

agora são as coisas, talvez não ocorra tão facilmente".¹²² Antes da Revolução Americana, a opinião pública inglesa em geral aceitava a posição do comerciante de escravos:

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

3. O comércio britânico e o comércio marítimo triangular

A. O COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

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

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

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

As ilhas das Índias Ocidentais tornaram-se o núcleo central do Império Britânico, postos de imensa importância para a grandeza e a prosperidade da Inglaterra. Foram os escravos negros que fizeram dessas colônias canavieiras as colônias mais preciosas de que se tem notícia em todos os anais do imperialismo. Para Postlethwayt, eles eram “o esteio e apoio fundamental” das colônias, “pessoas valiosas” cujo trabalho fornecia à Inglaterra todos os pro-

ductos agrícolas das fazendas. O Império Britânico era “uma superestrutura magnificente do poder naval e do comércio americano sobre uma fundação africana”.⁵

Sir Josiah Child calculava que todo inglês nas Índias Ocidentais, “com os dez negros que trabalham com ele, contando o que comem, usam e vestem, daria emprego a quatro homens na Inglaterra”.⁶ Pelos cálculos de Davenant, uma pessoa nas ilhas, branca ou negra, era tão rentável quanto sete na Inglaterra.⁷ Outro autor avaliava que cada família nas Índias Ocidentais dava emprego a cinco marinheiros e outros tantos artesãos, manufatureiros e comerciantes, e que cada branco nas ilhas gerava dez libras anuais de lucro líquido para a Inglaterra, vinte vezes mais que seu equivalente dentro do país.⁸ William Wood estimou que um lucro de sete xelins anuais *per capita* era suficiente para enriquecer um país; cada branco nas colônias dava um lucro de mais de sete libras.⁹ Sir Dalby Thomas ia além: cada trabalhador nos canaviais era 130 vezes mais lucrativo para a Inglaterra do que um morador do país.¹⁰ O professor Pitman estimou que as fazendas das Índias Ocidentais britânicas, em 1775, valiam 50 milhões de libras esterlinas,¹¹ e os próprios fazendeiros chegaram a um valor de 70 milhões em 1788.¹² Em 1798, Pitt calculou que a renda anual proveniente das fazendas das Índias Ocidentais equivalia a 4 milhões de libras, em comparação a 1 milhão proveniente do resto do mundo.¹³ Como escreveu Adam Smith: “Os lucros de uma fazenda canvieira em qualquer uma de nossas colônias das Índias Ocidentais são geralmente muito maiores do que os de qualquer outra cultura agrícola que se conheça na Europa ou na América”.¹⁴

Segundo Davenant, o total comercializado pela Inglaterra no final do século xvii gerava um lucro de 2 milhões de libras. O comércio dos produtos coloniais respondia por 600 mil libras; a reexportação dos produtos coloniais, por 120 mil libras; o comércio europeu, africano e levantino, por outras 600 mil libras; o co-

mércio com as Índias Orientais, por 500 mil libras; e a reexportação de produtos das Índias Orientais, por 180 mil libras.¹⁵

Em 1776, sir Charles Whitworth fez uma compilação completa, a partir dos registros oficiais, das importações e exportações da Grã-Bretanha entre os anos de 1697 e 1773. Seu livro é inestimável para se ter uma ideia da importância relativa das colônias caribenhas e continentais no Império Britânico setecentista. Em 1697, as colônias das Índias Ocidentais forneceram 9% das importações britânicas, e as colônias do continente, 8%; enquanto isso, 4% das exportações britânicas foram para as Índias Ocidentais, e um pouco menos de 4% para o continente; por fim, as Índias Ocidentais responderam por 7% de todo o comércio britânico, e o continente, por 6%. Em 1773, as Índias Ocidentais ainda se mantiveram à frente, embora, como mercado exportador, tenham ficado atrás das colônias do continente, com população branca mais numerosa. Naquele ano, quase um quarto das importações britânicas veio do Caribe, e um oitavo do continente; o Caribe consumiu um pouco mais de 8% das exportações britânicas, e o continente, 16%; finalmente, 15% do comércio total da Grã-Bretanha realizou-se com as Índias Ocidentais, e 14% com o continente. Tomando os totais para os anos de 1714 a 1773 e incluindo nesses totais o comércio com novas aquisições — colônias estrangeiras ocupadas temporariamente por forças britânicas durante a guerra ou colônias estrangeiras em geral —, temos o seguinte quadro: um quinto das importações britânicas veio do Caribe, e um nono do continente; 6% das exportações britânicas foram para o Caribe, e, para o continente, 9%; do comércio exterior total da Grã-Bretanha, 12% foram com o Caribe, e 10% com o continente. Nesses mesmos anos, 0,5% das importações britânicas veio da África, e 2% das exportações britânicas foram para a África, enquanto o comércio africano representava quase 1,5% do comércio britânico total. Portanto, deixando de fora as

colônias monocultoras do continente (Virgínia, Maryland, Carolina, Geórgia), o comércio triangular e o comércio das Índias Ocidentais representaram praticamente um sétimo do comércio total britânico durante os anos de 1714 a 1773.

O valor impressionante das colônias das Índias Ocidentais pode ser apresentado de maneira mais vívida comparando-se com a ilha colonial britânica com as colônias do continente. Em 1697, as importações britânicas de Barbados foram o quíntuplo da soma das importações das colônias cerealistas,* as exportações para Barbados foram ligeiramente maiores. A pequena ilha de Barbados, com seus 430 quilômetros quadrados, valia mais para o capitaismo britânico do que a Nova Inglaterra, Nova York e a Pensilvânia somadas. Em 1773, as importações britânicas da Jamaica representaram mais que o quíntuplo de todas as importações somadas das colônias cerealistas; as exportações britânicas para a Jamaica foram quase um terço maiores do que as destinadas à Nova Inglaterra e ficaram apenas um pouco abaixo das destinadas a Nova York e Pensilvânia juntas. Para os anos 1714-73, as importações britânicas de Monserrat foram o triplo das importações da Pensilvânia; as importações de Nevis foram quase o dobro das de Nova York; as importações de Antígua foram mais do que o triplo das da Nova Inglaterra. As importações de Barbados foram mais do que o dobro daquelas provenientes das colônias cerealistas; as importações da Jamaica foram quase o sétuplo. Nos mesmos anos, a Jamaica era, como mercado importador, tão valiosa quanto a Nova Inglaterra; Barbados e Antígua somadas significavam tanto quanto Nova York para os exportadores britânicos; Monserrat e Nevis juntas eram um mercado melhor do que a Pensilvânia. As exportações britânicas para a África nesses anos eram apenas 10% menores do que as destinadas à Nova Inglaterra-

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

ra, ao passo que as importações britânicas da África ficaram 25% acima das de Nova York e representaram mais do que o dobro que as da Pensilvânia.¹⁶

Os mercantilistas estavam entusiasmados. O comércio triangular e o comércio associado com as ilhas canavieiras, devido à navegação mercantil que incentivavam, eram mais valiosos para a Inglaterra do que suas minas de estanho ou carvão.¹⁷ Eram colônias ideais. Não fosse por elas, a Grã-Bretanha não teria ouro nem prata, exceto o que recebesse do comércio ilícito com as colônias espanholas, e ficaria com uma balança comercial desfavorável.¹⁸ Os produtos tropicais, ao contrário dos do norte do continente, não concorriam com sua produção interna. Mostravam poucos sinais daquele desenvolvimento industrial que era o receio constante no que se referia ao continente. A grande população negra era uma garantia eficaz contra aspirações à independência.¹⁹ Tudo isso se combinava numa só palavra: açúcar. "O prazer, a glória e a grandeza da Inglaterra", escreveu sir Dalby Thomas, "têm sido mais fomentados pelo açúcar do que por qualquer outra mercadoria, sem excetuar a lã."²⁰

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

são uma força para a metrópole, enquanto estão sob boa disciplina, enquanto são estritamente levadas a observar as leis fundamentais do país, e enquanto se mantêm sob sua dependência.

Mas, não sendo assim, elas são piores do que membros amputados do corpo político, sendo em verdade como armas ofensivas arrebatadas a uma nação que se voltam contra ela tão logo tenham ocasião.²¹

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

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

O elemento que dava sustentação a esse edifício eram as Leis de Navegação, "medidas inglesas concebidas para finalidades inglesas".²³ As Leis de Navegação visavam aos holandeses — "os pais adotivos", como diz Andrews, das primeiras colônias britânicas²⁴ —, que forneciam crédito, entregavam mercadorias, compravam produtos coloniais, faziam o frete para a Europa, tudo a tarifas mais atraentes do que os britânicos poderiam oferecer num mercado livre. Mas as leis visavam também aos escoceses e aos irlandeses,²⁵ e a tentativa da Escócia de criar uma Companhia Africana independente²⁶ gerou grandes temores na Inglaterra e, em larga medida, foi responsável pela Lei da União em 1707. As ilhas canavieiras protestavam contra esse monopólio comercial. Aqueles que, em 1840, foram os mais veementes na oposição ao livre-comércio tinham sido, em 1660, seus mais ardorosos defensores. Em 1666, o governador de Barbados pedia "licença para ser direto com Sua Majestade, pois ele chegou ao nó

do problema. [...] O livre-comércio é a vida de todas as colônias [...] quem aconselhou Sua Majestade a restringir e tolher suas colônias é mais um mercador do que um bom súdito".²⁷ Seu sucessor repetiu a advertência: "Os senhores devem abrir os portos [das colônias] a todos os que forem comerciar com elas. A maneira usual que foi adotada para as novas fazendas é, em minha humilde opinião, um pouco errônea. Meus lordes, a Lei de Comércio e Navegação na Inglaterra certamente será, com o tempo, a ruína de todas as fazendas estrangeiras de Sua Majestade".²⁸ Os lordes da Câmara do Comércio decidiram "dar-lhe uma advertência por defender essa máxima do livre-comércio" e o repreenderam severamente por "esses princípios perigosos que ele sustenta, contrários às leis estabelecidas do reino e à sua evidente vantagem".²⁹

Essas ideias subversivas não podiam ser toleradas numa época que ouvia demandas para a ampliação das Leis de Navegação, mediante a inclusão de cláusula para que os navios "ingleses" fossem construídos com madeira inglesa e usando lona feita por ingleses, e que se aprovasse uma legislação determinando que os mortos fossem sepultados com mortalhas de lã inglesa e todos os escravos e trabalhadores das plantações fossem obrigados a usar lãs inglesas, a fim de incentivar a principal indústria da Inglaterra. Os negros, item de exportação mais importante da África, e o açúcar, item mais importante de exportação das Índias Ocidentais, eram as principais mercadorias enumeradas nas Leis de Navegação. Mas os fazendeiros de cana das Índias Ocidentais nunca aceitaram essas limitações a seu comércio. Finalmente, em 1739 eles conseguiram uma alteração na citada legislação, mas tão limitada e incluindo apenas mercados estrangeiros tão pobres na Europa — ao sul do cabo Finisterra — que as vantagens foram nulas. Todavia, mesmo essa concessão, por irrisória que fosse, despertou a ira dos mercadores ingleses. Como declarava uma petição de Liverpool antes que a medida se sagra-se lei, "ela será

altamente prejudicial em muitos casos aos negócios e às manufaturas, ao comércio e à navegação da Grã-Bretanha em geral e deste porto em particular".³⁰ Cem anos depois, voltaria a se travar o mesmo conflito, em forma mais aguçada, entre o monopólio e o livre-comércio, entre o mercantilismo e o *laissez-faire*. Os antagonistas eram os mesmos: comerciantes e industriais britânicos de um lado, fazendeiros de cana das Índias Ocidentais de outro. Mas o capitalismo britânico, agora inteiramente favorável ao monopólio, era antes inteiramente favorável ao livre-comércio; os fazendeiros das Índias Ocidentais, por outro lado, esqueceram todos os seus nobres sentimentos em favor do livre-comércio e se aferraram tenazmente ao princípio do monopólio que antes condenavam por torná-los "escravos dos comerciantes".³¹

B. A NAVEGAÇÃO COMERCIAL E A CONSTRUÇÃO NAVAL

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

Em 1678, os membros da Comissão Aduaneira declararam que o comércio de produtos coloniais era um dos grandes sustentáculos da navegação mercantil e dos marinheiros da Inglaterra e um dos principais setores do comércio britânico.³⁴ Aqui também as colônias açucareiras estavam muito à frente das colônias cerealistas. O número de navios ingleses com destino às colônias canavieiras era maior do que os destinados à soma de todas as colônias do continente. Em 1690, as colônias canavieiras empregavam 114 navios, com 13 600 toneladas e 1203 marinheiros; as colônias continentais, 111 navios, com 14 320 toneladas e 1271 marinheiros.³⁵ Entre 1710 e 1714, seguiram 122 mil toneladas de carga marítima britânica para as Índias Ocidentais, e 112 mil para o continente.³⁶ O comércio com as Índias Ocidentais em 1709 empregava 10% da frota britânica utilizada no comércio exterior.³⁷ Entre 1709 e 1787, a frota britânica usada no comércio exterior quadruplicou,³⁸ o número de navios que zarpavam para a África se multiplicou doze vezes, e a tonelagem, onze vezes.³⁹

A construção naval na Inglaterra recebeu um estímulo direto do comércio marítimo triangular. Construíam-se navios especiais para o tráfico negro, somando capacidade e velocidade na tentativa de reduzir a mortalidade. Muitos armadores de Liverpool eram também comerciantes de escravos. A principal firma era a Baker & Dawson, uma das maiores exportadoras de escravos para as Índias Ocidentais e, a partir de 1783, fornecedora de escravos para as colônias espanholas. John Gorell era um dos membros baseados em Liverpool da Companhia de Mercadores em Comércio com a África. John Okill, um dos armadores mais prósperos de Liverpool, também era associado, mas parecia evitar o tráfico de escravos. Num porto cuja prosperidade estava intimamente vinculada ao comércio de escravos, William Rathbone era uma excentricidade em sua recusa de fornecer madeira para a

construção de navios destinados ao tráfico negro,⁴⁰ que empregava metade dos marinheiros de Liverpool.⁴¹

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

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

As ilhas canavieiras deram ainda outra contribuição ao desenvolvimento da navegação comercial. A economia específica desenvolvida nas Índias Ocidentais se concentrava nos produtos agrícolas para exportação, enquanto os alimentos eram importados. O mais importante de todos os gêneros alimentícios era o peixe, artigo caro ao coração de todo mercantilista, pois dava emprego aos navios e formação aos marinheiros. A Inglaterra aprovou leis incentivando o consumo de peixe. A sexta-feira e o sábado eram dias reservados ao peixe. Ele era um item importante na

dieta dos escravos nas fazendas, e o comércio do arenque inglês tinha como mercado principal as fazendas de cana-de-açúcar.⁴⁶ O setor pesqueiro da Terra Nova dependia em grau considerável da exportação anual de peixe seco para as Índias Ocidentais, os refugos ou "peixes de pobre" que não se prestavam "a nenhum outro consumo".⁴⁷ Assim se alimentou uma tradição das Índias Ocidentais. Ainda hoje, o bacalhau salgado importado é um prato favorito em praticamente todos os lares prósperos das Índias Ocidentais; mas, se ainda não se presta "a nenhum outro consumo", isso não sabemos.

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

Os mercadores das Índias Ocidentais começaram a lidar pessoalmente com o problema. Organizaram uma força especial de guardas para cuidar dos roubos e montaram um registro geral dos estivadores que descarregavam os navios das Índias Ocidentais. Fizeram pressão junto ao Parlamento e por fim conseguiram um decreto autorizando a construção das Docas das Índias Ocidentais. Receberam o monopólio por 21 anos para carregar e descarregar navios do comércio com as Índias Ocidentais. A pedra fundamental foi assentada em 1800, e a cerimônia seguiu-se uma

elegante recepção para os dignitários presentes, não faltando o devido brinde à prosperidade das colônias das Índias Ocidentais. As docas foram inauguradas publicamente em 1802: o primeiro navio recebeu o nome do primeiro-ministro, o segundo foi carregado com seiscentas toneladas de açúcar.⁴⁸

C. O CRESCIMENTO DAS GRANDES CIDADES PORTUÁRIAS DA INGLATERRA

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

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

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

Não existe um tijolo na cidade que não tenha sido cimentado com o sangue de um escravo. Mansões suntuosas, padrões de vida luxuosos, criadagens de libré foram frutos da riqueza construída

com os gemidos e sofrimentos dos escravos comprados e vendidos pelos mercadores de Bristol. [...] Em sua simplicidade infantil, podiam não sentir a iniquidade daquele comércio, mas podiam sentir que era lucrativo.⁵¹

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

Quando Bristol foi suplantada por Liverpool no tráfico de escravos, a cidade transferiu sua atenção do comércio triangular para o comércio açucareiro direto. Ela diminuiu o número de navios para a África e aumentou o número de navios direto para o Caribe. Em 1700, o porto tinha 46 navios empregados no comércio com as Índias Ocidentais.⁵³ Em 1787, havia trinta navios de Bristol no comércio escravo e 72 no comércio com as Índias Ocidentais; aqueles com uma média de 140 toneladas cada, estes com 240.⁵⁴ Em 1788, o número de navios de Bristol em comércio com as ilhas Leeward era igual — e com a Jamaica, quase igual — ao de navios empregados no comércio com a África.⁵⁵ Quase um terço da tonelagem que entrava e mais de um terço da tonelagem que saía de Bristol se referiam ao comércio com as colônias açucareiras,⁵⁶ e havia o festivo costume em Bristol de celebrar a chegada do primeiro navio açucareiro do ano com a distribuição de vinho por conta do feliz proprietário.⁵⁷ O comércio com as Índias Ocidentais rendia a Bristol o dobro do que a cidade auferia com todo o restante do comércio praticado no ultramar. Ainda em 1830, cinco oitavos das atividades comerciais desempenhadas pela cidade se deviam às Índias Ocidentais, e dizia-se em 1833 que, sem as ilhas, Bristol não passaria de um porto de pesca.⁵⁸

Bristol tinha sua própria Sociedade das Índias Ocidentais. A Câmara Municipal distribuía fundos para aliviar os problemas causados por incêndios nas ilhas canaveiras. Era usual que os filhos mais jovens e os sócios mais novos das empresas passassem alguns anos nas fazendas antes de entrar no ramo na própria Inglaterra. No século XVIII, os membros do Parlamento por Bristol estavam frequentemente associados, de uma maneira ou de outra, às fazendas canaveiras, e essas ilhas se tornaram tão importantes para Bristol que, na primeira metade do século XIX, a cidade sempre esteve representada no Parlamento por algum proprietário das Índias Ocidentais — um Baillie, um Protheroe ou um Miles. James Evan Baillie exortou seus concidadãos a não deitar o machado nas raízes de suas fortunas apoiando a abolição da escravatura nas ilhas.⁵⁹ Sua prosperidade pessoal também estava em jogo. As indenizações pagas à família pelos numerosos escravos que possuíam em Trinidad e na Guiana Inglesa ultrapassaram 62 mil libras.⁶⁰ Bristol apresentou oposição cerrada ao nivelamento das tarifas sobre o açúcar, que deu o golpe de misericórdia no monopólio das Índias Ocidentais. A partir daí, o comércio de Bristol com as Índias Ocidentais declinou rapidamente. Em 1847, 40% da tonelagem do porto tinha como destino as Índias Ocidentais, e os navios que voltavam das ilhas representavam meros 11%. Em 1871, nenhum navio saiu de Bristol com destino à Jamaica, e a tonelagem vinda das ilhas não alcançou nem 2% das chegadas. O comércio de Bristol com as ilhas só ressurgiu no final do século XIX, com a entrada da banana no mercado mundial.⁶¹

O que o comércio com as Índias Ocidentais fez para Bristol, o tráfico de escravos fez para Liverpool. Em 1565, Liverpool tinha 138 chefes de família, apenas sete ruas habitadas e doze navios de 223 toneladas em sua marinha mercante. Até o final do século

xvii, o único evento local de alguma importância foi o cerco da cidade durante a Guerra Civil inglesa.⁶² Na coleta de impostos para a construção de navios, Strafford tributou Liverpool em quinze libras; Bristol pagou 2 mil libras.⁶³ A frota entrando em Liverpool aumentou quatro vezes e meia entre 1709 e 1771; a tonelagem de saída aumentou seis vezes e meia. O número de navios pertencentes ao porto quadruplicou no mesmo período, e a tonelagem e a quantidade de marinheiros mais que sextuplicaram.⁶⁴ A receita alfandegária disparou de uma média de 51 mil libras entre os anos de 1750 e 1757 para 648 mil em 1785.⁶⁵ As taxas portuárias aumentaram duas vezes e meia entre 1752 e 1771.⁶⁶ A população passou de 5 mil habitantes em 1700 para 34 mil em 1773. Em 1770, Liverpool já tinha fama suficiente como cidade integrante do mundo comercial para que Arthur Young fosse visitá-la em suas viagens pela Inglaterra.⁶⁷

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

Era comum dizer que várias das ruas principais de Liverpool tinham sido traçadas pelas correntes dos escravos africanos, e que as paredes das casas haviam sido cimentadas pelo seu sangue.⁶⁹ Uma rua tinha o apelido de "Travessa do Negro".⁷⁰ O prédio da Alfândega, em tijolo vermelho, era decorado com cabeças de negros.⁷¹ Conta uma história que um ator na cidade foi vaiado pelo público ao se apresentar bêbado, e não pela primeira vez; então

ele se aprumou e declarou com ar majestoso e ofendido: "Não vim aqui para ser insultado por um bando de canalhas, numa cidade infernal onde cada tijolo é cimentado com o sangue de um africano".⁷²

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

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

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

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

D. OS PRODUTOS DO COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

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

As amplas ramificações do comércio de escravos na indústria inglesa são exemplificadas por este carregamento para a África no ano de 1787: artigos de algodão e linho, lenços de seda, tecidos

grosseiros de lã azul e vermelha, tecidos de fibra tingida encarnada, chapéus finos e rústicos, gorros de lã penteada, armas de fogo, pólvora, munição, sabres, barras de chumbo, barras de ferro, bacias de estanho, panelas e frigideiras de cobre, bules de ferro, ferragens de diversos tipos, peças de vidro e cerâmica, baús de couro e camurça, contas e miçangas variadas, anéis e enfeites de ouro e prata, papel, tecidos xadrez finos e grosseiros, toucas e camisas de folhos de linho, bebidas inglesas e estrangeiras e tabaco.⁷⁹

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

1. Lã

Antes do extraordinário desenvolvimento da indústria de tecidos de algodão na Revolução Industrial, a lã era a menina dos olhos das manufaturas inglesas. Figurava em lugar de destaque em todas as considerações a respeito do tráfico de escravos nos cem anos que se seguiram a 1680. O carregamento de um navio negreiro não estaria completo se não tivesse alguns artigos de lã — sarjas de lã penteada, lãs finas, *perpetuanas* [uma sarja mais resistente], lãs cruas de fio longo. Às vezes o tecido tinha o nome do local onde era fabricado inicialmente. O Bridwaters representava a participação de Bridgewater no mercado colonial; o Welsh Plaines, um tecido de lã dos mais simples, era feito em Gales e no oeste da Inglaterra.

Um comitê parlamentar de 1695 expressou a opinião pública de que o comércio com a África era um incentivo à manufatura de lã.⁸⁰ Entre os argumentos apresentados para demonstrar a

importância do tráfico de escravos, as exportações de lã sempre apareciam em primeiro lugar. Um panfleto de 1680, ilustrando a utilidade pública e as vantagens do comércio africano, começa com "a exportação de nossas manufaturas nativas de lã e outras em grande quantidade, que antes eram em sua maioria importadas da Holanda [...] com isso, a lã desta nação é muito mais consumida e usada do que anteriormente, e empregam-se muitos milhares de pobres".⁸¹ Da mesma forma, a Real Companhia Africana afirmou numa petição, em 1696, que o tráfico negroiro deveria ter o apoio da Inglaterra, porque fomentava as exportações de artigos de lã e outros manufaturados ingleses.⁸²

As manufaturas de lã do reino desempenharam um papel importante na longa e acirrada controvérsia que se travou entre a Real Companhia Africana e os comerciantes independentes. Os fornecedores da companhia argumentavam que os entrelopos transtornavam e tumultuavam o comércio, e que o setor declinou quando foi alterado o monopólio da companhia. Em 1694, os fabricantes de tecidos de Witney fizeram uma petição ao Parlamento defendendo o monopólio. Os trabalhadores têxteis de Shrewsbury seguiram o exemplo em 1696, e os tecelões de Kidderminster também, com duas petições no mesmo ano. Em 1709 foi a vez dos tecelões de Exeter e dos comerciantes de lã de Londres, e em 1713 vários comerciantes envolvidos com artigos de lã também tomaram o partido da companhia.⁸³

Mas, de modo geral, o peso dos interesses do setor da lã pendia mais para o lado dos comerciantes autônomos. Devido ao monopólio, a companhia podia "forçar os comerciantes a determinar quantidade e preço, comprimento, largura e peso".⁸⁴ O monopólio significava um único comprador e um único vendedor. Um fiscal da alfândega testemunhou que as exportações de lã eram maiores quando havia liberdade de comércio. Segundo o depoimento de dois comerciantes londrinos em 1693, o monopólio

lã tinha reduzido as exportações de lã em quase um terço. Suffolk exportava 25 mil peças de lã por ano; dois anos após a incorporação da companhia, o número diminuiu para quinhentas peças.⁸⁵ Em 1690, os tecelões de Suffolk e Essex e os manufatureiros de Exeter fizeram uma petição contra o monopólio da companhia. Exeter fez novas petições em 1694, 1696, 1709, 1710 e 1711 em favor do livre-comércio. Os comerciantes de lã do reino reclamaram em 1694 que as restrições tinham reduzido muito suas vendas. Outras petições semelhantes contra o monopólio foram apresentadas pelos exportadores de lã de Londres e pelos comerciantes de lã de Plymouth em 1710, e, em 1711, pelos negociantes de lã de Totnes e Ashburton, pelos manufatureiros de lã de Kidderminster e pelos Empreendedores Mercantis de Minehead envolvidos na manufatura de lã.⁸⁶

Outras petições ao Parlamento frisavam a importância do mercado colonial para a indústria da lã. Em 1690, os fazendeiros da Jamaica protestaram contra o monopólio da companhia, que desencorajava o comércio, sobretudo o de lã. Uma petição de Manchester em 1704 mostrou que a lã inglesa era exportada para a Holanda, Hamburgo e o Oriente em troca de linho e fios de linho que, depois de manufaturados, eram remetidos para as colônias. Os comerciantes e exportadores de Liverpool, em 1709 e em 1715, sustentaram que o monopólio da companhia era prejudicial ao setor da lã. Petições do norte industrial em 1735 revelaram que Wakefield, Halifax, Burnley, Colne e Kendal tinham interesse na manufatura de artigos de lã para a África e as Índias Ocidentais.⁸⁷

A presença destacada de artigos de lã em mercados tropicais deve ser atribuída à política deliberada do mercantilismo britânico. Argumentou-se em 1732, em nome das colônias continentais, que a Pensilvânia consumia sozinha uma quantidade de lã importada da Inglaterra maior do que todas as ilhas canaviais somadas, e que Nova York consumia mais do que qualquer ilha

canaveira, à exceção da Jamaica.⁸⁸ Os artigos de lã eram mais adequados a esses climas mais frios, e os fazendeiros de Barbados preferiam tecidos leves de algodão, fáceis de lavar.⁸⁹ Mas a lã era um item fundamental das exportações inglesas, e considerações de ordem climática eram sutilezas requintadas demais para o espírito mercantilista. Qualquer pessoa familiarizada com a sociedade atual das Índias Ocidentais britânicas pode constatar a força da tradição assim alimentada. Até hoje são comuns as roupas íntimas de lã, embora especialmente entre a geração mais velha, e os ternos de sarja de lã azul ainda indicam o homem bem vestido. Tal como o inglês e ao contrário do norte-americano nas colônias, a classe média de cor no Caribe imita ainda hoje as modas da Inglaterra, dando preferência aos tecidos mais pesados que são tão ridículos e desconfortáveis num clima tropical.

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

2. A manufatura algodoeira

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

* Isto é, Manchester. (N. T.)

O crescimento de Manchester estava intimamente ligado ao de Liverpool, com sua saída para o mar e o mercado mundial. O capital acumulado por Liverpool com o tráfico de escravos foi para o interior, fertilizando as energias de Manchester; os artigos de Manchester para a África eram levados até a costa nos navios negreiros de Liverpool. O mercado externo para Lancashire significava basicamente as fazendas das Índias Ocidentais e a África. As exportações foram de 14 mil libras em 1739; em 1759, tinham se multiplicado quase oito vezes; em 1779, foram de 303 mil libras. Até 1770, um terço dessas exportações ia para a costa escrava, e metade para as colônias americanas e das Índias Ocidentais.⁹¹ Foi essa tremenda dependência do comércio triangular que gerou Manchester.

Os artigos de lã leve tinham grande demanda na costa escrava; da mesma forma as sedas, desde que fossem bem coloridas e com grandes estampas floridas. Mas os favoritos eram os artigos de algodão, pois o africano já estava acostumado a roupas de algodão rústico azul e branco, que ele mesmo manufaturava, e desde o começo os panos listrados para usar na cintura, chamados *annabasses*, eram um componente constante na carga de todo traficante de escravos. Os tecidos indianos, banidos da Inglaterra, logo monopolizaram o mercado africano. *Brawls*, *tapcells*, *nicca-nees*, *cuttanees*, *buckshaws*, *nillias*, *salenpores*:* essas fazendas indianas eram altamente apreciadas, e no entanto outro poderoso interesse econômico se introduziu na órbita do tráfico de escravos. Manchester tentou concorrer com a Companhia das Índias Orientais. As *buffas*, por exemplo, eram panos baratos de morim tingido, vindos do Oriente, que foram copiados na Inglaterra para

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

o mercado africano. Mas o atraso dos processos ingleses de tingimento impedia que Manchester obtivesse os vermelhos, verdes e amarelos — cores populares na costa — em tonalidades que fossem firmes e não desbotassem. Manchester não conseguiu imitar as cores desses algodões indianos, e existem dados mostrando que os fabricantes de algodão da Normandia também não conseguiram aprender os segredos do Oriente.

Manchester teve mais sorte no comércio de axadrezados de algodão e linho, embora os números para a primeira metade do século XVIII não sejam fidedignos. As guerras europeias e coloniais de 1739-48 e a reorganização pela qual a Companhia Africana passou até 1750 fizeram despencar o comércio de algodão na África, e quando ele se recuperou após 1750, as exportações indianas foram insuficientes para atender à demanda. Os manufatureiros ingleses não deixaram passar essa oportunidade de empurrar seus artigos. Em 1752, a exportação de axadrezados de algodão e linho, só da Inglaterra, foi de 57 mil libras; em 1763, ao final da Guerra dos Sete Anos, alcançou a cifra extraordinária de 302 mil libras; depois de 1767, porém, permaneceu entre 100 mil e 200 mil libras, quando a Índia voltou a se mostrar uma forte concorrente.

As estatísticas disponíveis não permitem uma comparação entre o valor dos tecidos ingleses de algodão xadrez e o das peças de algodão indiano exportados para a África, visto que aqueles aparecem por valor, e estas, por quantidade. Mas o aumento das exportações de algodão indiano e inglês para a África fornece algumas indicações da importância do mercado africano. As exportações totais de algodão em 1751 foram de 214 600 libras; em 1763, mais que o dobro; em 1772, mais que o quádruplo; mas em 1780, em decorrência da Revolução Americana, diminuíram para 195 900 libras. O efeito da guerra sobre os mercados das fazendas e dos escravos é evidente. Em 1780, os axadrezados tinham

deixado de ser um item importante da indústria cotonificia. Mas a guerra não foi, sozinha, a única responsável. Manchester só podia atender ao mercado africano quando os algodões indianos estavam caros ou escassos. Para o mercado das fazendas coloniais, o essencial era o preço baixo, e em 1780 o algodão bruto vinha se tornando cada vez mais caro, na medida em que a oferta estava muito abaixo da demanda gerada pelas novas invenções.⁹²

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

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

sócio de uma grande empresa de Manchester, fabricante de tecidos xadrez, representou Liverpool na diretoria da firma no período de 1753 a 1756. Cuidou da equipagem da expedição que capturou o Senegal em 1758 e se empenhou em conseguir o contrato para o fornecimento de víveres para as tropas. Um dos financiadores da malograda máquina de fição de Lewis Paul, que pretendia revolucionar a indústria cotonifícia, acusado abertamente de tentar monopolizar a importação de algodão bruto, Touchet somava a suas várias atividades empresariais uma sociedade com seus irmãos em cerca de vinte navios empregados no comércio com as Índias Ocidentais. Ele deixou uma grande fortuna ao morrer, e em seu necrológio foi descrito como "o comerciante e manufatureiro mais importante de Manchester, admirável por suas grandes capacidades e rigorosa integridade, por sua benevolência universal e préstimos à humanidade". Dois autores modernos nos deixaram esta descrição: "Qual Ícaro voando alto demais", ele surge como "o primeiro grande financista que o comércio de Manchester produziu, e certamente um dos primeiros casos de um manchesteriano que se dedicava ao mesmo tempo à manufatura e a empreendimentos financeiros e comerciais de grande escala na City e no exterior".⁹⁷

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

Manchester recebeu um duplo estímulo do comércio colonial. Fornecia os artigos necessários para a costa escrava e as fa-

zendas coloniais, mas seus manufatureiros dependiam, por sua vez, do fornecimento da matéria-prima. O interesse econômico de Manchester nas ilhas era duplicado.

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

Mas, no começo do século xviii, a Inglaterra dependia das ilhas das Índias Ocidentais numa faixa de dois terços a três quartos do total de seu algodão bruto. Apesar disso, o algodão ocupava geralmente um lugar secundário nos interesses do fazendeiro das ilhas, e, por mais que os fazendeiros, tomados em conjunto, vissem com alguma preocupação o cultivo do algodão na Índia, na África ou no Brasil, o produto continuava em segundo plano. Opondo-se à conservação de Guadalupe em 1763, os argumentos apresentados pelo setor das Índias Ocidentais se concentraram no peso econômico do açúcar, embora o autor de um panfleto da mesma época tivesse apontado justamente as exportações de algodão de Guadalupe para a Inglaterra como razão para manter a

ilha.⁹⁹ Mas o consumo britânico era pequeno e a contribuição das Índias Ocidentais era bem-vinda. Em 1764, as importações britânicas de algodão bruto chegaram a quase 4 milhões de libras; as Índias Ocidentais forneceram metade. Em 1780, a Grã-Bretanha importou mais de 6,5 milhões de libras; as Índias Ocidentais forneceram dois terços.¹⁰⁰

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

Foi um mau presságio para os fazendeiros das Índias Ocidentais, coincidindo, ademais, com outro fenômeno significativo. Durante a Revolução Americana, as exportações de têxteis de Manchester para o continente europeu quase triplicaram.¹⁰¹ A Revolução em si criou outro mercado importante para Manchester e os Estados Unidos independentes, numa época em que a descaroçadora estava logo para surgir. Assim, o algodão começava a alcançar o mercado mundial, tanto nas exportações quanto nas importações. O ensolarado céu caribenho se toldava com uma nuvem não muito visível, mas agourenta, e a suave brisa das Índias

Ocidentais estava soprando os prenúncios do futuro. Ela anunciava o furacão político que se aproximava, o qual — parafraseando Edmund Burke ao descrever aqueles flagelos da natureza comuns nas Índias Ocidentais —, se não corrigiu os vícios do fazendeiro de cana, ao menos abateu seu orgulho.

3. Refinação do açúcar

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

A primeira referência à refinação de açúcar na Inglaterra é uma ordem do Conselho Privado em 1615, proibindo a estrangeiros construir usinas de açúcar ou exercer o ofício de refinação.¹⁰² A importância da indústria aumentou proporcionalmente à sua produção nos canaviais, e também à medida que o açúcar, com a difusão do chá e do café, deixou de ser um luxo da monarquia e passou a ser um dos gêneros de primeira necessidade.

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

A indústria de refinação do açúcar em Bristol era uma das mais importantes do reino. Foi em Bristol, no ano de 1654, que o diarista Evelyn viu pela primeira vez o método de fabricar açúcar

em cubos,¹⁰⁴ e nos anais da história da cidade o açúcar aparece como presente oferecido a seus visitantes ilustres — Richard, filho de Oliver Cromwell, e o rei Carlos II, que, em retribuição, sagrou cavaleiros quatro mercadores.¹⁰⁵

Em 1799, havia vinte refinarias em Bristol, com produção proporcionalmente superior à de Londres, levando-se em conta o tamanho e a população de ambas. O açúcar de Bristol era considerado superior em qualidade, e a cidade, estando próxima dos fornecedores de carvão para abastecer as fornalhas, podia vendê-lo a preços mais baixos do que os de Londres. Por sua localização geográfica, Bristol atendia aos mercados da Irlanda, do sul de Galês e do oeste da Inglaterra.¹⁰⁶ O açúcar refinado foi por muito tempo um dos produtos principais de Bristol. Os refinadores locais fizeram uma petição ao Parlamento em 1789 contra a extinção do tráfico escravo, do qual “dependem o bem-estar e a prosperidade, se não a existência concreta, das ilhas das Índias Ocidentais”.¹⁰⁷ Em 1811, havia dezesseis refinarias na cidade, cujas ligações com essa atividade só cessaram no final do século XIX, quando a banana substituiu o açúcar.¹⁰⁸

Alguns dos cidadãos mais importantes de Bristol estavam ligados ao setor de refinação do açúcar. Robert Aldworth, conselheiro municipal do século XVII, era identificado diretamente com a refinação, sendo ao mesmo tempo um comerciante que construiu dois estaleiros para acomodar a frota que aumentara.¹⁰⁹ William Miles foi o maior refinador do século XVIII. Sua carreira é típica de muitos outros casos. Miles chegou a Bristol com poucos centavos no bolso, trabalhou como carregador, aprendeu o ofício num estaleiro de construção naval, economizou quinze libras e foi para a Jamaica como carpinteiro de bordo num navio mercante. Comprou uma ou duas barricas de açúcar, vendeu o produto em Bristol com enorme lucro e, com essa receita, comprou artigos de grande demanda na Jamaica e repetiu o investi-

mento anterior. Miles logo enriqueceu e se estabeleceu em Bristol como refinador. Essa foi a origem humilde de uma das maiores riquezas amalhadas no comércio com as Índias Ocidentais. Tendo o filho como sócio, Miles, com sua fortuna, pôde lhe dar um cheque de 100 mil libras para se casar com a filha de um clérigo da aristocracia. Miles tornou-se conselheiro municipal e morreu rico, coberto de honrarias; o filho continuou a comerciar com as Índias Ocidentais, principalmente açúcar e escravos, e ao morrer em 1848 deixou bens avaliados em mais de 1 milhão de libras.¹¹⁰ Em 1833, ele possuía 663 escravos em Trinidad e na Jamaica, pelos quais recebeu uma indenização de 17 850 libras.¹¹¹

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

Em sua maioria, as refinarias ficavam na capital e nos arredores — eram oitenta, contra as vinte de Bristol. Em 1774, havia

oito refinarias em Liverpool, e uma delas, a firma dos Brancker, também envolvida no tráfico de escravos, era uma das maiores de todo o reino.¹¹³ Havia outras em Manchester, Chester, Lancashire, Whitehaven, Newcastle, Hull, Southampton e Warrington.

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

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

1698 foi ainda mais drástico. A tarifa sobre o açúcar mascavo das Índias Ocidentais baixou de quatro para três libras francesas, enquanto a tarifa sobre o açúcar refinado passou de oito para 22,5 libras francesas. Esse último valor era igual à tarifa imposta sobre o açúcar refinado de países estrangeiros: “A natureza drástica da proteção concedida aos refinadores franceses, em detrimento de seus compatriotas nas colônias, é evidente.”¹¹⁶

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

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

todas as ilhas Leeward somadas, e no entanto as exportações das ilhas Leeward ultrapassavam as da Jamaica. "Disso se deduz naturalmente que nem metade de suas terras é cultivada atualmente, e que a Grã-Bretanha não colhe nem metade dos benefícios de sua colônia, o que ela poderia fazer se estivesse plenamente colonizada."¹¹⁹

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

Outra crise nas relações entre produtores e beneficiadores se desenvolveu durante a Revolução Americana. As importações de açúcar diminuíram em um terço entre 1774 e 1780. Os preços estavam altos, e os refinadores, aflitos, fizeram uma petição ao Parlamento, solicitando que fosse autorizada a entrada de cargas apreendidas. Nas entrelinhas dos depoimentos ouvidos pelo comitê parlamentar sobre o tema, podemos ver o conflito de interesses entre refinador e plantador. Os preços altos beneficiavam os fazendeiros, enquanto os refinadores reivindicavam um maior volume, que os fazendeiros não queriam, ou não podiam, fornecer. Se não quisessem, que fossem obrigados: os refinadores de Bristol recomendaram "uma lei salutar", que tornasse "do interesse das colônias açucareiras britânicas ampliar o cultivo de suas terras, a fim de lhes permitir que aumentem a produção e enviem

maiores quantidades de açúcar para a Grã-Bretanha, tornando-se assim mais úteis à sua terra matriz, a seu comércio, à navegação mercantil e à receita."¹²¹ Se não pudessem, que se comprasse açúcar de outro lugar — das colônias francesas, por exemplo. "Se eu fosse um refinador", declarou um depoente, atacadista de gêneros alimentícios, "sem dúvida preferiria os açúcares de São Domingos a qualquer outro."¹²² Abria-se o abismo a seus pés, mas o fazendeiro de cana, com a cabeça orgulhosamente empinada, prosseguia em seu caminho salmodiando a lição que os mercantilistas lhe tinham ensinado e que ele, sem muito siso, aprendera de cor e salteado.

4. A destilação de rum

Outra matéria-prima colonial deu origem a mais um setor industrial inglês. Um dos subprodutos mais importantes do açúcar é o melaço de cana, que serve para fabricar rum. Mas o rum nunca alcançou a importância do algodão, e muito menos a do açúcar, como contribuição à indústria britânica; em parte, talvez, porque se importava diretamente das ilhas uma grande quantidade de rum já pronto. As importações das ilhas passaram de 58 mil galões em 1721 para 320 mil em 1730. Em 1763, atingiram 1,25 milhão de galões, quantidade que aumentou gradualmente para mais de 2 milhões entre 1765 e 1779.¹²³

O rum era indispensável nos pesqueiros e no comércio de peles, bem como componente da ração naval. Mas sua ligação com o comércio marítimo triangular era ainda mais direta. O rum era essencial no carregamento do navio negroiro, em particular do navio negroiro das colônias americanas. Nenhum comerciante de escravos podia se dar ao luxo de dispensar uma carga de rum. Era lucrativo difundir o gosto pela bebida na costa africana. Os negros que vendiam os escravos eram assediados com doses de rum; sob insistência, bebiam até perder a cabeça, e então fechavam o

negócio.¹²⁴ Muitas vezes o vendedor, com a bolsa cheia do ouro que recebera por seus escravos, cometia a tolice de aceitar um convite do capitão do navio negreiro para jantar. Embebedavam-no e, no dia seguinte, o sujeito acordava descobrindo que o dinheiro sumira e ele mesmo estava nu, marcado a ferro e escravizado junto com suas próprias vítimas, para grande divertimento dos marujos.¹²⁵ Em 1765, foram instaladas duas destilarias em Liverpool, com a finalidade expressa de abastecer os navios com destilado à África.¹²⁶ De igual importância para o mercantilista era que o melão também servia para fazer conhaque e vinhos inferiores importados da França. As destilarias eram provas importantes do interesse econômico de Bristol nas plantações de cana, e os destiladores remetiam inúmeras reclamações ao Parlamento defendendo seus interesses contra a importação de conhaques franceses. O bispo Berkeley apenas expressava o sentimento dominante quando perguntou em tom cáustico e numa linguagem rigorosamente mercantilista: "Se a embriaguez é um mal necessário, os homens não podem também se embriagar com o crescimento de seu país?"

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

Os fazendeiros das Índias Ocidentais alegavam que o rum produzido por eles equivalia a um quarto do valor de todos os outros produtos. Proibir a venda de rum, portanto, seria a ruína deles, e levaria as pessoas a procurar substitutos estrangeiros. Os fazendeiros esperavam que a eliminação dos males causados pelo excesso de bebidas alcoólicas não acarretasse a destruição do setor açucareiro.¹²⁷ Do ponto de vista deles, a questão não era se as pessoas podiam beber, e sim o que elas beberiam. O gim, disse

um autor anônimo, era "imensamente mais destrutivo para o organismo humano" do que o rum. "O gim é uma bebida demasiado forte, picante e abrasadora para ser consumida — mas... O rum é uma bebida tão suave, balsâmica e benigna que, sendo usada e temperada da maneira apropriada, pode ser extremamente útil, para o alívio e o deleite da natureza humana."¹²⁸ Era uma estranha descrição da bebida à qual os barbadianos davam o apelido mais adequado de "mata-diabo".

Contra os fazendeiros, alegava-se que o comércio de rum das Índias Ocidentais era irrisório demais para justificar a perpetuação de uma flagrante monstruosidade que tendia a destruir a saúde e os bons costumes do povo da Grã-Bretanha.¹²⁹ Não é improvável que aqui entrassem considerações de outra ordem. O rum concorria com os destilados de cereais. Portanto, os interesses das Índias Ocidentais divergiam dos interesses agrícolas britânicos. Os fazendeiros de cana alegavam que os destilados de cereais provocavam a tendência de aumento dos preços do pão. Essa preocupação com os consumidores pobres de pão era comovente, vinda da boca de exploradores que queriam que os pobres pagassem mais pelo açúcar deles, e antecedeu em cem anos outro conflito parecido, mas mais significativo, entre os agricultores e os industriais ingleses, sobre a redução do preço do pão ou a redução do salário dos trabalhadores. O doce melão azeudou as relações entre o plantador de cana das Índias Ocidentais e o latifundiário inglês, e também as relações entre o fazendeiro das ilhas e o colono do continente; e o grupo de pressão em favor das Índias Ocidentais sempre foi muito ágil em recomendar o uso do melão na Inglaterra quando houvesse escassez de cereais, querendo na verdade dizer quando houvesse excesso de açúcar. Como escreveu um defensor anônimo dos condados plantadores de cevada em 1807: "Doces senhores! Eles arranjaram um argumento forçado demais para a causa da sacarina".¹³⁰ Em 1831, Michael

Sadler se opôs à ideia: "Seria possível fazer uma bebida muito saudável com esse produto, mas o povo da Inglaterra não gostou".¹³¹

O verdadeiro inimigo do destilador das Índias Ocidentais, porém, era o destilador da Nova Inglaterra, e não o agricultor inglês. Os negociantes da Nova Inglaterra negavam-se a comprar o rum das Índias Ocidentais e insistiam no melão, que eles mesmos destilavam e depois remetiam para a Terra Nova, para as tribos indígenas e sobretudo para a África. O comércio do rum na costa africana tornou-se praticamente monopólio da Nova Inglaterra. Em 1770, as exportações de rum da região para a África responderam por mais de 80% do total de exportações coloniais daquele ano,¹³² e assim mais um importante segmento econômico passou a tirar seu sustento do comércio marítimo triangular. Mas aqui também estavam os germes de uma futura ruptura. O melão das Índias Ocidentais francesas era mais barato do que o britânico, já que a França não permitia que os destilados coloniais concorressem com os conhaques da metrópole. Em vez de usar o melão para alimentar os cavalos, preferiam vendê-lo para as colônias continentais. Estas, portanto, passaram a recorrer aos fazendeiros franceses, e o melão tornou-se um dos itens principais nesse comércio entre o continente e as colônias açucareiras estrangeiras, o qual, como veio a se demonstrar mais tarde, trouxe consequências de longo alcance para os fazendeiros de cana britânicos.

5. Pacotilhas

As cargas dos navios negreiros não estariam completas se não incluíssem as "pacotilhas", miudezas e bugigangas variadas que eram atraentes para o gosto dos africanos pelas cores vivas e em troca das quais, depois de venderem seus semelhantes, iriam ceder suas terras e autorizar a exploração de minérios na segunda

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

6. As indústrias metalúrgicas

O comércio escravo exigia artigos não tão bonitos quanto os tecidos de lã e algodão, mas igualmente úteis. Havia necessidade de grilhões, correntes e cadeados para prender os negros com segurança nos navios negreiros, impedindo os motins e os suicídios. A prática de marcar os escravos como forma de identificação requeria ferros em brasa. A regulamentação legal prescrevia que qualquer navio com destino à África, às Índias Orientais ou às Índias Ocidentais "deveria colocar três quartos de sua cota de cerveja em tonéis reforçados com ferro, firmados com arcos de boa qualidade e boa forja".¹³⁵ As barras de ferro eram moeda de troca em grande parte da costa africana e equivaliam a quatro barras de cobre.¹³⁶ As barras de ferro responderam, em 1679, por quase três quartos do valor da carga do *Swallow*; em 1690, por quase um quarto da carga do *Mary*; em 1733, por quase um quinto de um cargueiro de escravos.¹³⁷ Em 1682, a Real Companhia Africana ex-

portava cerca de 10 mil barras de ferro por ano.¹³⁸ Os donos de metalurgias de ferro também tinham um bom mercado na África.

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

No século XIX, as armas de Birmingham eram trocadas por óleo de palma africano, mas no século XVIII a troca era menos inocente. As armas setecentistas da cidade eram trocadas por homens, e costumava-se dizer que um negro custava uma arma de Birmingham. O mosquete africano constituía um importante item de exportação para a economia local, atingindo um total de 100 mil a 150 mil unidades por ano. Empatando com o governo britânico e a Companhia das Índias Orientais, a África figurava entre os clientes mais importantes dos fabricantes de armas da cidade.¹⁴¹

As necessidades das fazendas também não eram de desprezar. Na segunda metade do século XVII, os fabricantes de ferro Sitwell, de Derbyshire, estavam produzindo fornos para açúcar e

cilindros para esmagar cana em Barbados, e Birmingham também mantinha negócios com as ilhas, embora estivessem sujeitas a ferro forjado e pregos para as ilhas, embora estivessem sujeitas a flutuações, dependendo da condição do comércio açucareiro. Como disse um fabricante de ferro em 1737: “O mau estado de algumas de nossas ilhas açucareiras tem sido [...] de algum prejuízo para o setor do ferro; pois o consumo de artigos de ferro naquelas ilhas é maior ou menor conforme o comércio do açúcar esteja melhor ou pior”.¹⁴³ Um antigo historiador da cidade nos deixou um quadro da participação de Birmingham no sistema colonial:

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

Com o ferro iam o latão, o cobre e o chumbo. As exportações de panelas e frigideiras de lata para a África já vinham desde antes de 1660, mas aumentaram com o livre-comércio após 1698. A partir daí, Birmingham começou a exportar grandes volumes de peças de latão e cutelaria em geral, e ao longo de todo o século XVIII os artigos britânicos realmente conseguiram enfrentar a concorrência estrangeira nos mercados coloniais. A Cheadle Company, fundada em Staffordshire do Norte em 1791, logo se tornou uma das principais empresas de cobre e latão da Inglaterra. Ela ampliou suas atividades incluindo o arame de latão, o fio grosso de cobre chamado *Guinea rod* e a “manilha” (anel de metal usado pelas tribos africanas), empregados no comércio africano. O capital da empresa cresceu onze vezes entre 1734 e 1780, quan-

do houve uma reorganização da companhia. "Partindo de inícios modestos [...] ela se tornou uma das empresas de cobre e latão mais importantes, se não a mais importante, do século XVIII." Segundo a tradição, os navios seguiam para a África com os porões cheios de ídolos e "manilhas", enquanto nas cabanas iam os missionários — "um exemplo edificante de um bem material correndo com um bem imaterial".¹⁴⁵ Os Baptist Mills de Bristol produziam uma quantidade colossal de latão que, estendendo-se em fios e arames e transformando-se em "baterias de cozinha", era amplamente utilizado no comércio africano.¹⁴⁶ As forjas de Holywell, além de produzir revestimentos de cobre para os navios de Liverpool, fabricavam caldeiras de latão para os comerciantes de açúcar das Índias Ocidentais e de chá das Índias Orientais, e todas as variedades de objetos de lata baratos e vistosos para o comércio africano.¹⁴⁷ Exportavam-se tachos e painéis de lata para a África e as fazendas, e numa lista, sob o cabeçalho "tachos de lata", lemos "idem, grandes para tomar banho".¹⁴⁸ Essas "tinas de banho", agora feitas de alumínio galvanizado, ainda hoje são comumente usadas nas Índias Ocidentais.

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

A participação econômica do fabricante de ferro no tráfico de escravos se prolongou durante todo o século. Quando o tema da extinção do tráfico foi apresentado ao Parlamento, os fabricantes e comerciantes de ferro, cobre, latão e chumbo em Liverpool assinaram petições contra o projeto, que afetaria o nível de emprego

na cidade e poria na rua milhares que iriam "vaguear solitários pelo mundo, procurando colocação em climas estrangeiros".¹⁵⁰ No mesmo ano, Birmingham declarou que dependia em larga medida do tráfico de escravos numa boa parte de suas várias manufaturas. O fim do tráfico levaria a cidade à ruína e muitos de seus habitantes cairiam na pobreza.¹⁵¹

Esses receios eram exagerados. A demanda de munição para as guerras comerciais do século XVIII tinha preparado os fabricantes de ferro para as demandas ainda maiores que surgiriam durante as guerras napoleônicas e as revoluções. Além disso, os mercados coloniais eram insuficientes para absorver o aumento de produção gerado pelas inovações tecnológicas. Entre 1710 e 1735, as exportações de ferro quase triplicaram. Em 1710, as Índias Ocidentais britânicas receberam mais de um quinto das exportações, e em 1735, menos de um sexto. Em 1710, mais de um terço das exportações para as colônias foi para as ilhas canavieiras; em 1735, mais de um quarto. Atingiu-se o pico em 1729, quando as Índias Ocidentais ficaram com quase um quarto do total das exportações, e quase metade das exportações foi para todas as colônias.¹⁵² Crescimento interno, retração nas ilhas canavieiras. Em 1783, até mesmo os fabricantes de ferro começaram a procurar outros mercados. Mas Cinderela, temporariamente enfeitada com suas lindas roupas, estava se divertindo demais no baile para prestar atenção às badaladas do relógio.

4. Os interesses econômicos das Índias Ocidentais

muito menos um homem escolheria se estabelecer lá sem a esperança de sustentar sua família pelo menos com mais largueza, ou poupando mais dinheiro, do que seria capaz em qualquer atividade que possa esperar na Inglaterra ou em nossas fazendas no continente americano.³

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

"Nossas colônias de tabaco", escreveu Adam Smith, "não nos mandam fazendeiros tão ricos como os que amiúde vemos chegar de nossas ilhas açucareiras."⁸ O fazendeiro de cana estava entre os maiores capitalistas da época mercantilista. Em 1771, foi encenada em Londres uma peça que ficou muito famosa, *The West Indian*. Ela começa com os preparativos de uma enorme recepção para um fazendeiro que está chegando à Inglaterra, como se fosse para o prefeito. O criado filosofa: "Ele é muito rico, e é o que basta. Dizem que ele tem rum e açúcar numa quantidade que, se fosse fazer ponche, usaria toda a água do Tâmis".⁹

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

Certa vez, um fazendeiro absenteísta alegou que

o clima de nossas colônias açucareiras é tão inconveniente para a saúde de um inglês que nenhum homem escolheria morar lá, e

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

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

Entre as famílias de fazendeiros de cana residentes na Inglaterra, a mais importante era a dos Beckford, antigo ramo de Gloucestershire que remontava ao século XII. Um Beckford tinha dado a vida pelo rei lutando na batalha de Bosworth em 1483; outro encontrara na conquista inglesa da Jamaica um meio de recuperar as fortunas da família. Em 1670, o conselheiro municipal sir Thomas Beckford, um dos primeiros proprietários absenteeistas, recebia 2 mil libras anuais de suas propriedades jamaí-

canas, livres de todos os encargos. Peter Beckford veio a ser o mais ilustre dos novos colonizadores. Ocupou, ao longo do tempo, todos os cargos militares e civis mais importantes da ilha; foi presidente do Conselho e, mais tarde, vice-governador e comandante supremo. Ao morrer em 1710, ele "possuía a maior fortuna em bens móveis e imóveis entre todos os súditos da Europa". Em 1737, seu neto William herdou a riqueza da família e se tornou o mais poderoso fazendeiro das Índias Ocidentais na Inglaterra.¹⁰

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

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

tervenção legislativa.⁷⁰ Mas a recalcitrância e a recusa obstinada dos latifundiários coloniais em fazer qualquer concessão aos sen- timentos antiescravistas da Inglaterra acabaram afastando esses amigos. Para Canning, a escravidão nas Índias Ocidentais era um tema desagradável;⁷¹ as questões escravistas quase enlouqueciam Huskisson, que achava os fazendeiros uns insanos;⁷² Wellington, antes de ser dita a última palavra sobre a escravidão britânica, concedeu tratamento bastante ríspido a uma delegação das Índias Ocidentais em Londres.⁷³

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

Em 1685, o governador da Jamaica protestou que qualquer tarifa adicional sobre o açúcar desestimularia a lavoura, prejudicaria o surgimento de novos canaviais e tolheria a ampliação dos já existentes. Com a proposta, "a Virgínia recebe uma punhalada mortal, Barbados e as Ilhas são tomados de uma febre convulsiva e a Jamaica entra em definhamento".⁷⁶ Em 1744, os fazendeiros

enviaram sua posição a todos os membros do Parlamento, na tentativa de despertar uma grita popular contra outra proposta de aumentar as tarifas sobre o açúcar. A proposta foi aprovada por uma margem de 23 votos. "Essa pequena diferença não foi uma surpresa para quem considerasse o número de pessoas envolvidas pessoalmente ou por seus amigos, com grandes interesses num ou noutro aspecto do setor açucareiro, e porque a causa em si sempre foi popular na Câmara dos Comuns."⁷⁷ Mas os fazendeiros das Índias Ocidentais conseguiram transferir o imposto extra proposto para os tecidos estrangeiros. Todo esse episódio apenas ilustrava "as dificuldades que acompanhavam a criação de mais um imposto sobre o açúcar, devido ao número e à influência dos envolvidos direta ou indiretamente naquele amplo ramo do comércio".⁷⁸

A questão ressurgiu quando foi preciso financiar a Guerra dos Sete Anos. O aristocrata agrário da Inglaterra geralmente apoiava seu irmão nas colônias, mas, chegado o momento de escolher entre si mesmo e aquele parente distante, "entre a pele e a camisa [preferiu] a própria pele". Beckford, defendendo os com- panheiros, era interrompido a gargalhadas a toda vez que dizia a palavra "açúcar".⁷⁹ Era a mão invisível se movendo. O representante para Massachusetts informou em 1764 que havia cinquenta ou sessenta eleitores das Índias Ocidentais que podiam inclinar a balança para o lado que quisessem.⁸⁰ Foi o auge do poder do setor açucareiro das Índias Ocidentais. Mas, no século seguinte e no Parlamento reformado, apareceu outra combinação de cinquenta ou sessenta eleitores. Era o setor algodoeiro de Lancashire, cujo lema não era o monopólio, e sim o *laissez-faire*.

5. A indústria britânica e o comércio marítimo triangular

A. O INVESTIMENTO DOS LUCROS DO COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR

1. O setor banqueiro

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

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

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

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

econômicas africanas prosseguiram até 1807. O sócio principal de uma das filiais da empresa era Thomas Parke, da firma bancária de William Gregson, Sons, Parke and Morland, cujo avô tinha sido capitão de êxito no comércio com as Índias Ocidentais. Como era típico na rede de relações comerciais daquela época, a filha de um dos sócios dos Heywood se casou mais tarde com Robertson, filho de John Gladstone, e o filho do casal, Robertson Gladstone, tornou-se sócio do banco. Em 1788, a empresa abriu uma filial em Manchester, por sugestão de alguns grandes comerciantes da cidade. A filial de Manchester, chamada Manchester Bank, foi muito conhecida por vários anos. Onze dos catorze descendentes de Heywood até 1815 tornaram-se comerciantes atacadistas ou banqueiros.²

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

Os Heywood e os Leyland são apenas os exemplos mais destacados da regra geral na história bancária de Liverpool no século XVIII. O banqueiro William Gregson também era traficante de escravos, dono de navios, corsário, segurador e dono de uma coradaria. Francis Ingram era traficante de escravos, membro da Companhia Africana em 1777, acionista também de uma cordoa-

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

Jonas Bold operava no tráfico de escravos e no comércio com as Índias Ocidentais. Membro da Companhia de Mercadores em Comércio com a África de 1777 até 1807, Bold tinha uma refinaria de açúcar e foi sócio do banco de Ingram. Thomas Fletcher iniciou sua carreira como aprendiz com um banqueiro mercantil, que desenvolvia intenso comércio com a Jamaica. Promovido a sócio, Fletcher se tornou mais tarde vice-presidente e presidente da Associação das Índias Ocidentais de Liverpool, e, ao morrer, seus bens incluíam ações em hipotecas numa fazenda de café e cana-de-açúcar na Jamaica, com seus respectivos escravos. Charles Caldwell, da instituição bancária Charles Caldwell and Co., era sócio da Oldham, Caldwell and Co., cujas transações se concentravam no açúcar. Isaac Hartman, outro banqueiro, possuía fazendas nas Índias Ocidentais, enquanto James Moss, banqueiro e cidadão ilustre do século XVIII, tinha algumas fazendas canavieiras enormes na Guiana Inglesa.⁴

O que se disse de Liverpool também se aplica a Bristol, Londres e Glasgow. Quem presidiu à reunião do importante comitê montado em Bristol em 1789 para se opor à extinção do tráfico foi William Miles. Entre os membros do comitê estavam o conselheiro municipal Daubeny, Richard Bright, Richard Vaughan, John Cave e Philip Protheroe. Todos eles eram banqueiros em Bristol.

Cave, Bright e Daubeny eram sócios do New Bank, fundado em 1786. Protheroe era sócio do Bristol City Bank. William Miles tinha adquirido uma importante participação na antiga instituição bancária de Vaughan, Barker and Company; dois de seus filhos foram mencionados em 1794, e o "Banco de Miles", como era popularmente chamado, teve longa e próspera carreira.⁵

Para Londres, basta mencionar um único nome, quando esse nome é Barclay. Dois membros dessa família quacre, David e Alexander, operavam no tráfico de escravos em 1756. David iniciou sua carreira no comércio colonial nas ilhas e no continente, e veio a ser um dos principais comerciantes de sua época. A casa paterna em Cheapside era uma das mais elegantes de Londres, recebendo visitas assíduas da realeza. Ele não era apenas traficante de escravos; possuía também uma grande fazenda na Jamaica, onde, ao que consta, libertou seus escravos e veio a descobrir que "a pele negra recobria corações cheios de gratidão e mentes capazes de aperfeiçoamento, tal como a do mais orgulhoso branco". Os Barclay casavam-se dentro das famílias de banqueiros Gurney e Frame, assim como tantos casamentos em círculos fechados em outros setores da indústria, que mantinham as riquezas quacres em mãos quacres. Dessa união nasceu o Barclay's Bank, cuja expansão e crescimento escapam ao âmbito deste estudo.⁶

O surgimento do setor bancário em Glasgow estava intimamente associado ao comércio triangular. O primeiro banco com atividades regulares nasceu em 1750. Conhecido como Ship Bank, um de seus sócios originais foi Andrew Buchanan, um magnata do tabaco na cidade. Outro sócio fundador foi o mesmo William Macdowall que, ao conhecer as herdeiras de St. Kitts e suas fazendas canaveiras, decidiu os destinos da família e da cidade. Um terceiro era Alexander Houston, um dos maiores comerciantes das Índias Ocidentais da cidade, cuja firma, a Alexander Houston and Company, era uma das principais empresas das Índias Oci-

dentais no reino. Mesmo essa firma só surgiu com o retorno dos dois oficiais escoceses e suas noivas da colônia para Glasgow. Durante 75 anos, a empresa manteve um enorme movimento comercial, possuindo muitos navios e grandes fazendas canaveiras. Prevendo a extinção do tráfico, a empresa fez grandes especulações comerciais, com aquisição maciça de escravos. Mas o projeto de lei não foi aprovado. Os escravos tinham de ser alimentados e vestidos; o preço deles despencou; centenas foram dizimadas por doenças. Em virtude disso, a firma quebrou em 1795, e essa foi a maior catástrofe financeira que Glasgow conheceu.

O sucesso do Ship Bank incentivou a criação de outros bancos. O Arms Bank foi fundado no mesmo ano, tendo como um dos principais sócios Andrew Cochrane, outro magnata do tabaco. Seguiu-se o Thistle Bank em 1761, um banco aristocrático cujas atividades se concentravam basicamente entre os comerciantes ricos das Índias Ocidentais. Um dos sócios majoritários era John Glassford, que operava em grande escala. Certa vez ele chegou a ter 25 navios ao mesmo tempo no mar, todos com suas respectivas cargas, e seu faturamento anual ultrapassava meio milhão de libras esterlinas.⁷

2. Indústria pesada

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

Foi o capital acumulado no comércio com as Índias Ocidentais que financiou James Watt e a máquina a vapor. Boulton e Watt receberam adiantamentos de Lowe, Vere, Williams & Jennings — o futuro Williams Deacons Bank. Watt passou por alguns momen-

tos de ansiedade em 1778, durante a Revolução Americana, quando a frota das Índias Ocidentais esteve sob ameaça de ser capturada pelos franceses. "Mesmo nessa emergência", escreveu Boulton para tranquilizá-lo, "Lowe, Vere and Company ainda podem se salvar, se a frota das Índias Ocidentais chegar a salvo da frota francesa [...] pois muitas de suas apólices dependem dela."⁸

O banco superou a dificuldade, e a preciosa invenção saiu incólume. Os fazendeiros de cana foram dos primeiros a entender sua importância. Boulton escreveu a Watt em 1783: "O sr. Pennant, que é um homem muito amigável, com 10 mil ou 12 mil libras anuais, tem a maior propriedade na Jamaica; havia também o sr. Gale e o sr. Beeston Long, que têm alguns canaviais muito grandes por lá, que querem ver a solução do vapor em vez dos cavalos".⁹

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

Bacon fez fortuna com seus contratos de artilharia com o governo britânico. Retirou-se das atividades em 1782, tendo monta-

do um verdadeiro império mineral. Arrendou sua usina metalúrgica em Cyfartha a Crawshay, reservando para si um rendimento líquido de 10 mil libras anuais; e Crawshay, por vez, fez fortuna com Cyfartha. Vendeu Penydaren a Homfray, o homem que aperfeiçoou o processo de pudlagem; Dowlais foi para Lewis, e a fundição de Plymouth, para Hill. A licença de regulamentação já tinha sido transferida para Carron, sucessor de Roebuck. Não admira que Bacon se considerasse "movendo-se numa órbita superior".¹¹

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

3. Seguros

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

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

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

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

B. O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA BRITÂNICA ATÉ 1783

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

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

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

Em 1783, já era claro o que se avizinhava. As potencialidades da máquina a vapor não eram uma questão acadêmica. Havia 66 máquinas em operação, dois terços delas em minas e fundições.²⁴ O aperfeiçoamento dos métodos de mineração de carvão, ao lado dos efeitos da energia a vapor, resultou numa grande expansão da

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

Toda a economia da Inglaterra foi irrigada com esse benefício aumento da produção. O faturamento das olarias de Staffordshire quintuplicou entre 1725 e 1777.²⁹ A tonelagem da frota mercante saindo dos portos ingleses mais que dobrou entre 1700 e 1781. As importações inglesas quadruplicaram entre 1715 e 1775, e as exportações triplicaram entre 1700 e 1771.³⁰ A indústria inglesa em 1783 era como Gulliver, tolhida pelas restrições iliputianas do mercantilismo.

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

Adam Smith denunciou a loucura e a injustiça que tinham norteado inicialmente o projeto de fundar colônias no Novo Mundo. Ele era contrário a todo o sistema de monopólio, base da estrutura colonial, com o fundamento de que isso restringia a capacidade produtiva da Inglaterra e das colônias. Se a indústria britânica progredira, não fora não por causa do monopólio, mas apesar dele; e este representava apenas o sacrifício do bem comum aos interesses de uma minoria, o sacrifício do interesse do consumidor inglês ao do produtor colonial. Nas próprias colônias, a proibição de manufaturas locais lhe parecia "uma flagrante violação dos direitos mais sagrados da humanidade [...] símbolos indevidos da escravidão imposta a elas, sem qualquer razão suficiente, pela inveja infundada dos comerciantes e manufatureiros da terra matriz". O capital britânico fora obrigado a abandonar o comércio com os países próximos e a comerciar com países mais distantes; o dinheiro que poderia ter sido usado para melhorar os solos, ampliar as manufaturas e estender o comércio da Grã-Bretanha fora gasto para sustentar o comércio com terras distantes, do qual o país não extrairia nada, a não ser prejuízos (!) e guerras constantes. Era um sistema próprio para uma nação que se deixava governar pelos interesses do pequeno varejo.³¹

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

8. A nova ordem industrial

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

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

Mas não era assim que pensavam os fazendeiros das Índias Ocidentais, e eles agiram como agem todos os interesses consolidados. Iniciaram um combate desesperado, "lutando com o auxílio de suas riquezas acumuladas contra o princípio de decadência que avançava"², cegos a todas as considerações e consequências, exceto à preservação do sistema enfermo.

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

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

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

A. PROTEÇÃO OU LAISSEZ-FAIRE?

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

Se o rei dos monopólios era o trigo, a cana-de-açúcar era sua rainha. O ataque às tarifas preferenciais sobre o açúcar das Índias Ocidentais fazia parte daquela filosofia geral que destruiu o monopólio da Companhia das Índias Orientais em 1812 e as Leis do Trigo da Inglaterra em 1846. A Liga Contra a Lei do Trigo, disse seu tesoureiro, foi "criada sobre o mesmo princípio virtuoso da Sociedade Contra a Escravidão. O objetivo desta última era conquistar o livre direito dos negros sobre seu próprio corpo; o objetivo daquela era conquistar o livre direito das pessoas de trocar sua força de trabalho pelo máximo de comida que pudessem conseguir em retorno".⁹ No delírio das paixões livre-cambistas, o monopólio das Índias Ocidentais, que além de iníquo custava caro, teve de enfrentar o grande impulso adquirido pela frente antimonopolista.

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

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

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

A alegação dos fazendeiros das Índias Ocidentais, sustentando que deviam continuar a ser protegidos porque tinham investido capital no plantio de cana, era o tipo de "alegação que podia ser igualmente levantada em relação a todas as especulações imprudentes".¹³ Não iriam se afastar dos princípios básicos do comércio para favorecer os interesses das Índias Ocidentais.¹⁴ Hume confiava que o bom senso, a honestidade e o patriotismo do povo bri-

tânico jamais permitiriam a continuidade de um tal monopólio, pois todas as restrições e monopólios eram danosos.¹⁵

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

O monopólio das Índias Ocidentais, além de falho na teoria, dava prejuízos na prática. Em 1828, calculou-se que ele custava ao povo britânico mais de 1,5 milhão de libras ao ano.¹⁹ Em 1844, estava custando 70 mil libras por semana ao país, e 6 mil libras a Londres.²⁰ A Inglaterra estava pagando por seu açúcar 5 milhões por ano a mais do que o continente europeu.²¹ Em 1838, disse Merivale, 3,5 milhões de libras de exportações britânicas para as Índias Ocidentais compravam menos da metade do açúcar e do café que comprariam a Cuba ou ao Brasil. Assim, artigos no valor

de 1,75 milhão de libras "foram totalmente jogados fora, sem remuneração, no que se refere à Inglaterra, como se os navios que os transportavam simplesmente tivessem naufragado na viagem".²² Em cada libra de açúcar consumido na Inglaterra, dois quintos do preço correspondiam ao custo de produção, dois quintos seguiam como imposto para o governo e um quinto ia em tributo ao fazendeiro das Índias Ocidentais.²³

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

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

dade; "a bola estava rolando, e não havia nada que pudessem fazer para detê-la".³¹

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

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

* * *

Os fazendeiros das Índias Ocidentais tentaram refrear a torrente do livre-comércio. O sistema colonial era "um pacto implícito [...] de um monopólio mútuo".³⁷ Era deles não por favor, mas por direito. Ter exclusividade no mercado interno era a justa recompensa pelas restrições que o sistema colonial lhes impunha.³⁸ Vez por outra não se negavam a pedir caridade. As maiores vantagens de seus rivais impossibilitavam a concorrência, e as tarifas protectionistas eram indispensáveis para sobreviverem. No caso da Índia, eles apontavam a mão de obra barata, a fartura de alimentos e a imensidão de solos extremamente férteis, que podiam ser irrigados e interligados por rios navegáveis.³⁹ No caso do Brasil, denunciavam a facilidade com que os brasileiros podiam adquirir mão de obra para as terras férteis. Qualquer que fosse a condição dessas colônias, o estribilho deles era sempre o mesmo: proteção. A primeiríssima palavra de seu vocabulário era sempre "ruína" — a qual designava "não a pobreza das pessoas, não a falta de alimento ou roupas, nem mesmo a ausência de luxo e riquezas, mas simplesmente a diminuição dos canaviais".⁴⁰ Assim como, quando eram donos de escravos antes de 1833, tinham pedido proteção contra o açúcar indiano produzido com trabalho livre, agora, como empregadores de mão de obra livre após 1833, pediam proteção contra o açúcar do Brasil e de Cuba, produzido com trabalho escravo. Se antes encobriam os males da cultura da cana com trabalho escravo, agora exageravam esses mesmos males. Como donos de escravos, justificavam os males da escravidão; como patrões de homens livres, exaltavam as bênçãos da liberdade. Incoerentes em tudo, numa coisa eram coerentes: na preservação de seu monopólio.

Os fazendeiros das Índias Ocidentais continuaram a sofrer de miopia até o último instante, exigindo uma posição seiscentis-

ta num império oitocentista. Leiam-se seus manifestos, panfletos e discursos — em vez de São Domingos, é a Índia, ou as ilhas Maurício, ou Brasil, ou Cuba. As datas mudam; a liberdade substitui a escravidão. Mas as reivindicações são as mesmas, as falácias são iguais. Continuam a “bradar por mais monopólio, para remediar os males causados pelo próprio monopólio”.⁴¹ São recebidos com chacota e desdém,⁴² mas não se dão por achados. Às vezes falam em livre-comércio, como aquele fazendeiro das Índias Ocidentais contrário à renovação da licença da Companhia Portuguesa das Índias Ocidentais que passou um sermão no Parlamento, pela “má política e pela injustiça em manter tais monopólios numa era esclarecida como esta, os quais eram lesivos tanto ao comércio quanto às rendas do país”.⁴³ Mas, de modo geral, eles continuavam indiferentes à nova ordem e à trave nos próprios olhos.

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

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

força depois de 1836, quando as tarifas protetoras foram estendidas ao açúcar das Índias Orientais, que não podiam invocar as dificuldades e as desvantagens enfrentadas pelas Índias Ocidentais.⁴⁹ E Gladstone sabia que aquele curso tinha chegado ao fim. A proteção não podia ser permanente e, mesmo que continuasse por mais vinte anos, não traria força e solidez à agricultura das Índias Ocidentais.⁵⁰

B. O CRESCIMENTO DO ANTI-IMPERIALISMO

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

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

guerras na Índia", sugerindo que a Inglaterra pusesse "um anúncio no *Times* procurando um governador-geral para cobrar uma dívida de mil libras sem anexar um território que será um desastre para nossas finanças".⁵⁴

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

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

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

mo sempre variável, amiúde bem-intencionado, mas invariavelmente fraco e ignorante" do Departamento Colonial.⁵⁶

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

A tutela estava fora de moda. Roebuck, radical independente, denunciava a hipocrisia dos humanitaristas, contrários a entregar as colônias a um governo de representação local. A história ensinava que os selvagens tinham de desaparecer diante do avanço inextorável de uma raça superior; a justiça e a humanidade deviam se render à lei férrea da necessidade, por injusta que fosse.⁶⁰ James Stephen, o famoso subsecretário permanente do Departamento Colonial, nunca recuou em sua determinação de não transferir o "infeliz fardo que em má hora assumimos". Mas os capitalistas como Taylor, também do Departamento Colonial, enxergavam nas colônias apenas "assembleias furiosas, um bando estúpido de governadores, missionários e escravos",⁶¹ que, nas lavras de Merivale, eram mantidas pelo mero "prazer de governá-las".⁶² Verdadeiro era apenas o que servisse para condenar as Índias Ocidentais; justo era apenas o que servisse para arruiná-las.⁶³ Para os fazendeiros desesperados, era como se tivesse se formado uma aliança para destruir as colônias.⁶⁴ As assembleias da Jamaica e da Guiana Inglesa entraram em greve em 1838 e 1840 e se recusaram a votar os suprimentos. A Jamaica preferia o *Yankee Doodle* ao *God Save the Queen*.⁶⁵ E quem se importava? Os membros do Parlamento estavam dispostos a ceder as Índias Ocidentais aos Estados Unidos em troca de uma pequena remuneração.⁶⁶ "A Jamaica que se afunde", trovejava Roebuck, "e todas as Antilhas atrás dela." Aquelas "colônias estéreis" só tinham trazido despesas

e guerras.⁶⁷ Sempre foram os "apêndices mais fatais" do Império Britânico, e, se fossem apagadas da face da terra, a Inglaterra não perderia "um pinga de sua força, um vintém de sua riqueza, um fiapo de seu poderio".⁶⁸

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

C. O CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO MUNDIAL DE AÇÚCAR

A força das ilhas açucareiras britânicas antes de 1783 consistia no fato de terem poucos concorrentes. Por elas, não teriam nenhum. Os senhores do açúcar das Índias Ocidentais resistiram à tentativa de introduzir a cultura de cana (e de algodão) em Serra Leoa, alegando que isso abriria um precedente para "as nações estrangeiras, que ainda não têm colônias em lugar algum",⁷² e prejudicaria as que tinham possessões nas Índias Ocidentais;⁷³ assim

como, um século antes, tinham resistido ao cultivo de anil na África.⁷⁴ Seus principais concorrentes no comércio açucareiro eram o Brasil e as ilhas francesas, estando Cuba tolhida pelo extremo exclusivismo do mercantilismo espanhol. Essa situação se alterou radicalmente quando São Domingos tomou a frente, logo após a secessão das colônias do continente.

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

Era a velha lei da produção escrava em funcionamento. São Domingos era maior do que qualquer colônia britânica; o solo era mais fértil e menos cansado, e portanto seus custos de produção eram menores. Essa diferença nos custos de produção foi objeto de um inquérito especial no Comitê do Conselho Privado de 1788.

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

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

O plano de Pitt falhou por duas razões. Foi impossível importar o açúcar indiano na escala planejada, devido às altas taxas impostas a todo o açúcar que não proviesse das Índias Ocidentais britânicas.⁸⁰ Lorde Hawkesbury, falando pelos monopolistas das ilhas, foi contrário a alterar a lei vigente "em favor de uma companhia monopolizadora" que estava extrapolando os limites de sua licença de funcionamento.⁸¹ Mas Hawkesbury era mais do que um defensor das Índias Ocidentais. Estava em contato estreito com a indústria e o comércio na Inglaterra, especialmente em Liverpool. Assim, o que ele recomendou foi que se importasse todo e qualquer açúcar estrangeiro, desde que o transporte fosse feito em navios britânicos e com a finalidade exclusiva de refinação e reexportação. "Isso terá o efeito de diminuir o comércio e o transporte da França e aumentará o comércio e o transporte da Grã-Bretanha, mais do que qualquer medida tomada no último século."⁸² Com essa regulamentação extremamente simples, a Inglaterra recuperaria o comércio açucareiro que controlou entre 1660 e 1713, e que depois havia perdido para a França.⁸³

Em segundo lugar, os franceses, holandeses e espanhóis se negaram por "pura teimosia"⁸⁴ como lorde Liverpool diria trinta anos depois, a abolir o tráfico escravo.⁸⁵ Não era difícil enxergar os motivos políticos sob a capa humanitarista de Pitt. Gaston-Martin, o conhecido historiador francês do tráfico escravo e das colônias caribenhas, acusa Pitt, com sua propaganda, de pretender libertar os escravos, "sem dúvida em nome do humanitarismo,

mas também arruinar o comércio francês", e conclui que nessa propaganda filantrópica havia motivos econômicos que explicam a liberalidade com que a Inglaterra colocou fundos à disposição dos abolicionistas franceses, bem como a avalanche de traduções das obras do abolicionista britânico Clarkson na França.⁸⁶ Como admitira Ramsay: "Podemos concluir com segurança que o comércio africano é de utilidade mais restrita do que geralmente se imagina e que nos últimos anos ele contribuiu mais para engrandecer nossos rivais do que para aumentar nossa riqueza nacional."⁸⁷

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

O interesse da questão não é meramente acadêmico. Pitt não poderia ter São Domingos e a extinção do tráfico ao mesmo tempo. Sem importar 40 mil escravos ao ano, São Domingos também podia se afundar. A própria aceitação da ilha significava logicamente que Pitt deixara de se interessar pelo fim do comércio de escravos. É claro que ele não o disse. Já tinha se comprometido demais com a causa perante a opinião pública. Continuou a falar em favor da extinção do tráfico negro, mesmo dando todo o encorajamento prático para o comércio de escravos. Mas não era o velho Pitt de 1789-91, o Pitt das citações latinas, de retórica brilhante e humanitarismo contagiante. Pode-se acompanhar essa mudança nos debates no Parlamento e no diário de Wilberforce. Em 1792, aparece o primeiro prenúncio em seu diário: "Pitt foi contra a moção escrava por causa de São Domingos".⁹³ A partir daí, o apoio de Pitt às moções anuais de Wilberforce se tornou meramente superficial. Numa ocasião, ele apoiou os fazendeiros das Índias Ocidentais; em outra, passou por cima da moção; numa terceira, "se pôs formalmente" ao lado de Wilberforce; em mais uma ainda, simplesmente manteve distância.⁹⁴ No governo Pitt, o tráfico de escravos mais do que dobrou,⁹⁵ e a Inglaterra conquistou mais duas colônias açucareiras: Trinidad e a Guiana Inglesa. Como escreveu o abolicionista Stephen, um tanto acrimonioso, "o sr. Pitt, infelizmente para si, para seu país e para a humanidade, não mostra zelo suficiente na causa dos negros para defendê-los como deveria, seja no Ministério ou no Parlamento".⁹⁶

Os historiadores liberais invocam o medo de Pitt ao jacobinismo. A verdadeira razão é mais simples. Pode-se tomar como axioma que nenhum indivíduo que ocupasse uma posição de relevo como a de primeiro-ministro da Inglaterra iria dar um passo tão importante como abolir o tráfico negro simplesmente por razões humanitárias. Um primeiro-ministro é mais do que um indivíduo; é um estadista. As razões de Pitt eram políticas, e ape-

nas secundariamente pessoais. Ele estava interessado no comércio do açúcar. Portanto, ou ele arruinava São Domingos, fosse inundando a Europa com o açúcar indiano mais barato ou abolindo o tráfico negro; ou tomava São Domingos para a Inglaterra. Se conseguisse tomar São Domingos, o equilíbrio no Caribe se restauraria. São Domingos seria "uma nobre compensação" pela perda da América e "um glorioso acréscimo ao domínio territorial, à navegação, ao comércio e às manufaturas da Inglaterra".⁹⁷ Daria ao império o monopólio do açúcar, do anil, do algodão e do café: "Essa ilha, por eras, daria tal ajuda e força à indústria que faria se sentir positivamente em todas as partes do reino". Seguinte-se uma aliança ofensiva e defensiva entre a Inglaterra e a Espanha, "essa amizade poderia afastar por muito tempo a França e a América do Novo Mundo, e assegurar com eficiência as possessões inestimáveis da Espanha".⁹⁸ Mas se Pitt capturasse São Domingos, o tráfico de escravos teria de continuar. Quando a França perdeu a colônia, o tráfico de escravos se tornou mera questão humanitária.

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

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

Com a guerra e o bloqueio continental de Napoleão, a abolição do tráfico se tornou imperiosa para a sobrevivência das colônias mais antigas. E indagou o primeiro-ministro Grenville: "Já não estão em dificuldades pelo acúmulo do produto em suas mãos, para o qual não conseguem encontrar mercado? E, assim, não será aumentar suas dificuldades e levar os fazendeiros à ruína, se os senhores aceitarem que prossigam novas importações?"¹⁰⁵ Wilberforce exultou: as dificuldades das Índias Ocidentais não poderiam ser imputadas à extinção do tráfico.¹⁰⁶ Na verdade, ela foi consequência direta dessas dificuldades.

* * *

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

Entre 1793 e 1833, as importações de açúcar na Inglaterra mais do que dobraram. Não existe uma documentação completa para o mesmo período nas Índias Ocidentais, mas entre 1815 e 1833 sua produção ficou estacionada — 3 381 700 barris em 1815 e 3 351 800 em 1833, com um pico de 4 068 000 em 1828. É significativo que esse nível de produção só tenha se mantido às custas das ilhas mais antigas, com seus solos já exauridos. Entre 1813 e 1833, a produção jamaicana diminuiu em quase um sexto; as exportações de Antígua, Nevis e Tobago caíram em mais de um quarto; as de St. Kitts, pela metade; as de Santa Lúcia, em dois terços; as de São Vicente, em um sexto; as de Granada, quase um oitavo. As exportações de Dominica mostraram um ligeiro aumento, enquanto as de Barbados quase dobraram. Por outro lado, a produção das colônias mais novas aumentou: a da Guiana Inglesa cresceu duas vezes e meia, e a de Trinidad subiu um terço.¹⁰⁸

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

A produção açucareira, como vinhos, é mais eficiente numa fazenda grande do que numa área pequena. Mas o tamanho de uma fazenda é limitado por outro fator: o transporte. Depois de cortada, a cana precisa ser levada ao engenho dentro de certo prazo. Mais do que qualquer outra ilha britânica, a Jamaica no século XVIII era a terra dos latifúndios. Mas em 1753 havia apenas três fazendas na faixa de 2 mil acres na Jamaica com cerca de 10% da terra com lavoura de cana. A maior delas, de Philip Pinnock, que Pitman chamava de "ponto turístico" da Jamaica da época, tinha 2872 acres, sendo 242 com cana-de-açúcar, empregando 280 escravos e produzindo 184 toneladas de açúcar ao ano.¹¹⁴ Depois da libertação dos escravos, a Jamaica se viu diante da falta de mão de obra, e os salários subiram. A ilha não tinha como concorrer com as áreas mais extensas e mais férteis de Cuba, que ainda possuía sua população escrava. O desenvolvimento das ferrovias — a primeira foi construída em Cuba em 1837 — permitiu que o fazendeiro cubano ampliasse a área de cultivo, aumentasse a produção e reduzisse os custos, enquanto o fazendeiro jamaicano ainda pedia mão de obra e tarifas protecionistas. Com isso, a

concorrência se tornou ainda mais desigual. Em 1860, temos sobre as fazendas "monstros" em Cuba, a maior delas com 11 mil acres, com mais de 10% da área plantada com cana, empregando 866 escravos e produzindo 2670 toneladas de açúcar ao ano.¹¹⁵

Era claro que as Índias Ocidentais britânicas tinham perdido o monopólio canavieiro. Não conseguiam concorrer com São Domingos em 1789, nem com as ilhas Maurício em 1820, nem com o Brasil em 1830, nem com Cuba em 1840. Estavam ultrapassadas. Com a área limitada, e fosse a mão de obra livre ou escrava, não tinham como concorrer com áreas maiores, mais férteis, menos cansadas, onde a escravidão ainda era lucrativa. Em Cuba caberiam todas as ilhas britânicas do Caribe, incluindo a Jamaica. Um grande rio brasileiro, sozinho, podia conter todas as ilhas das Índias Ocidentais sem que sua navegação fosse obstruída.¹¹⁶ A Índia era capaz de produzir rum numa quantidade que afogaria as Índias Ocidentais.¹¹⁷

A situação das Índias Ocidentais era agravada pelo fato de que a produção excedia a demanda de consumo da Inglaterra. Esse excedente, calculado na faixa de 25%,¹¹⁸ tinha de ser vendido nos mercados europeus, concorrendo com o açúcar mais barato do Brasil ou de Cuba. Isso só era possível com prêmios e subsídios. De fato, os fazendeiros das Índias Ocidentais estavam recebendo para concorrer com produtores que, como vinhos, eram alguns dos melhores clientes da Inglaterra. Entre 1824 e 1829, as importações de açúcar cubano e brasileiro em Hamburgo aumentaram 10%, e na Prússia, dobraram; o volume de açúcar cubano importado pela Rússia cresceu 50%, e o do brasileiro subiu 25% no mesmo período.¹¹⁹ Para os capitalistas, era algo inadmissível. A superprodução em 1807 exigia a abolição do tráfico de escravos; a superprodução em 1833 exigia a abolição da escravatura. "No que se refere ao volume da produção de açúcar", declarou Stanley, patrocinador da medida abolicionista, "não tenho plena certeza se

9. O capitalismo britânico e as Índias Ocidentais

seria de se lamentar minimamente uma redução dessa produção — não tenho plena certeza se não seria benéfico para os próprios fazendeiros e colônias, ao fim e ao cabo, se se diminuísse essa produção.¹²⁰ Um século antes, os britânicos reclamavam da subprodução das Índias Ocidentais; agora reclamavam da superprodução das Índias Ocidentais. O simples bom senso diria que os negros libertados só continuariam nas fazendas se não tivessem alternativa. De fato, comparando os anos 1839-42 e os anos 1831-34, a produção da Jamaica e de Granada caiu pela metade; a da Guiana Inglesa, 60%; a de São Vicente, 40%; a de Trinidad, 20%; e a das outras ilhas proporcionalmente.¹²¹

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

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

10. "A parte comercial da nação" e a escravidão

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

Antes e depois de 1815, o governo britânico tentou azeitar as mãos da Espanha e de Portugal para que abolissem o tráfico es-

cravo — em 1818, a Espanha recebeu 400 mil em troca da promessa de extingui-lo. De nada adiantou. O combinado virou letra morta, pois o fim do tráfico arruinaria Cuba e o Brasil. Assim, o governo britânico, pressionado pelos fazendeiros das Índias Ocidentais, decidiu adotar medidas mais drásticas. Wellington foi enviado à conferência internacional em Verona para propor que as Potências Continentais boicotassem os produtos dos países ainda engajados no tráfico de escravos. Caso lhe perguntassem se a Inglaterra também estava disposta a excluir os produtos dos países envolvidos no tráfico de escravos, importados não para consumo, mas em trânsito para reexportação, ele deveria responder com toda a boa vontade que encaminharia prontamente a questão a seu governo, e para exame imediato.³ Tais instruções faziam pouca justiça à perspicácia dos políticos do continente. A proposta de Wellington foi recebida em silêncio, e ele notou "aqueles sinais de desaprovação e discordância que me convencem não só de que ela não será adotada, mas também que sua simples sugestão está sendo atribuída a motivos calculistas não vinculados ao desejo humanitário de abolir o tráfico escravo!"⁴ Como informou Canning a seu ministério:

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

* Da Rússia e da Áustria-Hungria.

Era claramente aquilo que um membro do Parlamento mais tarde chamaria de "humanitarismo do lucro".⁶ A independência do Brasil ofereceu uma oportunidade melhor a Canning: o reconhecimento em troca da extinção do tráfico.⁷ Mas havia o perigo de que a França reconhecesse a independência do Brasil em troca da manutenção do tráfico de escravos.⁸ O que aconteceria então com o comércio marítimo e as exportações da Inglaterra? "Há imensos interesses britânicos envolvidos no comércio com o Brasil", lembrou Canning a Wilberforce, "e devemos proceder com cautela e bastante prudência; e levar em conta os sentimentos não só morais, mas também comerciais do país."⁹ Moral ou lucro? A Inglaterra precisava escolher. Canning foi franco com Wilberforce:

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

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

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

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

Tudo isso foi antes de 1833, na mesma época dos ataques capitalistas à escravidão nas Índias Ocidentais. Depois de 1833, os capitalistas ainda continuavam envolvidos no próprio tráfico de escravos. Os artigos britânicos (tecidos, correntes e grilhões), de Manchester e de Liverpool, eram enviados diretamente à costa da África ou indiretamente ao Rio de Janeiro e Havana, onde eram usados pelos consignatários cubanos e brasileiros com a finalidade

de comprar escravos.¹⁸ Dizia-se que 70% dos artigos usados pelo Brasil para comprar escravos eram manufaturas britânicas,¹⁹ e murmurava-se que os britânicos relutavam em destruir os barcos de escravos na costa africana, pois com isso destruiriam os morins britânicos.²⁰ Em 1845, Peel não pôde negar que havia súditos britânicos envolvidos no tráfico de escravos.²¹ O representante de Liverpool no Parlamento, diante da pergunta feita de súbito, não estava preparado para contestar que as exportações de Liverpool para a África ou outros lugares se destinavam a "alguma finalidade imprópria".²² Os bancos ingleses no Brasil financiavam os traficantes de escravos e faziam o seguro da carga de seus navios negreiros, ganhando com isso a boa vontade de seus hospedeiros. As mineradoras britânicas possuíam e compravam escravos para usá-los em suas empresas. "Devemos necessariamente aceitar a conclusão dolorosa", disse Brougham referindo-se ao desenvolvimento cubano e brasileiro, "que pelo menos um grande volume do capital exigido devia, em grande medida, pertencer aos homens ricos deste país."²³ John Bright sabia muito bem dos interesses de seus eleitores de Lancashire em 1843, quando fez um discurso eloquente contra um projeto de lei que proibia o investimento, mesmo indireto, de capital britânico no tráfico de escravos, argumentando que o decreto não passaria de letra morta e que a questão devia ficar entregue à moral e ao sentimento de honra de cada um.²⁴ Naquele mesmo ano, empresas britânicas cuidaram de três oitavos do açúcar, metade do café e cinco oitavos do algodão exportados de Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia.²⁵

Os capitalistas já tinham tido o suficiente da "nobre experiência" britânica. O comércio era o grande libertador.²⁶ A única maneira de derrubar a escravidão era confiar nos princípios justos e eternos do livre-comércio.²⁷ Deixe-se o tráfico escravo entregue a si mesmo, e ele se suicidará. Se os infames de qualquer nação quiserem se envolver nele, que a culpa recaia sobre eles;

confie-se o governo moral do mundo a um tribunal mais alto.²⁸ O dinheiro gasto em tentativas infrutíferas de eliminar o tráfico de escravos podia ser utilizado de maneira mais vantajosa e filosófica dentro do país.²⁹ Bright criticou a audácia de se pensar que a justiça à África devia ser feita às custas da injustiça à Inglaterra.³⁰ Já tinham muito o que fazer em casa, argumentou Cobden, a poucos passos de distância das Câmaras do Parlamento, antes de se meterem a querer redimir toda a África da barbárie.³¹ As atividades da esquadra britânica na costa africana eram expedições bucanéiras,³² que ceifavam anualmente os melhores e mais bravos ingleses e traziam a desolação a inúmeros lares britânicos.³³ Havia outras maneiras de dedicar atenção ao bem-estar social do mundo, outros modos de contribuir para promover esse bem-estar, e não deveriam interferir nos sentimentos dos outros à força, com medidas fiscais.³⁴ A opinião pública nos países envolvidos no tráfico escravo devia ser atraída para a causa humanitária, e não repelida com uma política de coerção; e não podia se esperar que os brasileiros percorressem a rota humanitária a um passo mais rápido do que tinham feito os ingleses.³⁵ O "humanitarismo precipitado e ignorante" da Inglaterra apenas agravava os sofrimentos dos escravos.³⁶ O país havia empregado, disse Hutt,

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

Apesar de tudo, o tráfico escravo tinha aumentado. Era uma cruzada feroz, e nem todas as forças somadas da Marinha britânica

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

Onde estava Palmerston? O tráfico de escravos tinha recebido o apelido de “capricho benevolente” de Palmerston, e ele aparece em nossos manuais como adversário constante do tráfico negro. No cargo, Palmerston fez pouco. Fora do cargo, insistia que o governo fizesse mais do que ele tinha feito. Uma simples moção pedindo relatórios do tráfico de escravos entre 1815 e 1843 veio acompanhada de um discurso que ocupa mais de 25 colunas em Hansard: uma moção inócua envolta numa exibição retórica, coroadada por uma peroração grandiloquente que podia ter sido extraída dos discursos abolicionistas de meio século antes.⁴⁹ A cada mês ele chamava a atenção para todos os seus esforços em prol da causa, como se pedisse ao Parlamento e ao país um pleno reconhecimento de seu trabalho.⁵⁰ Mas quando o representante de Manchester ressaltou as dificuldades que a política inglesa de eliminação do tráfico de escravos estava acarretando junto ao governo brasileiro e criticou a intervenção armada, Palmerston falou

sobre a França, Cuba, o emirato de Muscat, sobre tudo, menos sobre o tráfico de escravos brasileiro.⁵¹ E, estando a campanha parlamentar contra a política de extinção do tráfico em seu auge, Palmerston se contentou com a esperança de que “nenhum comitê recomendará um curso contrário ao que vimos seguindo. [...] Ninguém haverá de dizer que temos de voltar sobre nossos passos”.⁵² Em sua opinião, eles já tinham demonstrado todo o empenho pela extinção do tráfico negro, e, se proibissem a importação do açúcar brasileiro, o Brasil iria pensar que eles, na verdade, não acreditavam que o trabalho livre fosse mais barato do que o escravo.⁵³ Insistindo na pretensão espanhola de reciprocidade, ele advertiu que perderiam o comércio com a Espanha (Cuba) tal como estavam perdendo com o Brasil, tudo por causa da “tarifa absurda e da política nociva” do governo. “Eles sacrificaram os interesses comerciais do país no comércio brasileiro, no comércio espanhol e, temo, também em outras partes que estão por vir, e tudo isso apenas para manter um querido capricho, baseado em pretextos hipócritas.”⁵⁴ Apagara-se a “última vela do século XIX”.

Disraeli também condenava o fim do tráfico negro por razões econômicas e como política questionável, que criava problemas para a Inglaterra em todos os tribunais e em todas as colônias.⁵⁵ Wellington o considerava criminoso — “um rompimento do direito internacional — um rompimento de tratados”.⁵⁶ Mesmo Gladstone foi obrigado a escolher entre as necessidades dos capitalistas britânicos e as necessidades dos fazendeiros das Índias Ocidentais. Em 1841, ele era inteiramente favorável ao fim do tráfico, e perguntou aos capitalistas se estavam dispostos a perder o alto título e o nobre caráter que tinham conquistado perante todo o mundo em troca de vantagens financeiras irrisórias e mesquinhas. Estavam trazendo à luz toda e qualquer incoerência apenas para usá-la como argumento para justificar uma incoerência ainda maior e mais monstruosa, ou para substituir as in-

coerências em reconhecer o certo pela coerência em praticar sistematicamente o errado?⁵⁷ Em 1850, porém, ele condenou a política de extinção do tráfico como coisa absurda e anômala. "Não é determinação da Providência que o governo de uma nação deva corrigir os costumes de outra."⁵⁸

Ironicamente, agora eram os ex-donos de escravos das Índias Ocidentais que erguiam a tocha humanitarista. Aqueles que, em 1807, faziam a lúgubre profecia de que a extinção do tráfico negroiro inglês iria "causar a redução do comércio, a redução do faturamento e a redução da navegação mercantil; e ao final irá corroer e destruir totalmente o grande alicerce da prosperidade britânica"⁵⁹ eram exatamente os mesmos que, depois de 1807, protestavam contra "um sistema de sequestrar homens em prejuízo de um povo pobre e inofensivo".⁶⁰ Barham, das Índias Ocidentais, apresentou o projeto de lei de 1815 para transformar em crime não só o uso de capital britânico no tráfico estrangeiro de escravos, mas até mesmo o seguro de navios envolvidos no tráfico.⁶¹ Entre as soluções sugeridas pelo setor econômico das Índias Ocidentais em 1830 para atender às dificuldades crescentes das colônias, havia uma resolução de "adotar medidas mais decisivas do que as que foram utilizadas até agora para deter o tráfico estrangeiro de escravos, de cuja efetiva eliminação depende, em última análise, a prosperidade das colônias das Índias Ocidentais britânicas".⁶² Emissários jamaicanos, enviados à Inglaterra em 1832, declararam que "as colônias tinham se reconciliado facilmente com a extinção de um comércio bárbaro, que a civilização avançada da época não permitia mais existir; mas pensavam, e aparentemente com razão, que os filantropos não deviam ter ficado satisfeitos com a extinção do tráfico britânico".⁶³ Em 1849, desenvolveu-se na Jamaica um grande movimento de massa pela extinção do tráfico de escravos. Todas as classes, cores, seitas e partidos se uniram na questão da justiça em relação à África. Denunciaram

a escravidão e o tráfico de escravos como "contrários à humanidade, causadores dos piores males para a África, degradantes para todos os envolvidos no tráfico e contrários aos interesses morais e espirituais dos escravizados", e pleiteavam que "o termo odioso 'escravo' [fosse] expurgado do vocabulário do universo". "A ESCRAVIDÃO PRECISA TERMINAR, e, quando terminar, A JAMAICA FLORESCERÁ." A Inglaterra, diziam acertadamente, tinha ido à guerra por causas bem menos justificáveis.⁶⁴

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

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

O capitalismo britânico destruiu a escravidão nas Índias Ocidentais, mas continuava a prosperar com a escravidão no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos. Porém, o monopólio das Índias Ocidentais tinha se acabado definitivamente. Na Guerra Civil, o governo britânico quase reconheceu a Confederação sulina.

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

Foi por uma suprema ironia que coube a Gladstone, das Índias Ocidentais, lembrar a um auditório em Newcastle que a Guerra Civil americana "se tornou talvez a mais inútil de todas as grandes guerras civis já ocorridas na história", e que "não há dúvidas de que Jefferson Davis e outros líderes do Sul criaram um exército; estão criando, ao que parece, uma marinha; e criaram algo maior do que ambos: criaram uma nação."⁶⁶

11. Os "Santos" e a escravidão

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

Esse equívoco brota, em parte, de uma tentativa deliberada da época em apresentar uma visão distorcida do movimento abolicionista. Quando o tráfico negroiro foi abolido em 1807, o projeto de lei trazia uma frase dizendo que o tráfico era "contrário aos princípios da justiça, da humanidade e da política acertada". Lord de Hawkesbury objetou a isso; em sua opinião, as palavras "justiça" e "humanidade" recairiam contra os traficantes de escravos. Assim, ele propôs uma emenda para excluí-las. Com isso, a razão para o fim do tráfico ficou restrita apenas a uma questão de conveniência. O lorde chanceler protestou. A emenda retiraria o único fundamento com o qual poderiam pedir a cooperação de outros países para a extinção do tráfico. O conde de Lauderdale declarou que as palavras eliminadas eram as mais essenciais no projeto de lei. A omissão reforçaria as suspeitas na França de que a Inglaterra pretendia abolir o tráfico pelo motivo egoísta de contar com um bom abastecimento de negros em suas colônias. "Se assim supõem que nós mesmos não fazemos nenhum sacrifício, como podemos esperar algum resultado ao pedir às potências estrangeiras que cooperem com a extinção do tráfico?" Os lordes votaram pela versão original.²

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

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

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

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

Havia também James Stephen pai e James Stephen filho. O pai tinha sido advogado nas Índias Ocidentais e conhecia pessoalmente as condições locais. O filho veio a ser o primeiro subsecretário permanente do Departamento Colonial com destaque público, o "supersecretário Stephen" e o "Sr. Solo Pátrio" das sátiras maldosas. Nesse cargo ele defendia com zelo seus representados desassistidos, os escravos negros. Insistia constantemente que Wilberforce tomasse atitudes mais públicas e mais abrangentes do que a política de relatórios e entrevistas com ministros. A única coisa que poderia refrear os crimes coloniais era "divulgarlos para o público inglês e nos armarmos com a indignação pública".⁵ Stephen não se deixava comover pelos argumentos dos fazendeiros.

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

12. Os escravos e a escravidão

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

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

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

A reação dos fazendeiros, tanto nas colônias da Coroa quanto nas ilhas com governo local, foi uma enfática recusa em aceitar o que definiram como "um mero catálogo de indulgências para os negros".¹² Eles sabiam que todas essas concessões significavam apenas outras concessões adicionais.

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

Do ponto de vista dos fazendeiros, era indispensável punir as mulheres. Mesmo em sociedades civilizadas, argumentaram eles, as mulheres eram açoitadas, como nos reformatórios da Inglaterra. "Nossas damas negras", disse o sr. Hamden na assembleia de Barbados, "mostram certa propensão a ter um caráter aos

modelos das amazonas; e eu acredito que seus maridos lamentariam muito em saber que elas ficaram fora do alcance do castigo."¹²

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

O chicote, diziam os fazendeiros, era necessário para manter a disciplina. Abolido, "adieu a toda paz e conforto nas fazendas".⁶ Um fazendeiro de Trinidad declarou que era "uma invasão de propriedade extremamente injusta e opressora" insistir numa jornada de nove horas de trabalho por dia para escravos adultos nas Índias Ocidentais, enquanto os donos das fábricas inglesas podiam exigir torqu岸 doze horas de trabalho diário a crianças num ambiente fechado e insalubre.⁷ Na Jamaica, a proposta para admitir depoimentos de escravos em tribunal suscitou um enorme clamor de indignação, e o projeto foi rejeitado na segunda rodada por 36 votos a um.⁸ A Assembleia da ilha adiou a cláusula referente às caixas econômicas para uma sessão posterior,⁹ e o governador não ousou sequer mencionar a questão da liberdade para as crianças do sexo feminino.¹⁰ O Legislativo da Guiana Inglesa decidiu que, "se é para se adotar o princípio da alforria *invito domino*,* é mais em prol da

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

estabilidade e dos interesses de seus constituintes que deva ser feita *para* eles e não *por* eles".¹¹ Em Trinidad, o número de alforrias diminuiu consideravelmente,¹² enquanto seus valores sofreram um súbito aumento.¹³ "não foi contemplada", admitiu Stephen, "a possibilidade de avaliadores juramentados proferirem uma decisão injusta, e não há provimentos contra ela".¹⁴ Um administrador em Trinidad falou das "tolas ordens em conselho" e, ao registrar as punições, recorreu a uma linguagem incompatível com sua responsabilidade e ofensiva aos elaboradores da legislação.¹⁵ O cargo de Protetor dos Escravos na Guiana Inglesa foi uma decepção: "Não há nenhuma proteção para a População Escrava", escreveu o encarregado em 1832; "sou tremendamente impopular...".¹⁶

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

Na Jamaica, o acaloramento chegava ao ápice. A Assembleia votou que "nunca faria uma entrega deliberada de seus direitos incontestes e reconhecidos" legislando da maneira prescrita²⁰ "sobre um assunto de mera regulamentação municipal e manutenção interna da ordem".²¹ Se o Parlamento britânico pretendia fazer leis para a Jamaica, então que exercesse essa prerrogativa sozinho.²² A Assembleia declarou que a doutrina do poder transcendental do Parlamento imperial subvertia seus direitos e atentava

contra suas vidas e propriedades.²³ Segundo o governador, "os direitos incontestes do Parlamento britânico têm sido repetidamente negados de maneira temerária [e], a menos que a arrogância de tais pretensões seja efetivamente controlada, a autoridade de Sua Majestade nesta colônia existirá apenas no nome".²⁴ Dois deputados jamaicanos, enviados à Inglaterra em 1832 para apresentar seus pleitos às autoridades britânicas, desvendaram precisamente os *arcana imperii*: "Não devemos aos habitantes da Grã-Bretanha lealdade maior do que devemos a nossos irmãos colonos no Canadá [...] nem por um momento aceitamos que a Jamaica possa ser convocada perante o tribunal da opinião inglesa para defender suas leis e costumes".²⁵ Um membro da Assembleia da ilha foi além e perguntou: "Quanto ao rei da Inglaterra, que direito devo folgar em saber que ele tem sobre a Jamaica, a não ser que a roubou da Espanha?".²⁶ Um fazendeiro das Índias Ocidentais no Parlamento lembrou ao povo britânico que "perdemos a América por insistir na questão do direito".²⁷ Falava-se muito em secessão. O governo britânico foi avisado que havia comunicação constante entre pessoas na Jamaica e nos Estados Unidos,²⁸ e que alguns fazendeiros tinham sondado o governo americano.²⁹ O gabinete levou o assunto a sério a ponto de indagar o governador a respeito.³⁰ Afinal, São Domingos, em condições semelhantes, não tinha se oferecido à Inglaterra?

Não era apenas um desabafo aflito ou uma zombaria inconsequente diante da "admoestação branda, mas categórica"³¹ das autoridades imperiais. Era uma lição, não tanto para o povo da Grã-Bretanha, mas para os escravos das Índias Ocidentais. Se o governador da Jamaica via nos fazendeiros "uma maior relutância em abrir mão do poder sobre o escravo do que seria de se esperar na época atual",³² é evidente como essa recalcitrância dos senhores escravistas haveria de aparecer aos escravos. Os negros eram os menos suscetíveis de esquecer que "o amor ao poder des-

ses fazendeiros sobre os pobres negros, cada qual em seu pequeno domínio açucareiro, tem sido um obstáculo à liberdade tão grande quanto o *amor ao trabalho deles*", como disse o governador de Barbados.³³ A libertação viria não dos fazendeiros, mas apesar dos fazendeiros.

Enquanto os brancos conspiravam e falavam em secessão, os negros livres mantinham uma sólida lealdade à Coroa. Rejeitavam "uma dissolução dos vínculos que nos unem à Terra Mãe como a maior calamidade que poderia recair sobre nós e nossa posteridade".³⁴ Para seu grande crédito, informou o governador de Trinidad, eles não tinham participado daquelas reuniões "em que houve tanto esforço em semear os germes da insatisfação na colônia entre a população livre, bem como entre a escrava".³⁵ Enquanto os brancos se recusavam a ocupar cargos, os mulatos insistiam em seu direito de integrar o serviço público.³⁶ Eram leais não por virtude intrínseca, mas porque eram fracos demais para conquistar seus direitos próprios, e não conseguiam ver nenhuma perspectiva para a própria emancipação a não ser por meio do governo britânico. Além disso, os governos locais, na medida em que tentavam implementar a política antimonopolista, tinham de confiar neles. Em Barbados, escreveu o governador, eram os mulatos que mostravam uma soma equilibrada de boa educação, bons costumes, instrução e energia, ao passo que os brancos não tinham senão preconceitos e velhos direitos para sustentar sua posição antiliberal. "Vocês verão", aconselhou ele ao governo britânico, "o grande acerto político nas atuais circunstâncias em promover essas castas. São uma raça sóbria, ativa, enérgica e leal; e eu poderia igualmente me apoiar neles, caso necessário, contra os escravos ou contra a milícia branca."³⁷

Mas, ao contrário da crença popular ou mesmo culta, a força social mais poderosa e dinâmica nas colônias, conforme se aprofundava a crise política na Inglaterra, era o próprio escravo. Esse

aspecto do problema nas Índias Ocidentais tem sido deliberadamente ignorado, como se os escravos, ao se tornar instrumentos de produção, só fossem homens como itens de catálogo. O fazendeiro considerava a escravidão uma condição eterna, determinada por Deus, e chegava a ponto de justificá-la com citações das Escrituras. Não havia razão para que o escravo pensasse da mesma maneira. Ele pegava as mesmas Escrituras e adaptava-as a suas próprias finalidades. À coerção e aos castigos ele respondia com a indolência, a sabotagem e a revolta. Na maior parte do tempo, fazia-se apenas o mais indolente possível. Esta era sua forma habitual de resistência: a passividade. A docilidade do escravo negro é um mito. Os quilombolas da Jamaica e os "negros do manto" da Guiana Inglesa eram escravos fugidos que tinham arrancado ao governo britânico um acordo formal e viviam em seus redutos fortificados nas montanhas ou em refúgios na selva. Para os escravos das Índias Ocidentais britânicas, eles eram exemplos vivos de uma rota possível para a liberdade. A revolta escrava em São Domingos, com sua vitória, foi um marco na história da escravidão no Novo Mundo, e depois de 1804, quando foi criada a república independente do Haiti, todo branco dono de escravos — na Jamaica, em Cuba ou no Texas — vivia no pavor de um novo Toussaint L'Ouverture. É inconcebível por princípio que as mudanças econômicas e as enormes agitações que afetaram milhões de pessoas na Inglaterra pudessem passar em branco, sem exercer algum efeito nos próprios escravos e na relação dos fazendeiros com eles. A pressão dos capitalistas britânicos sobre os fazendeiros de cana-de-açúcar era agravada pela pressão dos escravos nas colônias. Em comunidades como as Índias Ocidentais, escreveu o governador de Barbados, "o espírito público está sempre temerosamente atento aos perigos de insurreição".³⁸

Longe de ser obtuso como pensava seu senhor e como depois o pintaram os historiadores, o escravo estava atento ao que o

cercava e se interessava vivamente pelas discussões sobre seu destino. "Não existe ninguém", escreveu o governador da Guiana Inglesa em 1830, "mais agudamente observador do que os escravos sobre tudo o que se refere a seus interesses."³⁹ Os fazendeiros debatiam abertamente a questão da escravidão na presença das próprias pessoas cujo futuro estava em discussão. "Se se admitem as reuniões turbulentas que são realizadas aqui entre os proprietários", escreveu o governador de Trinidad em 1832, "nada do que possa ocorrer será matéria de surpresa."⁴⁰ A imprensa local jogava lenha na fogueira. Um jornal de Trinidad qualificou de "desprezível"⁴¹ a ordem em conselho; outro falou das "provisões ridículas do calamitoso Code Noir."⁴² Um juiz se recusou a presidir a qualquer julgamento derivado da ordem em conselho e deixou o tribunal.⁴³ Os fazendeiros foram responsabilizados por essa atitude temerária. Mas não tinham como evitar. É uma característica de todas as crises sociais profundas. Antes da Revolução Francesa, a aristocracia e a corte na França discutiam livremente Voltaire e Rousseau, e em alguns círculos até com autêntico prazer intelectual. O comportamento arrogante e a linguagem destemperada dos fazendeiros, porém, serviam apenas para inflamar o espírito já desassossegado dos escravos.

Entre os escravos, sempre que surgia uma nova discussão ou se anunciava alguma nova política, havia o consenso de que a abolição da escravatura já tinha virado lei na Inglaterra, mas seus donos não a aplicavam. O governador da Jamaica informou em 1807 que a extinção do tráfico negroiro tinha sido interpretada pelos escravos como "nada menos que a libertação geral deles."⁴⁴ Em 1816, o Parlamento britânico aprovou uma lei tornando obrigatório o registro de todos os escravos, a fim de impedir o contrabando negroiro em violação da lei contra o tráfico. Os escravos na Jamaica ficaram com a impressão de que a lei "contempla alguns dispositivos em favor deles que a Assembleia aqui, apoiada pelos

habitantes em geral, deseja postergar",⁴⁵ e os fazendeiros tiveram de recomendar ao Parlamento que emitisse uma declaração formal esclarecendo que não se tratava em momento algum da libertação.⁴⁶ Um equívoco semelhante se instaurou entre os escravos de Trinidad⁴⁷ e Barbados.⁴⁸ Em todas as Índias Ocidentais os escravos perguntavam: "Why Bacchra no do that King bid him?" [Por que sinhô não fazer o que rei manda?].⁴⁹ Estava tão cristalizada na cabeça dos escravos a ideia de que o governo britânico lhes reservava algum grande benefício, em detrimento de seus senhores, que agarravam avidamente qualquer ínfima circunstância como confirmação.⁵⁰ Interpretavam cada troca de governador como libertação. Os escravos entenderam a chegada de D'Urban na Guiana Inglesa em 1824 como "algo referente a suas expectativas".⁵¹ O governador de Trinidad saiu em licença em 1831; os negros entenderam que "ele foi buscar a libertação para todos os escravos".⁵² A chegada de Mulgrave à Jamaica em 1832 criou um grande alvoroço. Numa vistoria perto de Kingston, ele foi seguido pelo maior ajuntamento de escravos que já se reunira até então na ilha, todos com a mesma ideia no espírito: Mulgrave tinha "vindo com a libertação no bolso".⁵³ A nomeação de Smith como governador de Barbados em 1833 foi entendida pelos escravos como sinal de libertação geral. Sua chegada à ilha provocou uma quantidade significativa de deserções, com os escravos saindo de fazendas distantes e indo até Bridgetown "para confirmar se o governador tinha trazido a liberdade ou não".⁵⁴

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

Em 1808 irrompeu uma revolta escrava na Guiana Inglesa. Um traidor delatou a revolta e os líderes foram presos. Eram "os

carroceiros, artesãos e outros escravos mais atinados das fazendas,⁵⁵ isto é, não os trabalhadores braçais das lavouras, mas os escravos que tinham mais conforto e recebiam melhor tratamento. Da mesma forma, em 1824, um rebelde na Jamaica, que se suicidou, admitiu expressamente que seu senhor era bondoso e indulgente, mas justificou seu gesto dizendo que tinha sido ele a lhe sonegar a liberdade durante toda a vida.⁵⁶ Era um sinal de perigo. Toussaint L'Ouverture em São Domingos tinha sido um cocheiro escravo de toda a confiança.

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

Mas as tensões estavam se avolumando rapidamente. A Guiana Inglesa em 1808; Barbados em 1816. Em 1823, a Guiana Inglesa se incendiou mais uma vez. Revoltaram-se os escravos de cin-

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

"Agora a bola começou a rolar", escreveu o governador de Barbados em caráter confidencial ao secretário de Estado para as Colônias, ao saber da revolta na Guiana; "ninguém sabe dizer quando ou onde ela vai parar".⁶⁴ No ano seguinte, sublevaram-se os escravos de duas fazendas na paróquia de Hanover, na Jamaica. A revolta foi localizada e reprimida por uma grande força militar, e seus líderes foram executados. Mas foi difícil conter os grupos de escravos que tentaram intervir na execução. Além disso, escreveu o governador, os condenados "estavam plenamente imbuídos da crença de que tinham direito à sua liberdade e que a causa que haviam abraçado era justa e em defesa de seus próprios direitos". Segundo um dos líderes, a revolta não fora dominada; "a guerra tinha apenas começado".⁶⁵

Aparentemente, a ordem fora restaurada na Guiana Inglesa e na Jamaica, mas os negros continuavam inquietos. Como escreveu o governador da Guiana Inglesa, "o espírito de insatisfação não se extinguiu de maneira nenhuma; continua vivo como que

ardendo sob as cinzas; e o espírito negro, embora não dando nenhuma indicação clara de malícia aos que não estão acostumados a observá-lo, ainda está agitado, desconfiado e suspeito".⁶⁶ O governador alertou contra qualquer postergação adicional, não só por causa do humanitarismo e do acerto da medida, mas para que terminassem as expectativas e as especulações e os negros se livrassem daquela ansiedade febril que continuaria a dominá-los enquanto a questão não fosse definitivamente resolvida.⁶⁷ Não havia estado de espírito mais perigoso do que a expectativa vaga e indefinida dos negros.⁶⁸

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

Atingiu-se o clímax com uma revolta na Jamaica na época do Natal. A Jamaica era a maior e a mais importante das colônias das Índias Ocidentais britânicas. Incendiando-se a Jamaica, nada poderia impedir que as chamas se alastrassem. Estourou entre os escravos do distrito oeste uma "insurreição extensa e destrutiva".⁷¹ O governador informou que não tinha sido ocasionada "por nenhuma queixa súbita ou causa imediata de insatisfação, [e] estava combinada fazia muito tempo e fora adiada em diversos períodos". Os líderes eram escravos que ocupavam as posições de maior confiança, e portanto estavam isentos de qualquer trabalho pesado. "Na posição deles, sua conduta pode ter sido influenciada por motivos não menos fortes do que os que parecem tê-los levado à ação —

um desejo de efetivar sua liberdade, e em alguns casos de possuir pessoalmente a propriedade pertencente a seus senhores."⁷²

Todavia, os fazendeiros das Índias Ocidentais não viam nessas revoltas escravas senão uma boa ocasião para constranger a Inglaterra e os humanitaristas. O governador de Trinidad escreveu o seguinte em 1832: "A ilha, no que concerne aos escravos, está totalmente tranquila e seria muito fácil mantê-la assim, se fosse este o desejo daqueles que deveriam se empenhar neste sentido. [...] Quase parece ser intenção de alguns notáveis daqui levar o governo a abandonar seus princípios, mesmo ao risco de insuflar os escravos à insurreição".⁷³ O governador da Jamaica se deparava com uma situação semelhante: "Não há dúvida de que existem aqueles de vistas curtas a ponto de se alegrar, no momento, com qualquer distúrbio da parte dos negros resultante da decepção, o qual essas pessoas, desesperando de suas próprias perspectivas, considerariam uma espécie de consolo pelo transtimento que acarreta para o governo britânico".⁷⁴ O fazendeiro das Índias Ocidentais, nas palavras de Daniel O'Connell, continuava sentado "sujo e enegrecido em cima de um paiol de pólvora, sem se afastar dali, e vivia num medo constante de que o escravo lhe encostasse uma tocha acesa".⁷⁵

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

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

13. Conclusão

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

Em 1833, portanto, a alternativa era clara: libertação vinda de cima ou libertação vinda de baixo. Mas LIBERTAÇÃO. A mudança econômica, o declínio dos monopolistas, o desenvolvimento do capitalismo, a campanha humanitarista nas igrejas britânicas, as perorações confitantes nas câmaras do Parlamento agora atingiam seu pleno amadurecimento na determinação dos próprios escravos em ser livres. Os negros tinham sido incentivados à liberdade pelo desenvolvimento daquela mesma riqueza que haviam criado com seu trabalho.

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

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

A Inglaterra, muito à frente das outras nações do mundo, e a França foram os países que inauguraram o mundo moderno do desenvolvimento industrial e da democracia parlamentar com suas respectivas liberdades. A outra corrente estrangeira que ali-

mentou a acumulação do capital na Inglaterra, a saber, o comércio com a Índia, teve papel secundário no período aqui tratado. Foi apenas com a perda das colônias americanas em 1783 que a Inglaterra passou a se dedicar à exploração sistemática de suas possessões indianas.

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

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

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

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

Para a grande maioria dos responsáveis pela política britânica, a perda das colônias americanas parecia uma catástrofe. Na

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

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

Política e moral, abstratamente, não têm sentido. Vemos políticos e homens públicos britânicos defendendo a escravidão hoje, criticando a escravidão amanhã, voltando a defender a escravidão depois de amanhã. Hoje são imperialistas, amanhã anti-imperialistas, e igualmente pró-imperialistas na geração seguinte. E sempre com a mesma veemência. A defesa ou o ataque se dá sempre no plano elevado da moral ou da política. A coisa defendida ou atacada é sempre algo que se pode ver e tocar, medir em libras esterlinas ou em libras de peso, em dólares e centavos, jardas, pés e polegadas. Isso não é um crime. É um fato. É compreensível no momento. Mas os historiadores, escrevendo cem anos depois,

não têm desculpas para continuar a envolver os verdadeiros interesses numa névoa de confusão. * Mesmo os grandes movimentos de massa, e o movimento abolicionista foi um dos maiores entre eles, mostram uma curiosa afinidade com o surgimento e o desenvolvimento de novos interesses e a necessidade de destruição dos antigos.

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

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

5. *As ideias construídas sobre esses interesses econômicos perduram por muito tempo após a destruição de tais interesses e continuam a causar seus velhos danos, que são ainda mais danosos porque os interesses a que correspondiam não existem mais.*

Tais são as ideias da inadequação do branco ao trabalho nos trópicos e da inferioridade do negro, que o condenava à escravidão. Temos de nos precaver não só contra esses velhos preconceitos, mas também contra os novos que são criados constantemente. Nenhuma época está isenta deles.

Os itens apresentados não pretendem ser soluções para os problemas atuais. Estão registrados como pontos de referência que surgem quando mapeamos outro oceano que, em sua época, era tão tempestuoso quanto o nosso. Os historiadores não fazem nem guiam a história. Sua participação geralmente é tão pequena que chega a ser quase nula. Mas, se não aprendessem nada com a história, suas atividades não passariam de um florescimento cultural ou de um passatempo agradável, e seriam igualmente inócuas nesses tempos conturbados.

* Um ilustre exemplo dessa tendência deplorável é o professor Coupland, da Universidade de Oxford.

Padua Danesi). São Paulo: Edusp, 2011. Em livro recente, escrito em parceria com Marcia Berbel e Tâmis Parron, procurei seguir as sugestões de Blackburn e Tornich ao analisar de forma integrada a política da escravidão no Brasil e em Cuba nos quadros da economia-mundo capitalista. Ver *Escravidão e política. Brasil e Cuba, c.1790-1850*. São Paulo: Hucitec, 2010.

30. I. Calvino, *Por que ler os clássicos*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2009, p. 21.

1. A ORIGEM DA ESCRAVIDÃO NEGRA [pp. 29-62]

1. C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History*. New Haven, 1934-38, t. pp. 12-4 e 19-20.
2. N. M. Crouse, *The French Struggle for the West Indies, 1665-1713*. Nova York, 1943, p. 7.
3. Adam Smith, *The Wealth of Nations* (1776). Nova York: Canaan, 1937, p. 538. Smith acrescentou um fator político, "a liberdade de gerir seus assuntos à sua maneira" [*A riqueza das nações*. Trad. Alexandre Amaral Rodrigues e Eunice Ostrensky. São Paulo: Martins Fontes, 2003.]
4. H. Merivale, *Lectures on Colonization and Colonies* (1841). Oxford, 1928, p. 262.
5. Idem, *ibidem*, p. 385. A descrição é de lorde Sydenham, governador-geral do Canadá.
6. Merivale, op. cit., p. 256.
7. Idem, *ibidem*.
8. R. B. Flanders, *Plantation Slavery in Georgia*. Chapel Hill, 1933, pp. 15-6 e 20.
9. Merivale, op. cit., p. 269.
10. M. James, *Social Problems and Policy during the Puritan Revolution, 1640-1660*. Londres, 1930, p. 111.
11. Adam Smith, op. cit., p. 365.
12. J. Cairnes, *The Slave Power*. Nova York, 1862, p. 39.
13. G. Wakefield, *A View of the Art of Colonization*. Londres, 1849, p. 323.
14. Adam Smith, op. cit., pp. 365-6.
15. Merivale, op. cit., p. 303. Itálico de Merivale.
16. M. B. Hammond, *The Cotton Industry: An Essay in American Economic History*. Nova York, 1897, p. 39.
17. Cairnes, op. cit., p. 44; Merivale, op. cit., pp. 305-6. Sobre o esgotamento do solo e a expansão da escravatura nos Estados Unidos, ver W. C. Bagley, *Soil Exhaustion and the Civil War*. Washington, 1942.

18. Merivale, op. cit., pp. 307-8.
19. J. A. Saco, *Historia de la Esclavitud de los Indios en el Nuevo Mundo* (1879). Havana, 1932, t. Introdução, p. xxxviii. A Introdução é de Fernando Ortiz.
20. A. W. Lauber, *Indian Slavery in Colonial Times within the Present Limits of the United States*. Nova York, 1913, pp. 214-5.
21. J. C. Ballagh, *A History of Slavery in Virginia*. Baltimore, 1902, p. 51.
22. F. Ortiz, *Contrapunteo Cubano del Tabaco y el Azúcar*. Havana, 1940, p. 353.
23. Idem, *ibidem*, p. 359.
24. Lauber, op. cit., p. 302.
25. C. M. Haar, "White Indentured Servants in Colonial New York", *Americana* (julho de 1940), p. 371.
26. *Cambridge History of the British Empire*. Cambridge, 1929, t. p. 69.
27. Ver Andrews, op. cit., t. p. 59; K. F. Geiser, *Redemptioners and Indentured Servants in the Colony and Commonwealth of Pennsylvania*. New Haven, 1901, p. 18.
28. *Cambridge History of the British Empire*, t. p. 236.
29. C. M. MacInnes, *Bristol, a Gateway of Empire*. Bristol, 1939, pp. 158-9.
30. M. W. Jernegan, *Labouring and Dependent Classes in Colonial America, 1607-1783*. Chicago, 1931, p. 45.
31. H. E. Bolton e T. M. Marshall, *The Colonization of North America, 1492-1783*. Nova York, 1936, p. 336.
32. J. W. Bready, *England Before and After Wesley — The Evangelical Revival and Social Reform*. Londres, 1938, p. 106.
33. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 98. 16 de julho de 1662.
34. Geiser, op. cit., p. 18.
35. Ver G. Mittelberger, *Journey to Pennsylvania in the year 1750*. Filadélfia, 1898, p. 16; E. I. McCormac, *White Servitude in Maryland*. Baltimore, 1904, pp. 44 e 49; "Diary of John Harrower, 1773-1776", *American Historical Review* (outubro de 1908), p. 77.
36. E. Abbott, *Historical Aspects of the Immigration Problem*. Select Documents. Chicago, 1926, p. 12 n.
37. Bready, op. cit., p. 127.
38. L. F. Stock (org.), *Proceedings and Debates in the British Parliament respecting North America*. Washington, 1924-1941, t. pp. 353 n. e 355; iii, pp. 437 n. e 494.
39. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 221.
40. Idem, p. 463. Abril de 1667 (?).

61. MacInnes, op. cit., pp. 164-5; S. Seyer, *Memoirs Historical and Topographical of Bristol and its Neighbourhood*. Bristol, 1821-23, II, p. 531; R. North, *The Life of the Rt. Hon. Francis North, Baron Guildford*. Londres, 1826, II, pp. 24-7.
62. Seyer, op. cit., II, p. 532.
63. *Cambridge History of the British Empire*, I, pp. 563-5.
64. Ballagh, op. cit., p. 42.
65. McCormac, op. cit., p. 75.
66. Idem, ibidem, p. 111.
67. C. A. Herrick, *White Servitude in Pennsylvania*. Filadélfia, 1926, p. 3.
68. Stock, op. cit., I, p. 249.
69. Harlow, op. cit., p. 306.
70. Stock, op. cit., I, p. 250. 25 de março de 1659.
71. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, IX, p. 394. 30 de maio de 1676.
72. Sir W. Besant, *London in the Eighteenth Century*. Londres, 1902, p. 557.
73. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, V, p. 229. Relatório do Comitê do Conselho de Agricultura nas Colônias, agosto de 1664 (?).
74. G. S. Callender, *Selections from the Economic History of the United States, 1765-1860*. Nova York, 1909, p. 48.
75. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, X, p. 574. 13 de julho de 1680.
76. H. J. Laski, *The Rise of European Liberalism*. Londres, 1936, pp. 199, 215 e 221.
77. Daniel Defoe, *Moll Flanders*. Ed. Abbey Classics, Londres, s/d, p. 71.
78. T. J. Wertenbaker, *The Planters of Colonial Virginia*. Princeton, 1922, p. 61.
79. Herrick, op. cit., p. 278.
80. Idem, ibidem, p. 12.
81. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, V, p. 220. Petição de Comerciantes, Fazendeiros e Capitães de Navios de Comércio com as Fazendas, 12 de julho de 1664.
82. Harlow, op. cit., p. 307.
83. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, IX, p. 445. 15 de agosto de 1676.
84. U. B. Phillips, *Life and Labor in the Old South*. Boston, 1929, p. 25.
85. J. S. Bassett, *Slavery and Servitude in the Colony of North Carolina*. Baltimore, 1896, p. 77. Sobre a docilidade do escravo negro, ver pp. 201-8.
86. Flanders, op. cit., p. 14.
87. Cairnes, op. cit., p. 35 n.
88. Callender, op. cit., p. 764 n.
89. Cairnes, op. cit., p. 36.

41. Stock, op. cit., V, p. 229 n.
42. Jernegan, op. cit., p. 49.
43. J. D. Lang, *Transportation and Colonization*. Londres, 1837, p. 10.
44. Merivale, op. cit., p. 125.
45. J. D. Butler, "British Convicts Shipped to American Colonies", *American Historical Review* (outubro de 1896), p. 25.
46. J. C. Jeaffreson (org.), *A Young Squire of the Seventeenth Century. From the Papers (A.D. 1676-1686) of Christopher Jeaffreson*. Londres, 1878, I, p. 258. Jeaffreson a Poyntz, 6 de maio de 1681.
47. Para as providências do próprio Cromwell a esse respeito, ver Stock, op. cit., I, p. 211. Cromwell ao presidente do Parlamento Lenthall, 17 de setembro de 1649.
48. V. T. Harlow, *A History of Barbados, 1625-1685*. Oxford, 1926, p. 295.
49. J. A. Williamson, *The Caribbee Islands Under the Proprietary Patents*. Oxford, 1926, p. 95.
50. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, XIII, p. 65. Joseph Crispe ao coronel Bayer, 10 de junho de 1689, de São Cristóvão: "Além dos franceses, temos um inimigo ainda pior nos católicos irlandeses". Em Montserrat, os irlandeses, que eram na proporção de três para um inglês, ameaçaram entregar a ilha aos franceses (idem, p. 73; 27 de junho de 1689). O governador Codrington de Antígua preferia confiar a defesa de Montserrat aos poucos ingleses e seus escravos a contar com a "duvidosa lealdade" dos irlandeses (idem, pp. 112-3; 31 de julho de 1689). Ele tirou as armas dos irlandeses em Nevis e os enviou para a Jamaica (idem, p. 123; 15 de agosto de 1689).
51. H. J. Ford, *The Scotch-Irish in America*. Nova York, 1941, p. 208.
52. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, V, p. 495. Petição de Barbados, 5 de setembro de 1667.
53. Stock, op. cit., I, pp. 288 n., 321 n. e 327.
54. Harlow, op. cit., pp. 297-8.
55. Mittelberger, op. cit., p. 19.
56. Stock, op. cit., I, p. 249. 25 de março de 1659.
57. Geiser, op. cit., p. 57.
58. E. W. Andrews (org.), *Journal of a Lady of Quality; Being the Narrative of a Journey from Scotland to the West Indies, North Carolina and Portugal, in the years 1774-1776*. New Haven, 1923, p. 33.
59. Jeaffreson, op. cit., II, p. 4.
60. I. A. Doyle, *English Colonies in America — Virginia, Maryland, and the Carolinas*. Nova York, 1889, p. 387.

114. Idem, *ibidem*, pp. 267-9.
115. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, I, p. 79. Governador sir Francis Wyatt e Conselho da Virgínia, 6 de abril de 1626.
116. Wertenbaker, *op. cit.*, pp. 59, 115, 122-3, 131 e 151.
117. R. B. Vance, *Human Factors in Cotton Culture: A Study in the Social Geography of the American South*. Chapel Hill, 1929, p. 36.
118. J. A. Saco, *Historia de la Esclavitud de la Raza Africana en el Nuevo Mundo y en especial en los Países America-Hispanos*. Havana, 1938, I, Introdução, p. xxviii. A Introdução é de Fernando Ortiz.
119. T. Blanco, "El Prejuicio Racial en Puerto Rico", *Estudios Afrocaribíanos*, II (1938), p. 26.
120. Saco, *Historia de la Esclavitud de la Raza Africana*, Introdução, p. xxx.
121. *Immigration of Labourers into the West Indian Colonies and the Mauritius*, parte II, *Parliamentary Papers*, 26 de agosto de 1846, p. 60. Henry Light a lord Stanley, 17 de setembro de 1845: "Como trabalhadores eles são inestimáveis, como cidadãos estão entre os melhores, e raramente são levados aos tribunais de justiça ou à polícia".
122. *Papers Relative to the West Indies, 1841-1842, Jamaica-Barbados*, p. 18. C. T. Metcalfe a lord John Russell, 27 de outubro de 1841.
123. *Immigration of Labourers into the West Indian Colonies*, p. 111. William Reynolds a C. A. Fitzroy, 20 de agosto de 1845.
124. Esses números foram extraídos das tabelas em I. Ferenczi, *International Migrations*. Nova York, 1929, I, pp. 506-9, 516-8, 520, 534 e 537.
125. A tabela seguinte ilustra o uso de mão de obra chinesa nas fazendas canavieiras de Cuba em 1857:

Fazenda	Negros	Chineses
Flor de Cuba	409	170
San Martín	452	125
El Progreso	550	40
Armonía	330	20
Santa Rosa	300	30
San Rafael	260	20
Santa Susana	632	200

90. Ortiz, *op. cit.*, pp. 6 e 84.
91. A. G. Price, *White Settlers in the Tropics*. Nova York, 1939, p. 83.
92. Idem, *ibidem*, pp. 83 e 95.
93. Idem, *ibidem*, p. 92.
94. Idem, *ibidem*, p. 94.
95. E. T. Thompson, "The Climatic Theory of the Plantation", *Agricultural History* (janeiro de 1941), p. 60.
96. H. L. Wilkinson, *The World's Population Problems and a White Australia*. Londres, 1930, p. 250.
97. Idem, *ibidem*, p. 251.
98. R. Guerra, *Azúcar y Población en Las Antillas*. Havana, 1935, p. 20.
99. Williamson, *op. cit.*, pp. 157-8.
100. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, x, p. 503. Governador Atkins, 26 de março de 1680.
101. Idem, vii, p. 141. Sir Peter Colleton ao governador Codrington, 14 de dezembro de 1670. Uma sugestão semelhante veio da Jamaica em 1686. Foi solicitada a autorização de se implantar a fabricação de algodão para empregar os brancos pobres. A resposta das autoridades britânicas foi que "quanto mais essas manufaturas forem encorajadas nas colônias, menos elas dependerão da Inglaterra". F. Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*. Londres, 1936, pp. 102-3.
102. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, xiv, pp. 446-7. Governador Russell, 23 de março de 1695.
103. C. S. S. Higham, *The Development of the Leeward Islands under the Restoration, 1660-1688*. Cambridge, 1921, p. 145.
104. Harlow, *op. cit.*, p. 44.
105. Callender, *op. cit.*, p. 762.
106. Merivale, *op. cit.*, p. 62.
107. Harlow, *op. cit.*, p. 293.
108. Idem, *ibidem*, p. 41.
109. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, v, p. 529. "Some Observations on the Island of Barbadoes", 1667.
110. Harlow, *op. cit.*, p. 41.
111. Idem, *ibidem*, p. 43.
112. Merivale, *op. cit.*, p. 81.
113. E. W. Pitman, "The Settlement and Financing of British West India Plantations in the Eighteenth Century", em *Essays in Colonial History by Students of C. M. Andrews*. New Haven, 1931, p. 267.

92. H. T. Catterall, *Judicial Cases Concerning Negro Slavery*. Washington, 1926-27, I, pp. 9 e 12.
 93. Bready, op. cit., pp. 104-5.
 94. R. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement*. Londres, 1933, pp. 55-6.
 95. Sypher, op. cit., p. 63.
 96. Catterall, op. cit., I, pp. 19-20; W. Massey, *A History of England During the Reign of George the Third*. Londres, 1865, III, pp. 178-9.
 97. Anônimo, *Recollections of Old Liverpool, by a Nonagenarian*. Liverpool, 1863, p. 10.
 98. Ramsay, ms. vol., f. 65. "An Address on the Proposed Bill for the Abolition of the Slave Trade."
 99. G. Williams, op. cit., p. 586.
 100. *Hansard, Third Series*, CIX, p. 1102. Hutt, 19 de março de 1850.
 101. H. W. Preston, *Rhode Island and the Sea*. Providence, 1932, pp. 70 e 73.
- O autor era diretor do Departamento de Estado de Informação.
102. Latimer, op. cit., p. 142.
 103. J. W. D. Powell, *Bristol Privateers and Ships of War*. Londres, 1930, p. 167.
 104. H. R. F. Bourne, *English Merchants, Memoirs in Illustration of the Progress of British Commerce*. Londres, 1866, II, p. 63; J. B. Botsford, *English Society in the Eighteenth Century as Influenced from Oversea*. Nova York, 1924, p. 122; Enfield, op. cit., pp. 48-9. Sobre as atividades de Blundell no tráfico escravo, ver Donnan, op. cit., II, p. 492.
 105. Para Cunliffe, ver Bourne, op. cit., II, p. 57; Botsford, op. cit., p. 122; Enfield, op. cit., pp. 43 e 49; Donnan, op. cit., II, pp. 492 e 497.
 106. Donnan, op. cit., II, p. 631; J. Hughes, *Liverpool Banks and Bankers, 1760-1817*. Liverpool, 1906, p. 174.
 107. L. H. Grindon, *Manchester Banks and Bankers*. Manchester, 1878, pp. 55, 79-80 e 187-8; Bourne, op. cit., II, pp. 64 e 78; Botsford, op. cit., p. 122; Donnan, op. cit., II, p. 492.
 108. Donnan, op. cit., I, pp. 167-72.
 109. Idem, ibidem, I, p. 468.
 110. Latimer, op. cit., pp. 476-7.
 111. Para exemplos, ver Wadsworth e Mann, op. cit., p. 216 n.; Hughes, op. cit., pp. 109, 139, 172, 174 e 176; Donnan, op. cit., II, p. 492 n.
 112. L. B. Namier, "Antony Bacon, an Eighteenth Century Merchant", *Journal of Economic and Business History* (novembro de 1929), p. 21.
 113. Donnan, op. cit., II, pp. 642-4 e 656-7 n.
 114. *Parl. Deb.*, IX, p. 170. 23 de março de 1807.

115. Idem, VI, p. 230. 16 de maio de 1806.
 116. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, III, p. 170. Wilberforce a John Newton, junho de 1804.
 117. C.O. 137/91. "Petition of Committee of Jamaica House of Assembly on the Sugar and Slave Trade", 5 de dezembro de 1792.
 118. Sypher, op. cit., pp. 157-8, 162-3, 186-8 e 217-9.
 119. Idem, ibidem, p. 59; Bready, op. cit., p. 341.
 120. *Parl. Hist.*, XIX, p. 305. 23 de maio de 1777.
 121. Bready, op. cit., p. 102.
 122. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest*, II, pp. 217-8; Savary des Bruslons, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce. With Large Additions and Improvements by M. Postlethwayt*. Londres, 1751, I, p. 25. Não é correto dizer, como faz Sypher (op. cit., p. 84), que Postlethwayt "tem uma visão sombria" do tráfico de escravos.
 123. W. Snelgrave, *A New Account of Guinea and the Slave Trade*. Londres, 1754, pp. 160-1.
- ### 3- O COMÉRCIO BRITÂNICO E O COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR [pp. 89-131]
1. Adam Smith, op. cit., pp. 415-6 e 500-91.
 2. W. Wood, *A Survey of Trade*. Londres, 1718, parte III, p. 193.
 3. J. F. Rees, "The Phases of British Commercial Policy in the Eighteenth Century", *Economica* (junho de 1925), p. 143.
 4. Gee, op. cit., p. 111.
 5. Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar*, pp. 4 e 6.
 6. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 565.
 7. Whitworth, op. cit., II, p. 20.
 8. J. Bennett, *Two Letters and Several Calculations on the Sugar Colonies and Trade*. Londres, 1738, p. 55.
 9. Wood, op. cit., p. 156.
 10. Sir D. Thomas, *An Historical Account of the Rise and Growth of the West India Colonies, and of the Great Advantages they are to England, in Respect to Trade*. Londres, 1690. O ensaio está impresso em *Harleian Miscellany*, II, p. 347.
 11. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, p. 271.
 12. *Report of the Committee of Privy Council*, 1788, parte IV, nº 18, Apêndice.
 13. J. H. Rose, *William Pitt and the Great War*. Londres, 1911, p. 370.
 14. Adam Smith, op. cit., p. 366.

17. Bennett, op. cit., pp. 50 e 54.
18. Stock, op. cit., iv, p. 329. Sir John Barnard, 28 de março de 1737.
19. Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar*, pp. 13-4.
20. E. D. Ellis, *An Introduction to the History of Sugar as a Commodity*. Filadélfia, 1905, p. 82.
21. Whitworth, *Works of Davenant*, II, p. 10.
22. H. See, *Modern Capitalism, its Origin and Evolution*. Nova York, 1928, p. 104.
23. L. A. Harper, *The English Navigation Laws*. Nova York, 1939, p. 242.
24. Andrews, *The Colonial Period*, IV, p. 9.
25. Idem, ibidem, IV, pp. 65, 71, 126 e 154-5.
26. Ver o estudo de G. P. Insh, *The Company of Scotland Trading to Africa and the Indies*. Londres, 1932.
27. Collins, op. cit., p. 143.
28. Idem, ibidem, p. 157. Em 1697, o governador da Jamaica pediu uma flexibilização das Leis de Navegação por sete anos para garantir a recuperação.
29. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, IX, pp. 474-5. 26 de outubro de 1676.
30. Stock, op. cit., IV, p. 828. 30 de maio de 1739.
31. Andrews, *The Colonial Period*, II, p. 264.
32. *Parl. Hist.*, XXIX, p. 343. Conselho municipal Watson, 18 de abril de 1791; Donnan, op. cit., II, p. 606.
33. *Holt and Gregson Papers*. Liverpool Public Library, X, p. 429. Carta intitulada "Commerce", na letra de Gregson, sem data.
34. G. L. Beer, *The Old Colonial System*. Nova York, 1933, I, p. 17.
35. Idem, ibidem, I, p. 43 n.
36. Stock, op. cit., III, p. 355.
37. Essa proporção foi obtida tomando a média das 122 mil toneladas para as Índias Ocidentais nos cinco anos de 1710 a 1714 e comparando-a com as 243 600 toneladas do comércio de exportação em 1709, dadas em A. P. Usher, "The Growth of English Shipping, 1572-1922", *Quarterly Journal of Economics* (maio de 1928), p. 469.
38. Usher, op. cit., p. 469. Em 1787, 998 637 toneladas.
39. Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 66.
40. R. Stewart-Browne, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century*. Liverpool, 1932, pp. 117, 119, 126-7 e 130. Sobre o comércio de escravos de Baker & Dawson com as colônias espanholas, ver Donnan, op. cit., II, p. 577 n.; Aimes, op. cit., p. 36; *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte VI.
41. Enfield, op. cit., p. 26, cita 5.967 marinheiros em 1771. Gregson afirma que havia 3 mil empregados no tráfico de escravos. *Holt and Gregson Papers*, X, p. 434. Carta sem data a T. Brooke, M.P.
42. Os setores da navegação mercantil de Londres fizeram uma petição em 1708 a favor do monopólio. Contra o monopólio, os armadores de Whitehaven encaminharam duas petições em 1709 e 1710; os construtores navais de Londres e redondezas enviaram três petições em 1708 e 1710; e há uma petição dos construtores navais de várias cidades em 1709. Stock, op. cit., III, pp. 204 n., 207 n., 225 n., 226, 249, 250 n. e 251.
43. *Holt and Gregson Papers*, X, pp. 375 e 377.
44. Enfield, op. cit., p. 89.
45. *Holt and Gregson Papers*, X, p. 435. Gregson a Brooke.
46. MacInnes, op. cit., p. 337.
47. *Parl. Hist.*, XXIX, p. 343. Conselho municipal Watson, 18 de abril de 1791.
48. J. G. Broadbank, *History of the Port of London*. Londres, 1921, I, pp. 76-82 e 89-108; W. S. Lindsay, *A History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*. Londres, 1874-76, II, pp. 415-20.
49. Latimer, op. cit., p. 6.
50. W. N. Reid e J. E. Hicks, *Leading Events in the History of the Port of Bristol*, s/d, p. 106; J. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*. Bristol, 1900, p. 334; W. Barrett, *The History and Antiquities of the City of Bristol*. Bristol, 1780, p. 186; J. A. Fraser, *Spain and the West Country*. Londres, 1935, pp. 254-5.
51. J. E. Nicholls e J. Taylor, *Bristol Past and Present*. Bristol, 1881-82, III, p. 165.
52. MacInnes, op. cit., p. 335.
53. Idem, ibidem, p. 202.
54. Idem, ibidem, p. 233.
55. Barrett, op. cit., p. 189.
56. Idem, ibidem. Os navios provenientes das Índias Ocidentais correspondiam a 16 209 toneladas, de um total de 48 125 toneladas; os navios com destino às Índias Ocidentais representavam 16 913 toneladas, de um total de 46 729 toneladas.
57. MacInnes, op. cit., pp. 236 e 367.
58. Idem, ibidem, pp. 358 e 370.
59. Idem, ibidem, pp. 228, 230, 235, 363 e 370.
60. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A cifra exata foi de 62 335,05 libras. A família possuía integralmente 954 escravos e tinha parte na propriedade de outros 456 (pp. 117, 120, 132 e 168).

61. MacInnes, op. cit., p. 371.
62. Enfield, op. cit., pp. 11-2.
63. P. Mantoux, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*. Londres, 1928, p. 108.
64. Enfield, op. cit., p. 67.
65. Fraser, op. cit., pp. 254-5.
66. Enfield, op. cit., p. 69.
67. Mantoux, op. cit., p. 109.
68. Clarkson, *Essay on the Impolicy*, pp. 123-5.
69. J. Corry, *The History of Lancashire*. Londres, 1825, II, p. 690.
70. H. Smithers, *Liverpool, Its Commerce, Statistics and Institutions*. Liverpool, 1825, p. 105.
71. Mackenzie-Grieve, op. cit., p. 4.
72. G. Williams, op. cit., p. 594.
73. Holt and Gregson Papers, x, pp. 367, 369, 371 e 373.
74. J. A. Picton, *Memorials of Liverpool*. Londres, 1873, I, p. 256.
75. MacInnes, op. cit., p. 191.
76. J. Touzeau, *The Rise and Progress of Liverpool from 1551 to 1835*. Liverpool, 1910, II, pp. 589 e 745.
77. "Robin Hood" e "The Liverpool Slave Trade", *The Commercial World and Journal of Transport* (25 de fevereiro de 1893), pp. 8-10, e idem (4 de março de 1893), p. 3.
78. G. Eyre-Todd, *History of Glasgow*. Glasgow, 1934, III, p. 295.
79. Donnan, op. cit., II, pp. 567-8.
80. Stock, op. cit., II, p. 109.
81. Donnan, op. cit., I, p. 267.
82. Stock, op. cit., II, p. 179.
83. Donnan, op. cit., I, pp. 413 e 417-8; Stock, op. cit., II, pp. 162 n. e 186 n., e III, pp. 207 n. e 302 n.
84. Donnan, op. cit., I, p. 379.
85. Idem, ibidem, I, pp. 411 e 418 n.
86. Stock, op. cit., II, pp. 29 n., 89 n., 94 e 186 n.
87. Idem, ibidem, II, p. 20; III, pp. 90, 224 n. e 298; IV, pp. 293-7.
88. Idem, ibidem, IV, pp. 161 n. e 162 n.
89. Idem, ibidem, III, p. 45.
90. J. James, *History of the Worsted Manufacture in England from the Earliest Times*. Londres, 1857, Apêndice, p. 7.
91. A. S. Turberville, *Johnson's England*. Oxford, 1933, I, pp. 231-2.
92. Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 147-66.
93. Holt and Gregson Papers, x, pp. 422-3.
94. *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte VI. Depoimento do sr. Taylor.
95. Holt and Gregson Papers, x, p. 423.
96. Donnan, op. cit., II, pp. 337 n., 521 e 522 n.
97. Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 149, 156-7, 231, 233, 243-7 e 447.
98. Idem, ibidem, pp. 229 n., 231 e 231 n.
99. *Cambridge History of the British Empire*, II, p. 224; Wadsworth e Mann, op. cit., p. 190.
100. Os numerosos das importações britânicas constam em J. Wheeler, *Manchester, its Political, Social and Commercial History, Ancient and Modern*. Manchester, 1842, pp. 148 e 170; as importações das Índias Ocidentais em L. J. Rathz, *Statistics for the Study of British Caribbean History, 1763-1833*. Londres, s/d, p. 15, Tabela VI.
101. Wadsworth e Mann, op. cit., p. 169.
102. Fraser, op. cit., p. 241.
103. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 302; Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 340.
104. Nicholls e Taylor, op. cit., III, p. 34.
105. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, pp. 280-1 e 318-20.
106. *The New Bristol Guide*. Bristol, 1799, p. 70.
107. Donnan, op. cit., II, pp. 602-4.
108. Reid e Hicks, op. cit., p. 66; MacInnes, op. cit., p. 371.
109. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, pp. 44-5 e 88.
110. Bourne, op. cit., II, pp. 17-8; Botsford, op. cit., pp. 120 e 123.
111. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A cifra exata era de 17 868, 16, 8 libras (pp. 68-9 e 167-8).
112. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 39-40 e 150-4.
113. Enfield, op. cit., p. 90; T. Kaye, *The Stranger in Liverpool; or, an Historical and Descriptive View of the Town of Liverpool and its Environs*. Liverpool, 1829, p. 184. Para os Brancos e o comércio escravo, ver Donnan, op. cit., II, p. 655 n.
114. Stock, op. cit., I, pp. 385 e 390.
115. Whitworth, *Works of Davenant*, II, p. 37.
116. C. W. Cole, *French Mercantilism, 1683-1700*. Nova York, 1943, pp. 87-8. A proibição vigora ainda hoje. Ver J. E. Dalton, *Sugar, A Case Study of Government Control*. Nova York, 1937, pp. 265-74.
117. Bennett, op. cit., "Introdução", p. xxvii.
118. Anônimo, *Some Considerations Humbly Offered upon the Bill Now Depending in the House of Lords, Relating to the Trade Between the Northern Colonies and the Sugar-Islands*. Londres, 1732, p. 15.

144. R. K. Dent, *The Making of Birmingham: Being a History of the Rise and Growth of the Midland Metropolis*. Birmingham, 1894, p. 147.
 145. H. Hamilton, *The English Brass and Copper Industries to 1800*. Londres, 1926, pp. 137-8, 149-51 e 286-92.
 146. E. Shiercliff, *The Bristol and Hotwell Guide*. Bristol, 1789, p. 16.
 147. A. H. Dodd, *The Industrial Revolution in North Wales*. Cardiff, 1933, pp. 156-7.
 148. Donnan, op. cit., I, p. 237.
 149. Stewart-Browne, op. cit., pp. 52-3.
 150. Donnan, op. cit., II, pp. 610-1.
 151. Idem, ibidem, II, p. 609.
 152. H. Scrivenor, *A Comprehensive History of the Iron Trade*. Londres, 1841, pp. 344-6 e 347-55. As porcentagens foram calculadas a partir das tabelas dadas.
4. OS INTERESSES ECONÓMICOS DAS ÍNDIAS OCIDENTAIS
[pp. 132-47]
1. Adam Smith, op. cit., p. 158.
 2. R. Cumberland, *The West Indian: A Comedy*. Londres, ed. 1775, Ato I, Cena III. Há um breve comentário sobre a peça em Sypher, op. cit., p. 239.
 3. Stock, op. cit., v, p. 259. William Beckford, 8 de fevereiro de 1747.
 4. E. W. Pitman, "The West Indian Absentee Planter as a British Colonial Type". *Proceedings of the Pacific Coast Branch of the American Historical Association*, 1927, p. 113.
 5. Whitworth, *Works of Davenant*, II, p. 7.
 6. Cumberland, op. cit., Ato I, Cena V. Também citado em Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, p. 124.
 7. Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, p. 125.
 8. Merivale, op. cit., pp. 82-3.
 9. L. J. Ragatz, *Absentee Landlordism in the British Caribbean, 1750-1833*. Londres, s/d, pp. 8-20; Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, pp. 117-21.
 10. R. M. Howard (org.), *Records and Letters of the Family of the Longs of Longville, Jamaica, and Hampton Lodge, Surrey*. Londres, 1925, I, pp. 11-2; Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*, p. 26.
 11. J. Britton, *Graphical and Literary Illustrations of Fonthill Abbey, Wiltshire, with Heraldical and Genealogical Notices of the Beckford Family*. Londres, 1823, pp. 25-6.
 12. Idem, ibidem, pp. 26-8, 35 e 39.

119. F. Cundall, *The Governors of Jamaica in the First Half of the Eighteenth Century*. Londres, 1937, p. 178.
120. *Parl. Hist.*, XIV, 1293-94. 26 de janeiro de 1753; Anônimo, *An Account of the Late Application to Parliament from the Sugar Refiners, Grocers, etc., of the Cities of London and Westminster, the Borough of Southwark, and of the City of Bristol*. Londres, 1753, pp. 3-5 e 43.
121. Stock, op. cit., v, p. 559. 23 de março de 1753.
122. H. of C. Sess. Pap., "Reports, Miscellaneous, 1778-1782", vol. 35, 1781. *Report from the Committee to whom the Petition of the Sugar Refiners of London Was Referred*. Ver, em especial, o depoimento de Frances Kemble.
123. Stock, op. cit., IV, p. 132 n.; Ragatz, *Statistics*, p. 17, Tabela XI.
124. Saugnier e Brisson, *Voyages to the Coast of Africa*. Londres, 1792, p. 285.
125. R. Muir, *A History of Liverpool*. Londres, 1907, p. 197.
126. Donnan, op. cit., II, p. 529 n.
127. Stock, op. cit., IV, pp. 303, 306 e 309.
128. Anônimo, *Short Animadversions on the Difference Now Set Up Between Gin and Rum, and Our Mother Country and Colonies*. Londres, 1769, pp. 8-9.
129. Stock, op. cit., IV, p. 310.
130. *Windham Papers*. British Museum, Add. mss. 37886, ff. 125-8. "Observations on the Proposal of the West India Merchants to Substitute Sugar in the Distilleries Instead of Barley." Anônimo, provavelmente 1807.
131. *Hansard, Third Series*, v, p. 82. 20 de julho de 1831.
132. E. R. Johnson et al., *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*. Washington, 1915, I, p. 118. As exportações para a África foram de 292 966 galões, num total de 349 281.
133. J. Corry e J. Evans, *The History of Bristol, Civil and Ecclesiastical*. Bristol, 1816, II, pp. 307-8; Saugnier e Brisson, op. cit., pp. 296-9.
134. Saugnier e Brisson, op. cit., p. 217.
135. Stock, op. cit., II, p. 264 n.
136. Donnan, op. cit., I, pp. 234 n. e 300 n.
137. Idem, ibidem, I, pp. 256 e 262; II, p. 445.
138. Idem, ibidem, I, p. 283.
139. Stock, op. cit., III, pp. 207 n., 225 n., 250 n. e 278 n. (Birmingham); pp. 204 n. e 228 n. (Londres).
140. Donnan, op. cit., II, p. 98.
141. W. H. B. Court, *The Rise of the Midland Industries*. Oxford, 1938, pp. 145-6.
142. T. S. Ashton, *Iron and Steel in the Industrial Revolution*. Manchester, 1924, p. 195.
143. Stock, op. cit., IV, p. 434.

32. Ragatz, *Fall of the Planter Class*, p. 50.
33. Botsford, op. cit., p. 148; A. Ponsonby, *English Diaries*. Londres, 1923, p. 284.
34. MacInnes, op. cit., p. 236.
35. Bready, op. cit., p. 157.
36. G. W. Dasent, *Annals of an Eventful Life*. Londres, 1870, I, pp. 9-10.
37. Sypher, op. cit., p. 255.
38. L. B. Namier, *The Structure of Politics at the Accession of George III*. Londres, 1929, I, p. 210.
39. L. M. Penson, *The Colonial Agents of the British West Indies*. Londres, 1924, pp. 185-7.
40. A. S. Turberville, *English Men and Manners in the Eighteenth Century*. Oxford, 1926, p. 134.
41. Lecky, op. cit., I, p. 251, citando Bolingbroke.
42. Cumberland, op. cit., Ato I, Cena v. Também citado em Pitman, *The West Indian Absentee Planter*, p. 124.
43. J. Latimer, *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*. Bristol, 1887, pp. 137-8.
44. *Recollections of Old Liverpool*, pp. 76-82. Representativo da nova tendência, rival da indiana ocidental, William Ewart, que iria desempenhar um papel importante na destruição do monopólio e da escravidão nas Índias Ocidentais, tinha o apoio, entre outros, de Branker e Earle, cujos vínculos com a escravidão e o tráfico negro já foram citados. John Bolton recebeu 15 391,17.11 libras por 289 escravos na Guiana Inglesa. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48, p. 131. Em 1798, Bolton tinha seis navios que foram para a África e transportaram 2534 escravos. Donnan, op. cit., II, pp. 642-4.
45. Penson, op. cit., p. 176.
46. Enfield, op. cit., p. 92.
47. C. de Thierry, "Colonials at Westminster", *United Empire* (Janeiro de 1912), p. 80.
48. Beaven, op. cit., II, p. 139.
49. Reid e Hicks, op. cit., 57.
50. *Fortunes Made in Business*, II, pp. 127 e 129-31.
51. *Hansard, Third Series*, LXXVIII, p. 469. John Bright, 7 de março de 1845.
52. De Thierry, "Colonials at Westminster", p. 80.
53. *Hansard, Third Series*, XVIII, p. 111. 30 de maio de 1833.
54. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A indenização paga foi de 4866,19.11 libras (p. 19).
55. Ragatz, *Fall of the Planter Class*, p. 53.

13. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 15 160,2.9 libras (pp. 20-1 e 64-5).
14. J. Murch, *Memoir of Robert Hibbert, Esquire*. Bath, 1874, pp. 5-6, 15, 18-9, 97, 99 e 104-5.
15. Broodbank, op. cit., I, pp. 102-3; A. Beaven, *The Aldermen of the City of London*. Londres, 1908-13, II, p. 203.
16. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 31 121,16.0 libras (pp. 20, 22, 46, 52, 67 e 79).
17. Ver a página de rosto do primeiro volume do Diário de Hibbert. A mansão da família na Duke Street, Kingston, Jamaica, foi construída por Thomas Hibbert quando chegou à ilha em 1734. Inicialmente chamada de "Hibbert's House", ela serviu por algum tempo como quartel-general do comandante-chefe das Forças Armadas e era popularmente conhecida como "Headquarters House". Mais tarde abrigou os escritórios do secretário colonial e a Câmara do Conselho Legislativo. Ver *Papers relating to the Preservation of Historic Sites and Ancient Monuments and Buildings in the West Indian Colonies*, Cd. 6428. His Majesty's Stationery Office, 1912, p. 13.
18. Howard, op. cit., I, pp. 67 e 71.
19. Idem, *ibidem*, I, p. 177.
20. C. de Thierry, "Distinguished West Indians in England", *United Empire* (outubro de 1912), p. 831.
21. Anônimo, *Fortunes Made in Business*. Londres, 1884, II, pp. 117-9, 122-4, 130 e 134; Bourne, op. cit., II, p. 303.
22. *Correspondence Between John Gladstone, M. P. and James Cropper, on the Present State of Slavery in the British West Indies and in the United States of America, and on the Importation of Sugar from the British Settlements in India*. Liverpool, 1824.
23. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 85 606,0.2 libras (pp. 23, 58 e 120-1).
24. Harlow, *Christopher Codrington*, pp. 210-42.
25. A. Warner, *Sir Thomas Warner, Pioneer of the West Indies*. Londres, 1933, pp. 119-23, 126 e 132.
26. Edwards, op. cit., I, Introdução, p. ix.
27. MacInnes, op. cit., pp. 308-10.
28. C. Wright e C. E. Fayle, *A History of Lloyd's, from the Founding of Lloyd's Coffee House to the Present Day*. Londres, 1928, p. 286.
29. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 151-2.
30. L. J. Ragatz, *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean, 1763-1833*. Nova York, 1928, p. 51.
31. *Parl. Hist.*, XXXIV, p. 1102. Duque de Clarence, 5 de julho de 1799.

56. De Thierry, "Colonials at Westminster", p. 80.

57. *Hansard, Third Series*, x, p. 1238, 7 de março de 1832.

58. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. A soma paga foi de 12 281,5.10 libras (pp. 24 e 53).

59. C.O. 137/100. Balcarres a Portland, 16 de setembro de 1798.

60. Anônimo, *A Report of the Proceedings of the Committee of Sugar Refiners for the Purpose of Effecting a Reduction in the High Prices of Sugar, by Lowering the Bounty of Refined Sugar Exported, and Correcting the Evils of the West India Monopoly*. Londres, 1792, p. 34.

61. Anônimo, *A Merchant to his Friend on the Continent: Letters Concerning the Slave Trade*. Liverpool, s.d. Ao lorde Hawkesbury, "como defensor do comércio deste país em geral, e fomentador seu, assunto destas cartas".

62. *Liverpool Papers*. Add. mss. 38 223, ff. 170 e 175. 8 e 12 de setembro de 1788.

63. Idem, Add. mss. 38 231, f. 59. Thomas Naylor, prefeito, a Hawkesbury, 10 de julho de 1796; f. 60, "Minutes of the Common Council", 6 de julho de 1796; f. 64, Hawkesbury a Naylor, 16 de julho de 1706.

64. Bourne, op. cit., II, p. 135 n. Macaulay o descreveu como "um demagogo analfabeto, barulhento, muito convencido, cujo inglês vulgar e farrapos de um latim mal pronunciado eram motivo de piada dos jornais". Idem, ibidem. Para Horace Walpole, ele era "um tolo fanfarrão e barulhento". *The Letters of Horace Walpole*, v, p. 248. Walpole ao conde de Stratford, 9 de julho de 1770. O conhecimento de latim de Beckford é ilustrado por seu famoso "*omnium meum mecum porto*". Beaven, op. cit., II, p. 211. Era só o que se poderia esperar do fruto de uma sociedade que falava apenas em fazendas e para a qual Dryden não passava de um nome. Steen, op. cit., pp. 430 e 433.

65. *Guide to the Guildhall of the City of London*. Londres, 1927, pp. 58-9.

66. Beaven, op. cit., II, p. 139.

67. R. Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*. Oxford, 1936, p. 509.

68. E. J. Stapleton (org.), *Some Official Correspondence of George Canning*. Londres, 1887, I, p. 134. A Liverpool, 9 de janeiro de 1824. "Esse problema tremendamente difícil [...]. Existem nós que não podem ser desfeitos de uma hora para outra, e não devem ser cortados [...]. É preciso ter cuidado para não se confundir [...] o que é moralmente verdadeiro com o que é historicamente falso [...]. Não podemos legislar nesta Câmara como se estivéssemos legislando para um novo mundo." *Hansard, New Series*, IX, pp. 275, 278 e 282. 15 de maio de 1823.

69. *Despatches, Correspondence and Memoranda of Field Marshal Arthur, Duke of Wellington*. Londres, 1867-80, v, p. 603. Memorando para Sir George Murray, 16 de maio de 1829.

70. *Huskisson Papers*. British Museum, Add. mss. 38 745, ff. 182-3. A Joseph Sanders, 22 de janeiro de 1824. Ver também idem, f. 81: "Parece-me não pouco importante que o presidente do Conselho do Comércio e membro por Liverpool deva sair o mais breve possível". Huskisson a Canning sobre sua filiação na Sociedade Contra a Escravidão, 2 de novembro de 1823.

71. Idem, Add. mss. 38 752, f. 26. Huskisson a Horton, 7 de novembro de 1827. Para a carta de renúncia de Canning do Conselho de Governadores da Instituição Africana, ver idem, Add. mss. 38 745, ff. 69-70, 26 de outubro de 1823.

72. Idem, Add. mss. 38 752, ff. 26-7.

73. W. Smart, *Economic Annals of the Nineteenth Century*. Londres, 1910-17, II, p. 545.

74. *The Right in the West India Merchants to a Double Monopoly of the Sugar-Market of Great Britain, and the Expedience of all Monopolies, Examined*. Londres, s.d., pp. 59-60.

75. Stock, op. cit., v, p. 261. 8 de fevereiro de 1747.

76. Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*, p. 100.

77. *Parl. Hist.*, XVII, p. 641. 13 de fevereiro de 1744.

78. Idem, pp. 652 e 655. 20 de fevereiro de 1744.

79. Pares, op. cit., pp. 508-9.

80. Penson, op. cit., p. 228.

5. A INDÚSTRIA BRITÂNICA E O COMÉRCIO MARÍTIMO TRIANGULAR [pp. 148-59]

1. Hughes, op. cit., pp. 56-7 e 217.

2. Idem, ibidem, pp. 91-7 e 101; Grindon, op. cit., pp. 42, 54, 79-82 e 185-9; Botsford, op. cit., p. 122; Bourne, op. cit., II, pp. 78-9; Donnan, op. cit., II, pp. 493 e 656.

3. Hughes, op. cit., pp. 170-4. Em 1799, Leyland tinha quatro navios no tráfico negro, que transportaram 1641 escravos. Donnan, op. cit., II, pp. 646-9.

4. Hughes, op. cit., pp. 74-9, 84-5, 107-8, 111, 133, 138-41, 162, 165-6, 196-8 e 220-1. Para os Earles, ver Botsford, op. cit., p. 123; Bourne, op. cit., II, p. 64. Em 1799, os Earles tinham três navios no tráfico negro, que transportaram 969 escravos; Ingram, em 1798, tinha três navios, com 1005 escravos; Bold, em 1799, tinha dois navios, com 539 escravos. Donnan, op. cit., II, pp. 642-9.

5. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, pp. 297-8, 392, 468 e 507; *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*, pp. 113 e 494; Bourne, op. cit., II, p. 18.

6. C. W. Barclay, *A History of the Barclay Family*. Londres, 1924-34, III, pp. 235, 242-3, 246-7 e 249; Gary, op. cit., pp. 194, 221, 455 e 506; Bourne, op. cit., II, pp. 134-5; Botsford, op. cit., pp. 120-1 e 295. Outro banqueiro importante de Londres ligado ao tráfico escravo era Baring. Gary, op. cit., p. 506.
7. Eyre-Todd, op. cit., III, pp. 151, 218-20, 245 e 372; J. Buchanan, *Banking in Glasgow During the Olden Time*. Glasgow, 1862, pp. 5-6, 17, 23-6 e 30-4.
8. J. Lord, *Capital and Steam-Power, 1750-1850*. Londres, 1923, p. 113.
9. Idem, *ibidem*, p. 192.
10. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 227, ff. 43, 50, 140 e 141. 7 e 14 de setembro, 15 e 17 de novembro de 1791.
11. Namier, "Antony Bacon...", pp. 25-7, 32, 39, 41 e 43; Ashton, op. cit., pp. 52, 136 e 241-2; J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain, The Early Railway Age, 1820-1850*. Cambridge, 1930, pp. 187-8.
12. Beaven, op. cit., II, p. 131.
13. Ashton, op. cit., p. 157.
14. F. Martin, *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*. Londres, 1876, p. 62.
15. Wright e Fayle, op. cit., pp. 19, 91, 151, 212, 218-9, 243, 293 e 327. Outros nomes importantes ligados ao Lloyd's eram Baring e os abolicionistas Richard Thornton e Zachary Macaulay. Idem, *ibidem*, pp. 196-7.
16. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-38, vol. 48. O valor exato foi de 15 095,44 libras (pp. 12, 165 e 169).
17. Clapham, op. cit., p. 286.
18. Wright e Fayle, op. cit., pp. 240-1.
19. Callender, op. cit., pp. 78-9.
20. Dodd, op. cit., pp. 37, 91, 125, 204-8 e 219. Ver também C. R. Fay, *Imperial Economy and its Place in the Formation of Economic Doctrine*. Oxford, 1934, p. 32.
21. *Huskisson Papers*, Add. mss. 38 745, ff. 182-3. Huskisson a Sanders, 22 de janeiro de 1824, concordando com sua retirada. Ver também J. Francis, *A History of the English Railway; its Social Relations and Revelations, 1820-1845*. Londres, 1851, I, p. 93.
22. Ver *Hansard*, VI, p. 919, onde Gascoyne se opôs à proibição do tráfico negro britânico para as novas colônias conquistadas nas guerras napoleônicas, cas como quebra de confiança. 25 de abril de 1806. Para Gladstone, ver Francis, op. cit., I, p. 123; F. S. Williams, *Our Iron Roads: Their History, Construction, and Social Influences*. Londres, 1852, pp. 323-4 e 337. Sobre Moss, ver Francis, op. cit., I, p. 123; Hughes, op. cit., pp. 197-8.
23. V. Sommerfield, *English Railways. Their Beginnings, Development and Personalities*. Londres, 1937, pp. 34-8; Latimer, *Annals of Bristol in the Nineteenth*

- Century*, III, pp. 189-90. Três dos diretores estavam ligados às Índias Ocidentais e entraram com uma subscrição de 51 800 libras, num total de 217 500 libras.
 24. Lord, op. cit., p. 166.
 25. Scrivenor, op. cit., pp. 86-7. Em 1740: 17 350 toneladas em 89 fornalhas; em 1788: 68 300 toneladas em 85 fornalhas.
 26. Wheeler, op. cit., pp. 148 e 170. Importações: de 1 985 868 libras para 6 700 000 libras; exportações: de 23 253 libras para 355 060 libras.
 27. W. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*. Cambridge, 1916, II, p. 514 n. De 19 837 para 27 246 pessoas.
 28. Butterworth, op. cit., p. 57; Wheeler, op. cit., p. 171. De 20 mil para 80 mil empregados.
 29. Lord, op. cit., p. 143.
 30. Mantoux, op. cit., pp. 102-3.
 31. Adam Smith, op. cit., pp. 549, 555, 558-9, 567, 573, 576, 579, 581, 595 e 625-6.
 32. Idem, *ibidem*, p. 577.
6. A REVOLUÇÃO AMERICANA [pp. 160-80]
1. Johnson, op. cit., I, pp. 118-9. As proporções foram calculadas a partir da tabela de exportações dada.
 2. Pitman, *Development of the British West Indies*, "Prefácio", p. vii.
 3. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, V, p. 382. Governador Willoughby, 12 de maio de 1666; idem, p. 414. John Reid ao secretário Arlington, 1666 (?).
 4. Postlethwayt, *Universal Dictionary*, II, p. 767.
 5. Callender, op. cit., p. 96, citando *American Husbandry* (1775).
 6. Idem, *ibidem*, p. 96.
 7. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 572.
 8. Andrews, *The Colonial Period*, I, p. 72.
 9. *Cambridge History of the British Empire*, I, p. 564.
 10. Andrews, *The Colonial Period*, I, pp. 497-9.
 11. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, I, pp. 429-30. 26 de setembro de 1655. O governador Winthrop era contrário à emigração por considerar que "desagradava" a Deus. R. C. Winthrop, *Life and Letters of John Winthrop*. Boston, 1864-67, II, p. 248.
 12. Whitworth, *Works of Davenant*, II, pp. 9, 21 e 22.
 13. H. A. Innis, *The Cod Fisheries, the History of an International Economy*. New Haven, 1940, p. 78.

55. Idem. Em 1821, 3 639 746 libras; em 1832, 6 377 507 libras.
 56. Idem. Para as Índias Ocidentais Britânicas: em 1821, 4 704 610 libras; em 1832, 3 813 821 libras. Para a Jamaica: em 1821, 3 214 364 libras; em 1832, 2 022 435 libras.
 57. W. L. Burn, *Emancipation and Apprenticeship in the British West Indies*. Londres, 1937, p. 52.
 58. *Hansard, Third Series*, LXXVII, p. 1062. Milner Gibson, 24 de fevereiro de 1845.
 59. Merivale, op. cit., p. 203.
 60. Burn, op. cit., 73. Burn nega que as Índias Ocidentais Britânicas fossem um inferno.
 61. W. L. Mathieson, *British Slavery and its Abolition, 1823-1838*. Londres, 1926, p. 222.
 62. A. Prentice, *History of the Anti-Corn Law League*. Londres, 1853, I, p. 5.
 63. E. Halévy, *A History of the English People, 1830-1841*. Londres, 1927, pp. 42-3, 47 e 56-8.
 64. F. M. Eden, *Eight Letters on the Peace; and on the Commerce and Manufactures of Great Britain*. Londres, 1802, p. 129.
 65. *Cambridge History of the British Empire*, II, p. 239.
8. A NOVA ORDEM INDUSTRIAL [pp. 192-214]
1. Merivale, op. cit., pp. 238-9.
 2. Idem, ibidem, p. 93.
 3. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 295, f. 102. Um missivista anônimo para lordes Bexley, julho de 1823.
 4. C.O. 137/166. Hibbert a Horton, 2 de abril de 1827.
 5. *Hansard, New Series*, XIV, p. 1164. Lordes Dudley e Ward, 7 de março de 1826.
 6. *Hansard, Third Series*, III, p. 354. Sr. Robinson, 11 de março de 1831.
 7. Bready, op. cit., p. 308.
 8. A declaração é do dr. Bowring. Não consegui localizar a data.
 9. Prentice, op. cit., I, p. 75.
 10. *The Right in the West India Merchants*, pp. 17, 18-9, 26-7, 50-1, 53 e 74-5.
 11. *Hansard, New Series*, VIII, p. 339. "Petition of merchants, shipowners, etc., concerned in the trade to the East Indies", 3 de março de 1823.
 12. *Report of a Committee of the Liverpool East India Association, Appointed to Take into Consideration the Restrictions of the East India Trade*. Liverpool, 1822, pp. 21-2.

13. Z. Macaulay, *East and West India Sugar; or a Refutation of the Claims of the West India Colonists to a Protecting Duty on East India Sugar*. Londres, 1823, p. 37.
14. *Debates at the General Court of Proprietors of East India Stock on the 19th and 21st March 1823 on the East India Sugar Trade*. Londres, 1823, p. 12. St. Tucker.
15. Idem, pp. 40-1.
16. *Cambridge Modern History*. Cambridge, 1934, X, pp. 771-2.
17. *Hansard, New Series*, I, pp. 424-5 e 429. 16 de maio de 1820.
18. Idem, XXII, III, pp. 111 e 118. 23 de março de 1812. O elogio a Pitt está em *Cambridge Modern History*, X, p. 771.
19. W. Naish, *Reasons for Using East India Sugar*. Londres, 1828, p. 12.
20. *Hansard, Third Series*, LXXV, p. 438. Sr. Villiers, 10 de junho de 1844.
21. Idem, p. 444.
22. Merivale, op. cit., p. 225.
23. Idem, ibidem, p. 205.
24. J. B. Seely, *A Few Hints to the West Indians on their Present Claims to Exclusive Favour and Protection at the Expense of the East India Interests*. Londres, 1823, p. 89.
25. *The Speeches of [...] Huskisson [...]*, II, p. 198. 22 de maio de 1823.
26. Idem, III, p. 146. 15 de maio de 1827.
27. *Hansard, Third Series*, LVII, p. 920. Villiers, 5 de abril de 1841.
28. Idem, pp. 162-3. Labouchere, 12 de março de 1841.
29. Idem, LXXVII, p. 1056. Milner Gibson, 24 de fevereiro de 1845.
30. Idem, LVII, p. 920. Villiers, 5 de abril de 1841.
31. Idem, LXXVII, p. 1078. 24 de fevereiro de 1845.
32. P. Guedalla, *Gladstone and Palmerston*. Londres, 1928, p. 30.
33. *Hansard, Third Series*, CXI, p. 592. 31 de maio de 1850.
34. Idem, XCVI, p. 123. 4 de fevereiro de 1848.
35. Idem, CXXIV, p. 1036. 3 de março de 1853.
36. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, pp. 282-3.
37. Penson, op. cit., p. 208.
38. T. Fletcher, *Letters in Vindication of the Rights of the British West India Colonies*. Liverpool, 1822, p. 27; Anônimo, *Memorandum on the Relative Importance of the West and East Indies to Great Britain*. Londres, 1823, p. 30; C.O. 137/140. *Report from a Committee of the Honourable House of Assembly, Appointed to Inquire into Various Matters Relative to the State of Commerce and Agriculture of the Island; the Probable Effects Thereon of Opening the Trade to the East Indies; and the Operation of the Present Maximum on the Exportation of Sugar*. Jamaica, 1813.

39. C.O. 137/140. *Report from a Committee of the Honourable House of Assembly, Jamaica*, 1813.
40. K. Bell e W. P. Morrell, *Select Documents on British Colonial Policy, 1830-1860*. Oxford, 1928, p. 414. Russell a Light, 15 de fevereiro de 1840.
41. Merivale, op. cit., p. 84.
42. *Hansard, Third Series*, III, p. 537. St. Fitzgerald, 18 de março de 1831; idem, XVII, p. 111. Henry Goulburn, 30 de maio de 1833.
43. *Hansard, New Series*, IV, p. 947. Marryat, 28 de fevereiro de 1821.
44. *Hansard, Third Series*, C, p. 356. Bentinck, 10 de julho de 1848.
45. Idem, LXXV, p. 213. Stewart, 3 de junho de 1844; idem, XCIC, p. 1094. Miles, 23 de junho de 1848.
46. Idem, XVI, p. 616. Visconde Sandon, 12 de fevereiro de 1841.
47. Idem, XCIX, p. 1098. Miles, 23 de junho de 1848; idem, p. 1466. Nugent, 30 de junho de 1848. Eles sustentavam que os africanos, ao término do contrato, voltariam à terra natal e introduziriam a civilização na África. Idem, LXXXVIII, p. 91. Hogg, 27 de julho de 1846. Sobre o pedido de degredados, ver idem, LXXV, p. 1214. St. James, 21 de junho de 1844.
48. Idem, LXXVII, p. 1269. 26 de janeiro 1845.
49. Idem, CXI, p. 581. 31 de maio de 1850.
50. Idem, LXXV, p. 198. 3 de junho de 1844.
51. Idem, CXV, p. 1440. 10 de abril de 1851.
52. Idem, p. 1443.
53. *The Political Writings of Richard Cobden*. Londres, 1878, pp. 12 e 14.
54. Idem, p. 257. Cobden estava preparado para deixar que os Estados Unidos tornassem Cuba. *Hansard, Third Series*, CXXXII, pp. 429-30. 4 de abril de 1854.
55. *Hansard, Third Series*, CVI, pp. 942, 951-2 e 958. 26 de junho de 1849; idem, C, p. 825. 25 de julho de 1848.
56. Idem, C, pp. 831, 834 e 849. 25 de julho de 1848.
57. *Hansard, New Series*, XXII, p. 855. 23 de fevereiro de 1830.
58. *Hansard, Third Series*, XI, p. 834. 23 de março de 1832.
59. Idem, XCIX, p. 875. 19 de junho de 1848.
60. W. P. Morrell, *British Colonial Policy in the Age of Peel and Russell*. Oxford, 1930, p. 286.
61. Bell e Morrell, op. cit., Introdução, pp. xiii e xxiv.
62. Merivale, op. cit., p. 78.
63. *Hansard*, XXXIV, p. 1192. Barham, 19 de junho de 1816.
64. *Addresses and Memorials to His Majesty from the House of Assembly at Jamaica, Voted in the Years 1821 to 1826, Inclusive, and Which Have Been Presented to His Majesty by the Island Agent*. Londres, 1828, p. 22.

65. *Hansard, Third Series*, XCIX, p. 872. Seymer, 19 de junho de 1848.
66. Idem, XCVI, p. 75. Robinson, 3 de fevereiro de 1848.
67. Idem, LXIII, pp. 1218-9. 3 de junho de 1842.
68. Idem, LXXV, p. 462. 10 de junho de 1844.
69. Idem, LXXXVIII, p. 164. 28 de julho de 1846.
70. E. L. Woodward, *The Age of Reform, 1815-1870*. Oxford, 1938, p. 351. Morrell, op. cit., p. 519, se refere a isso como "a famosa indiscrição" de Disraeli, embora não seja muito claro em que consistia a indiscrição. A expressão "*dam-nosa hereditas*" é de Taylor, do Departamento Colonial. Bell e Morrell, op. cit., Introdução, p. xxvi.
71. J. Morley, *The Life of William Ewart Gladstone*. Londres, 1912, I, p. 268.
72. Penson, op. cit., p. 209.
73. *Chatham Papers*, G.D. 8/352. "West India Planters and Merchants, Resolutions", 19 de maio de 1791.
74. *Calendar of State Papers, Colonial Series*, XIII, p. 719. Petição dos comerciantes da Jamaica, 11 de outubro de 1692.
75. A. M. Arnould, *De la Balance du Commerce et des Relations Commerciales Extérieures de la France, dans Toutes les Parties du Globe, Particulièrement à la Fin du Règne de Louis XIV, et au Moment de la Révolution*. Paris, 1791, I, pp. 263 e 326-8.
76. *Hansard*, IX, pp. 90-1. Hibbert, 12 de março de 1807.
77. *Parl. Hist.*, XXIX, p. 1147. 2 de abril de 1792.
78. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 211.
79. Ver *Chatham Papers*, G.D. 8/102. Pitt a Eden, 7 de dezembro de 1787: "Quanto mais reflito sobre isso, mais ansioso e impaciente fico para que o assunto seja resolvido o mais rápido possível". Pitt se negou a considerar uma suspensão temporária do comércio e transigir sobre "o princípio de humanidade e justiça sobre o qual se sustenta o todo". *The Journal and Correspondence of William, Lord Auckland*. Londres, 1861, I, p. 304. Pitt a Eden, 7 de janeiro de 1788. Pitt pensava que um dos bons resultados da nova Constituição na França (1788) seria melhorar "nossa chance de resolver alguma coisa sobre o tráfico escravo". *The Manuscripts of J. B. Fortescue Esq. Preserved at Dropmore*. Historical Manuscripts Commission, Londres, 1892-1927, I, p. 353. Pitt a Grenville, 29 de agosto de 1788.
80. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, pp. 213-4.
81. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 409, ff. 151 e 155. Escrito provavelmente em 1789.
82. Idem, ff. 147-8.
83. Idem, Add. mss. 38 349, f. 393. Escrito provavelmente depois de 1791.

84. *Correspondence, Despatches and other Papers of Viscount Castlereagh*. Londres, 1848-53, xi, p. 41. Liverpool a Castlereagh, 2 de outubro de 1815. Ver também *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 578, f. 28. Liverpool a Castlereagh, 20 de novembro de 1818. Vinda de um dono de escravos das Índias Ocidentais, a expressão é divertida.
85. Ver *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 224, f. 118. Lorde Dorset, embaixador britânico em Paris, escreveu a lorde Hawkesbury em 7 de maio de 1789 que as referências lisonjeiras ao humanitarismo britânico "pareciam apenas destinadas a nos agradar e nos manter tranqüilos e de bom humor". Sir James Harris, da Holanda, escreveu que não era muito provável que os princípios humanitários causassem grande impressão nos comerciantes holandeses e que seria difícil obter a concordância deles. *The Manuscripts of J. B. Fortescue*, vii, pp. 442-3. Harris a Grenville, 4 de janeiro de 1788.
86. Gaston-Martin, *La Doctrine Coloniale de la France en 1789*. Cahiers de la Révolution Française, nº 3, Bordeaux, 1935, pp. 25 e 39.
87. J. Ramsay, *An Inquiry into the Effects of Putting a Stop to the African Slave Trade*. Londres, 1784, p. 24.
88. *Chatham Papers*, G.D. 8/349. "West Indian Islands, Papers Relating to Jamaica and St. Domingo." A proposta foi feita por De Cadusey, presidente da Assembleia da ilha, em 29 de outubro de 1791. Ele declarou que a necessidade justificava um passo que normalmente seria uma traição. Por razões óbvias, a proposta não podia ser "oficial", e pedia a Pitt, em nome da política, bem como do humanitarismo, que aceitasse "a expressão da vontade geral". A proposta não era inesperada na Inglaterra. Em 13 de maio de 1791, o embaixador britânico em Paris informou que os colonos franceses estavam falando em "se jogar nos braços da Inglaterra". F.O. 27/36 (Public Record Office). Gower a Grenville.
89. F.O. 27/40. De Curt a Hawkesbury, 18 de dezembro de 1792. De Curt pediu para ser considerado em todos os aspectos como um inglês, e mais tarde pediu formalmente proteção "em nome da humanidade e da lealdade inglesa". *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 228, f. 197. 3 de janeiro de 1793.
90. *Part. Hist.*, xxxii, p. 752. Dundas, 18 de fevereiro de 1796.
91. J. W. Fortescue, *A History of the British Army*. Londres, 1899-1930, iv, parte 1, p. 325.
92. Idem, ibidem, p. 565.
93. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, i, p. 341.
94. Idem, ibidem, ii, pp. 147 e 286; A. M. Wilberforce, *The Private Papers of William Wilberforce*. Londres, 1897, p. 31. Pitt a Wilberforce, 31 de maio de 1802.
95. Klingberg, op. cit., p. 116, citando Lecky.

96. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, ii, p. 225. Stephen a Wilberforce, julho de 1797.
97. *Liverpool Papers*, Add. mss. 38 227, f. 5. 7 de agosto de 1791. Um missivista anônimo da Jamaica a um certo sr. Brickwood.
98. *Chatham Papers*, G.D. 8/334. "Miscellaneous Papers Relating to France, 1784-1795." James Chalmers a Pitt, 24 de dezembro de 1792.
99. Eden, op. cit., p. 18.
100. Ragatz, *The Fall of the Planter Class*, p. 308.
101. *H. of C. Sess. Pap.*, "Report on the Commercial State of the West India Colonies, 1807", pp. 4-6; *Hansard*, ix, p. 98. Hibbert, 12 de março de 1807.
102. *Hansard*, viii, pp. 238-9. 30 de dezembro de 1806.
103. Idem, p. 985. Hibbert, 23 de fevereiro de 1807. A maior necessidade de escravos nas colônias mais recentes explica aquela peculiar onda migratória das velhas para as novas colônias entre 1807 e 1833 a pretexto de serem escravos domésticos à espera de seus senhores. Ver Eric Williams, "The Inter-colonial Slave Trade after its Abolition in 1807", *Journal of Negro History* (abril de 1942).
104. *Hansard*, ii, p. 652. 13 de junho de 1804. Lorde Sheffield respondeu que isso seria quebra de confiança. Idem, vii, p. 235. 16 de maio de 1806.
105. Idem, viii, pp. 658-9. 5 de fevereiro de 1807.
106. Idem, ix, p. 101. 12 de março de 1807.
107. Merivale, op. cit., pp. 303 e 313-7.
108. Ragatz, *Statistics*, p. 20 (Tabela xvii).
109. Idem, ibidem, p. 20 (Tabelas xvii, xix e xx). Antigua, 162 573 e 115 932 quintais; Maurício, 155 247 e 524 017 quintais [O *cwt* ou *hundredweight* equivale, no sistema americano, a cem libras, o chamado "quintal curto"; no sistema britânico, equivale a 112 libras ou 508 024 quilos, o chamado "quintal longo" Aqui, apenas "quintal", referindo-se ao longo. (N. T.)]
110. Idem, ibidem, p. 20 (Tabelas xix e xxi). De 4 mil para 111 mil quintais.
111. *Customs 5* (Public Record Office), vols. 16 e 22. As de Singapura aumentaram de 5 mil para 33 mil quintais; as das Filipinas, de 8800 para 32 500; as de Java, de 950 para 21 700.
112. J. de la Pezuela, *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*. Madri, 1862, i, p. 59; *Anuario Azucarero de Cuba*. Havana, 1940, p. 59. De 14 500 para 620 mil toneladas.
113. *Customs 5*, vols. 6, 20 e 21. Do Brasil, 50 800 e 362 600 quintais; de Cuba, 35 500 e 210 800 quintais.
114. Pitman, *The Settlement [...] of British West India Plantations [...]*, p. 262.

115. Pezuela, op. cit., I, p. 59. A fazenda Alava, outro "monstro" de grande, comprehendia 4933 acres (1996 hectares), empregava seiscentos escravos e produzia 3570 toneladas de açúcar. Idem, ibidem.
116. *Hansard, Third Series*, LXX, p. 212. Cobden, 22 de junho de 1843.
117. Idem, LVII, p. 610. Ellenborough, 26 de março de 1841.
118. Idem, IV, p. 790. Poulett Thomson, 21 de fevereiro de 1831.
119. *Statements, Calculations and Explanations Submitted to the Board of Trade Relative to the Commercial, Financial and Political State of the British West India Colonies, Since the 19th of May, 1830. (H. of C. Sess. Pap., "Accounts and Papers, 1830-1831", IX, nº 120)*, p. 58. As importações de Hamburgo passaram de 68 798 para 75 441 caixas; as da Prússia, de 207 801 para 415 134. As importações russas de açúcar cubano aumentaram de 616 542 para 935 395 *poods* [1 *pood* = 36 libras], e as de açúcar brasileiro foram de 331 584 para 415 287 *poods*.
120. *Hansard, Third Series*, XVII, pp. 1209 e 1211-2. 14 de maio de 1833.
121. Burn, op. cit., p. 367 n.
122. C.O. 295/93, s/d. A petição do Conselho estava anexada ao despacho do governador Grant de 29 de agosto de 1832.

9. O CAPITALISMO BRITÂNICO E AS ÍNDIAS OCIDENTAIS [pp. 215-33]

1. H. Richard, *Memoirs of Joseph Sturge*. Londres, 1864, p. 84. Cropper a Sturge, 14 de outubro de 1825.
2. *Auckland Papers*. British Museum, Add. mss. 34 427, ff. 401-2 (v). Wilberforce a Eden, janeiro de 1788.
3. Coupland, *Wilberforce*, p. 422.
4. Bready, op. cit., pp. 302 e 341.
5. Prentice, op. cit., I, pp. 3-4.
6. T. P. Martin, "Some International Aspects of the Anti-Slavery Movement de 1818-1823", *Journal of Economic and Business History* (novembro de 1928), p. 146.
7. *Hansard, Third Series*, XVI, p. 290, 6 de março de 1833.
8. Wadsworth e Mann, op. cit., pp. 288 e 289.
9. Murch, op. cit., p. 76.
10. *Report of the Speeches at the Great Dinner in the Theatre, Manchester, to Celebrate the Election of Mark Philips, Esq. and the Rt. Hon. C. P. Thomson*. John Rylands Library, pp. 2 e 8.
11. *Hansard, Third Series*, XXXIII, p. 472. 29 de abril de 1836.

12. Idem, XLVIII, p. 1029. 28 de junho de 1839.
13. Idem, C, p. 54. Milner Gibson, 3 de julho de 1848.
14. Idem, LXXVII, p. 1053. Gibson, 24 de fevereiro de 1845.
15. Idem, LVI, p. 605. Hawes, 12 de fevereiro de 1841.
16. Idem, LXXVII, p. 1053. Gibson, 24 de fevereiro de 1845; idem, C, p. 54. Gibson, 3 de julho de 1848.
17. Idem, LXXVII, p. 1144. 24 de fevereiro de 1845; idem, XCIX, p. 1428. 30 de junho de 1848.
18. Idem, C, p. 324. Bentinck, 10 de julho de 1848, citando Bright. Bentinck ressaltou a proteção anterior contra os têxteis indianos.
19. Idem, LXXVIII, p. 930. 14 de março de 1845.
20. Idem, LXXVI, p. 37. 27 de junho de 1844.
21. Idem, XCIX, p. 1420. 30 de junho de 1848.
22. Idem, p. 747. 16 de junho de 1848.
23. *Auckland Papers*, Add. mss. 34 427, ff. 401-2 (v). Wilberforce a Eden, janeiro de 1788.
24. J. A. Langford, *A Century of Birmingham Life: or a Chronicle of Local Events*. Birmingham, 1870, I, p. 434.
25. Ashton, op. cit., p. 223.
26. Langford, op. cit., I, pp. 436 e 440.
27. Idem, ibidem, I, p. 437.
28. Dent, op. cit., p. 427.
29. Idem, ibidem.
30. N. B. Lewis, *The Abolitionist Movement in Sheffield 1823-1833*. Manchester, 1934, pp. 4-5.
31. Eng. ms., p. 743. John Rylands Library. *Auxiliary Society for the Relief of Negro Slaves*, f. 12, 9 de janeiro de 1827, e f. 15, 10 de julho de 1827. O pedido aos concidadãos está num pequeno cartão, sem data, na mesma biblioteca, na Caixa v.
32. Lewis, op. cit., p. 6.
33. *Hansard, Third Series*, XIX, p. 1270. 25 de julho de 1833.
34. Idem, XVI, p. 288. 6 de março de 1833; idem, XVIII, p. 911. 17 de junho de 1833.
35. Idem, LXXV, pp. 446-7. 10 de junho de 1844.
36. Idem, LXIII, p. 1174. 3 de junho de 1842.
37. Idem, p. 1173.
38. Idem, LXX, p. 210. 22 de junho de 1843.
39. J. Bright e J. T. Rogers (orgs.), *Speeches on Questions of Public Policy by Richard Cobden*, M. P. Londres, 1878, pp. 91-2.

10. "A PARTE COMERCIAL DA NAÇÃO" E A ESCRAVIDÃO
[pp. 234-44]

1. *Hansard, Third Series*, xcix, p. 1223. G. Thompson, 26 de junho de 1848. Thompson era um importante orador abolicionista.
2. *Idem*, lxxv, p. 170. Lorde John Russell, 3 de junho de 1844.
3. *Despatches* [...] of *Wellington*, i, p. 329. Canning a Wellington, 30 de setembro de 1822.
4. *Idem*, i, p. 453. Wellington a Canning, 28 de outubro de 1822.
5. *Correspondence* [...] of *Canning*, i, p. 62. Memorando para o Gabinete, 15 de novembro de 1822.
6. *Hansard, Third Series*, xcvi, p. 1096. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
7. *Despatches* [...] of *Wellington*, i, p. 329. Canning a Wellington, 30 de setembro de 1822.
8. *Correspondence* [...] of *Canning*, i, p. 62. Memorando para o Gabinete, 15 de novembro de 1822.
9. R. I. e S. Wilberforce, *The Correspondence of William Wilberforce*. Londres, 1840, ii, p. 466. 24 de outubro de 1822.
10. *Despatches* [...] of *Wellington*, i, pp. 474-5. 31 de outubro de 1822.
11. *Hansard*, xxx, pp. 657-8. 18 de abril de 1815; *idem*, xxxi, p. 174. 5 de maio de 1815. Sobre os Baring e a América Latina, ver Jenks, op. cit., p. 48.
12. *Hansard*, xxxi. Ver pp. 557, 606, 850-1 e 1064. 1^o, 5, 16 e 30 de junho de 1815.
13. *Idem*, xi, p. 1345. 15 de junho de 1824.
14. *Idem*, pp. 1475-7. 23 de junho de 1824.
15. *Idem*, xxv, p. 398. 15 de junho de 1830.
16. *Idem*, p. 405. General Gascoyne, 15 de junho de 1830; *idem*, xx, p. 495. Gascoyne, 23 de fevereiro de 1829.
17. *Correspondence* [...] of *Castlereagh*, x, p. 112. Castlereagh a Liverpool, 9 de setembro de 1814.
18. *Hansard, Third Series*, lix, p. 609. Brougham, 20 de setembro de 1841.
19. *Idem*, xcvi, pp. 1101-2. Jackson, 22 de fevereiro de 1848.
20. *Idem*, cii, p. 1084. Bispo de Oxford, 22 de fevereiro de 1849.
21. *Idem*, xcvi, p. 1095. Citado por Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
22. *Idem*, xcvi, p. 1168. Palmerston, 17 de maio de 1848; *idem*, p. 1198. Cardwell, 18 de maio de 1848.
23. *Idem*, lxxv, pp. 938, 942 e 945. 2 de agosto de 1842.
24. *Idem*, lxxi, p. 941. 18 de agosto de 1843.

25. A. K. Manchester, *British Preeminence in Brazil, Its Rise and Decline*. Chapel Hill, 1933, p. 315.

26. *Hansard, Third Series*, lxxvii, p. 1066. Ewart, 24 de fevereiro de 1845; *idem*, lxx, p. 224. 22 de junho de 1843.
27. *Idem*, xcix, p. 1121. Hawes, 23 de junho de 1848.
28. *Idem*, xcvi, p. 1100. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
29. *Idem*, lxxxi, p. 1170. Hutt, 24 de junho de 1845.
30. *Idem*, xcix, p. 748. 16 de junho de 1848.
31. *Idem*, cxiii, p. 40. 19 de julho de 1850.
32. *Idem*, xcvi, p. 988. Urquhart, 24 de março de 1848.
33. *Idem*, lxxxi, pp. 1169-70. Hutt, 24 de junho de 1845.
34. *Idem*, lxxv, p. 170. Russell, 3 de junho de 1844.
35. *Idem*, cvii, p. 1036. Gibson, 27 de julho de 1849.
36. *Idem*, xcvi, p. 1101. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
37. *Idem*, lxxxi, pp. 1158-9. 24 de junho de 1845.
38. *Idem*, xcvi, pp. 1092 e 1096. Hutt, 22 de fevereiro de 1848.
39. *Idem*, p. 1092.
40. *Idem*, xcvi, pp. 986-7. Urquhart, 24 de março de 1848.
41. *Idem*, ci, p. 177. Urquhart, 16 de agosto de 1848.
42. *Idem*, lxxxi, pp. 1156 e 1158. Hutt, 24 de junho de 1845.
43. *Idem*, xcvi, p. 987. Urquhart, 24 de março de 1848.
44. *Idem*, lxxxi, pp. 1165, 1170. Hutt, 24 de junho de 1845.
45. *Idem*, cix, p. 1109. Hutt, 19 de março de 1850.
46. *Idem*, cxiii, p. 61. Hutt, 19 de julho de 1850.
47. *Idem*, lxxxi, p. 1158. Hutt, 24 de junho de 1845.
48. W. L. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade 1839-1865*. Londres, 1929, p. 90 n. A expressão é de Carlyle.
49. *Hansard, Third Series*, lxxvi, pp. 947, 963. Peel, 16 de julho de 1844.
50. *Idem*, lxxx, p. 482. Peel, 16 de maio de 1845.
51. *Idem*, lxxxi, pp. 1058-64. 24 de julho de 1845.
52. *Idem*, xcvi, p. 1125. 22 de fevereiro de 1848.
53. *Idem*, lviii, pp. 648 e 653. 18 de maio de 1841.
54. *Idem*, lxxxi, pp. 550 e 552. 15 de julho de 1845.
55. *Idem*, xcvi, pp. 994-6. 24 de março de 1848.
56. *Idem*, l, p. 383. 19 de agosto de 1839.
57. *Idem*, lviii, pp. 167 e 169. 10 de maio de 1841.
58. *Idem*, cix, p. 1162. 19 de março de 1850.
59. *The Manuscripts of J. B. Fortescue*, ix, pp. 14-9. Edmund Lyon a Grenville, 16 de janeiro de 1807.

60. *Hansard*, xxviii, p. 349. Lorde Holland, 27 de junho de 1814.

61. *Idem*, xxx, pp. 657-8. 18 de abril de 1815.

62. *Statements, Calculations and Explanations Submitted to the Board of Trade*, p. 84. Carta de Keith Douglas, 30 de outubro de 1830.

63. C.O. 137/186. Memorial de deputados da Jamaica, 29 de novembro de 1832.

64. D. Turnbull, *The Jamaica Movement, for Promoting the Enforcement of the Slave-Trade Treaties, and the Suppression of the Slave Trade*. Londres, 1850, pp. 65, 94-5, 99, 120, 201, 249 e 267.

65. *Times*, 30 de janeiro de 1857.

66. Guedalla, op. cit., pp. 64-6.

11. OS "SANTOS" E A ESCRAVIDÃO [pp. 245-68]

1. R. Coupland, *The Empire in These Days*. Londres, 1935, p. 264. O professor Coupland entende a história do movimento abolicionista tão pouco quanto seu herói. "Como a extinção do tráfico de escravos anda popular, hoje em dia", escreveu Wilberforce em 1807. "Deus pode mudar o coração dos homens." Wilberforce, *Life of Wilberforce*, iii, p. 295. 11 de fevereiro de 1807.

2. *Hansard*, viii, pp. 679-82. 6 de fevereiro de 1807.

3. K. Farrer (org.), *The Correspondence of Josiah Wedgwood*. Londres, 1906, I, pp. 215-6. 17 de junho de 1793.

4. Ver *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade*, Add. mss., 21 254, ff. 12-12 (v). Samuel Hoare a Clarkson, 25 de julho de 1787: "Espero que o ardor e a animação com que você assumiu a causa sejam acompanhados de moderação e sobriedade, únicas coisas que podem garantir seu êxito".

5. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, iv, pp. 240-1. Escrito em 1811.

6. Bell e Morrell, op. cit., p. 376. Memorando de Stephen, outubro de 1831.

7. C.O. 295/93. Stephen a Howick, 25 de agosto de 1832.

8. Bell e Morrell, op. cit., p. 420. Minuta de Stephen, 15 de setembro de 1841.

9. Ramsay, ms. v, f. 28. 27 de dezembro de 1787.

10. Klingberg, op. cit., pp. 60-1. Merece leitura o depoimento de Ramsay perante o Conselho Privado em 1788.

11. Sir G. Stephen, *Anti-Slavery Recollections*. Londres, 1854, p. 77. Richard, op. cit., p. 78. Na verdade, Stephen e Richard estavam debatendo a Instituição Africana e a Sociedade Contra a Escravidão.

12. Stephen, op. cit., p. 79.

13. Coupland, *Wilberforce*, p. 417.

14. *Hansard*, New Series, xi, p. 1413. Wilberforce, 15 de junho de 1824.

15. Coupland, *Wilberforce*, pp. 406-8 e 411-7. Sobre sua oposição às associações femininas antiescravistas, ver Wilberforce, *Life of Wilberforce*, v, pp. 264-5. Wilberforce a Babington, 31 de janeiro de 1826. Sobre suas opiniões a respeito do Primeiro Projeto de Reforma, ver Wilberforce, *Correspondence of Wilberforce*, ii, p. 265. Wilberforce ao filho Samuel, 4 de março de 1831.

16. *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade*, Add. mss., 21 255, f. 50 (v). 12 de agosto de 1788; Add. mss., 21 256, ff. 40 (v) e 96 (v). 31 de janeiro de 1792 e 29 de março de 1797.

17. *Hansard*, ix, pp. 143-4. 17 de março de 1807.

18. *Parl. Hist.*, xxxiii, p. 1119. 5 de julho de 1799.

19. *Hansard*, New Series, xix, p. 1469. Citado por lorde Seaford, 23 de junho de 1828.

20. *Idem*, ix, pp. 265-6. 15 de maio de 1823.

21. Richard, op. cit., p. 79.

22. Stephen, op. cit., pp. 120-2.

23. Richard, op. cit., pp. 101-2. 28 de março de 1833.

24. A. Cochlin, *L'Abolition de l'Esclavage*. Paris, 1861, Introdução, pp. xiv-xv.

25. *Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade*, Add. mss., 21 256, f. 95. 25 de junho de 1795.

26. W. Fox, *Address to the People of Great Britain on the Propriety of Abstaining from West India Sugar and Rum*. Londres, 1791, *passim*.

27. R. K. Nuernberger, *The Free Produce Movement, A Quaker Protest Against Slavery*. Durham, 1943, pp. 9-10.

28. Anônimo, *Remarkable Extracts and Observations on the Slave Trade with Some Considerations on the Consumption of West India Produce*. Stockton, 1792, p. 9. Exemplar no Wilberforce Museum, Hull.

29. Naish, op. cit., p. 3.

30. Folha sem data, no Wilberforce Museum. [Original: "And now, massa, you be de friend of freedom, good man, pity poor Negro, me beg buy de East Sugar, no slave sugar, de free, and den my massa vill tink and say, ve no much sell de slave sugar, slaves must be no slaves, must be free, and ve pay de vages, and den vill work villing and do more work, and ve den sell more sugar, and get more of de money. — De men at de East be vise men, and de vise men at de East no slave — make sugar free, free, free"]

31. Anônimo, *The Ladies' Free Grown Cotton Movement*. John Rylands Library, s/d.

32. Gurney a Scoble, 5 de dezembro de 1840. No Wilberforce Museum. Há um número de referência, D.B. 883, que dou com certa hesitação, pois os documentos heterogêneos não estavam bem classificados.

12. OS ESCRAVOS E A ESCRAVIDÃO [pp. 269-82]

1. Ver C. L. R. James, *The Black Jacobins*. Londres, 1938, sobre a revolução escrava em São Domingos. Consulte-se também H. Aptheker, *Negro Slave Revolts in the United States*. Nova York, 1943. Encontra-se um excelente resumo, para todo o hemisfério ocidental, em Herskovits, op. cit., pp. 86-109.
- 1a. C. O. 28/95. House of Assembly, Barbados, 15 de novembro de 1825.
2. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council on a Despatch from Lord Bathurst to Sir H. Warde, Sept. 3 1823*. Sr. Hamden, pp. 21-2. Ver também C. O. 295/59, em que o governador de Trinidad afirmava que os homens iriam considerar essa concessão às mulheres escravas uma injustiça. Woodford a Bathurst, 6 de agosto de 1823; C. O. 295/60. Sr. Burnley, um dos principais fazendeiros de Trinidad: "Confesso que a ideia me parece tão monstruosa e extravagante que nem sei como abordar o assunto".
3. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council*. Sr. Hamden, p. 5.
4. C. O. 137/145. Shand a Bathurst, 26 de novembro de 1817.
5. C. O. 137/148. Manchester a Bathurst, 10 de julho de 1819.
6. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council*. Sr. Hamden, p. 24.
7. C. O. 295/92. Edward Jackson ao governador Grant, 31 de dezembro de 1831.
8. C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 24 de dezembro de 1824.
9. C. O. 137/163. Manchester a Bathurst, 13 de novembro de 1826.
10. C. O. 137/154. Manchester a Bathurst, 13 de outubro de 1823.
11. C. O. 111/55. D'Urban a Bathurst, 4 de julho de 1826.
12. C. O. 295/85. 29 de outubro de 1830. Seguem-se as quantidades de alforrias em 1825-30:

Ano	Alforriados	Alforrias pagas	Escravo rurais	Escravos domésticos
1825	162	98	38	124
1826	167	108	46	121
1827	167	129	49	118
1828	128	84	33	95
1829	87	41	15	72
1830	32	22	6	26

(até 29 de outubro.)

13. C. O. 295/72. Woodford a Bathurst, 8 de agosto de 1826.
14. C. O. 295/73. Stephen a Horton, 5 de outubro de 1826.
15. C. O. 295/67. Henry Gloster, o protetor dos escravos, ao governador Woodford, 7 de julho de 1825. As respostas de Fitzgerald são as seguintes: Escravo John Philip: "sete chicotadas naquela parte em que se o pé for hostilmente aplicado é tido em todos os países civilizados como um ato da mais baixa indignidade"; Escravo Philip: "23 chicotadas naquela parte que meu lorde Chesterfield recomenda veementemente que seja a última a entrar e a primeira a sair em todas as visitas para a coleta de impostos, sendo que nomeá-la na presença de damas é considerado uma grande transgressão das leis da cortesia"; Escravo Simon Mind: "23 chicotadas naquela parte específica do corpo que raramente é culpada de algum crime, mas que paga pelas transgressões cometidas por outros membros".
16. Bell e Morrell, op. cit., p. 382.
17. C. O. 28/09. Carrington, representante para Barbados, a Bathurst, 2 de março de 1826.
18. C. O. 28/93. Warde a Bathurst, 21 de outubro de 1824.
19. C. O. 28/92. *Report of a Debate in Council*, p. 33.
20. C. O. 137/165. Mensagem da Assembleia, dezembro de 1827.
21. C. O. 137/143. 31 de outubro de 1815.
22. Bell e Morrell, op. cit., p. 405. Protesto da Assembleia da Jamaica, junho de 1838.
23. C. O. 137/183. Manchester a Goderich, 13 de novembro de 1832.
24. Idem. Manchester a Goderich, 16 de dezembro de 1832.
25. C. O. 137/186. Memorial dos deputados da Jamaica à Grã-Bretanha, 29 de novembro de 1832.
26. C. O. 137/183. Manchester a Goderich, secreto e confidencial, 16 de dezembro de 1832.
27. *Hansard*, xxxi, pp. 781-2. Marryat, 13 de junho de 1815.
28. C. O. 137/183. Manchester a Goderich, secreto e confidencial, 16 de dezembro de 1832.
29. C. O. 137/187. Z. Jones a Goderich, 22 de fevereiro de 1832.
30. C. O. 137/187. Goderich a Manchester, secreto, 5 de março de 1832.
31. A expressão é de Canning.
32. C. O. 137/154. Manchester a Bathurst, 24 de dezembro de 1823.
33. C. O. 28/111. Smith a Stanley, 13 de julho de 1833.
34. C. O. 295/92. *Memorial for Ourselves and in Behalf of All Our Fellow Subjects of African Descent* (em anexo ao despacho do governador Grant a Goderich, 26 de março de 1832).

35. Idem. Grant a Goderich, 26 de março de 1832.
 36. Idem. William Clunes a Goderich, 27 de janeiro de 1832.
 37. C. O. 28/111. Smith a Stanley, 23 de maio de 1833.
 38. C. O. 28/88. Combennere a Bathurst, 15 de janeiro de 1819.
 39. C. O. 111/69. D'Urban a Murray, 20 de abril de 1830. Ver também C. O. 295/87. Smith a Goderich de Trinidad, 13 de julho de 1831: "Os escravos têm uma facilidade inexplicável para obter informações parciais, e geralmente distorcidas, sempre que está prestes a chegar um documento público que pode afetar de alguma maneira a condição ou situação deles".
 40. C. O. 295/92. Grant a Goderich, 26 de março de 1832.
 41. Idem. *Gazette Extraordinary*, 25 de março de 1832.
 42. C. O. 295/93. Excerto de um document de Trinidad, s/d.
 43. C. O. 295/92. Grant a Howick, 30 de abril de 1832.
 44. C. O. 137/119. Coote a Castlereagh, 27 de junho de 1807; C. O. 137/120, Edmund Lyon, representante para a Jamaica, a Castlereagh, 17 de julho de 1807.
 45. C. O. 137/142. Manchester a Bathurst, 26 de janeiro de 1816.
 46. C. O. 137/143. Excerto de uma carta da Jamaica, 11 de maio de 1816.
 47. C. O. 295/39. John Spooner, de Barbados, ao governador Woodford, 18 de abril de 1816.
 48. C. O. 28/85. Coronel Codd ao governador Leith, 25 de abril de 1816; Idem, contra-almirante Harvey a J. W. Croker, 30 de abril de 1816.
 49. C. O. 295/60. Um comandante de Trinidad ao governador Woodford, 30 de agosto de 1823.
 50. C. O. 137/145. Shand a Bathurst, 26 de novembro de 1817.
 51. C. O. 111/44. D'Urban a Bathurst, 5 de maio de 1824.
 52. C. O. 295/89. Grant a Howick, 10 de dezembro de 1831.
 53. C. O. 137/183. Mulgrave a Howick, 6 de agosto de 1832.
 54. C. O. 28/111. Smith a Stanley, 23 de maio de 1833.
 55. C. O. 111/8. Nicholson a Castlereagh, 6 de junho de 1808.
 56. C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 31 de julho de 1824.
 57. C. O. 28/85. Leith a Bathurst, 30 de abril de 1816.
 58. Idem. Codd a Leith, 25 de abril de 1816.
 59. Idem. Leith a Bathurst, 30 de abril de 1816.
 60. C. O. 137/143. Alexander Aikman Jr. a Bathurst, 2 de maio de 1816.
 61. C. O. 137/142. Manchester a Bathurst, 4 de maio de 1816.
 62. C. O. 111/39. Murray a Bathurst, 24 de agosto de 1823.
 63. Idem. Murray a Bathurst, 27 de setembro de 1823.
 64. C. O. 28/92. Warde a Bathurst, 27 de agosto de 1823.
 65. C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 31 de julho de 1824.
-
66. C. O. 111/44. D'Urban a Bathurst, 5 de maio de 1824.
 67. Idem. D'Urban a Bathurst, 5 de maio de 1824. (Foi a segunda carta no mesmo dia.)
 68. Idem. D'Urban a Bathurst, 15 de maio de 1824.
 69. C. O. 28/107. Lyon a Goderich, 28 de março de 1831.
 70. Idem. Lyon a Goderich, 2 de abril de 1831.
 71. C. O. 137/181. Belmore a Goderich, 6 de janeiro de 1832.
 72. C. O. 137/182. Belmore a Goderich, 2 de maio de 1832.
 73. C. O. 295/92. Grant a Howick, 30 de abril de 1832.
 74. C. O. 137/188. Mulgrave a Goderich, 26 de abril de 1833.
 75. *Hansard, Third Series*, XIII, p. 77, 24 de maio de 1832.
 76. C. O. 137/191. F. B. Zuicke ao governador Belmore, 23 de maio de 1832.
 77. C. O. 28/111. Smith a Goderich, 7 de maio de 1833.
 78. Idem.
 79. Idem. Smith a Stanley, 23 de maio de 1833.
-
13. CONCLUSÃO [pp. 283-87]
-
1. Gaston-Martin, *L'Ère des Négriers, 1714-1774*, Paris, 1931, p. 424.