o preço médio unitário fosse razoavelmente mais baixo” (2002, p. 204)

³⁴ “Há boas razões para acreditar que o tráfico transatlântico sistemático a partir de Moçambique, com envolvimento de armadores de praças portuguesas, brasileiras ou moçambicanas, não existiu antes da década de 90. Havia, no entanto, o já referido tráfico com destino a S. Domingos e a Havana.” (Capela, 2002, p. 69).

Em suma, o tráfico de escravos revelou-se um grande negócio que necessitava de uma ampla rede de pessoas e recursos para a sua operação. Desde o interior moçambicano até o planalto paulista e paranaense, analisamos alguns elos dessa rede por meio da correspondência de um controlador, Antonio da Silva Prado. As tarefas executadas por ele compreenderam a mobilização de um grande volume financeiro dos sócios e a administração das entradas e saídas do caixa. Uma complexa e ampla rede foi estabelecida para o funcionamento do tráfico africano, que se mostrou muito arriscado e sujeito a grandes instabilidades. A criação de condições para a operação do tráfico a partir do Brasil diretamente com a África revelou-se uma condição inequívoca para a continuidade do uso em larga escala do escravo africano nas lavouras brasileiras após a independência.

Referências bibliográficas:

- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2.ed. revista. São Paulo: Alameda, 2007.
- BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; FAPESP, 2002.
- BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010.
- BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao país dos paulistas. Ensaio sobre a ocupação da área vicentina e a formação de sua economia e de sua sociedade nos tempos coloniais*. Rio de Janeiro: Livr. José Olympio Ed., 1966.
- CANABRAVA, Alice Piffer. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na Capitania de São Paulo, 1765-1767. In: CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec; UNESP; ABPHE, 2005, p. 169-202.
- CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata: 1580-1640*. 2ª edição. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1984.

- CAPELA, José. *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique, 1733-1904*. Porto: Edições Afrontamento, 2002.
- CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- ELTIS, David & RICHARDSON, David. *Atlas of the transatlantic slave trade*. New Haven & London: Yale University Press, 2010.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto: FUNPEC, 2004.
- LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2005.
- LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.
- MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade (1730-1830)*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.
- MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada. Formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo. Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da Independência*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília: INL, 1976.
- PRADO, Paulo. *Paulística. História de S. Paulo*. São Paulo: Companhia Graphico-Editora Monteiro Lobato, 1925.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo – Colônia*. 17.ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1981.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis de. *Escravidão negra em São Paulo: um estudo das tensões provocadas pelo escravismo no século XIX*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

- REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2.ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1990.