

MANOLO FLORENTINO
EM COSTAS NEGRAS: UMA HISTÓRIA DO TRÁFICO DE ESCRAVOS
SP: COMPAHIA DAS LETRAS, 1997.

2 O PERFIL DA EMPRESA TRAFICANTE

UM NEGÓCIO DE ALTO RISCO: ROUBO, PIRATARIA E MORTE NO TRÁFICO

Uma das principais características dos negócios negreiros era o risco. Todas as etapas da circulação dos escravos, desde as trocas realizadas na esfera africana até aquelas que, efetuadas no Brasil, ensejavam o consumo final da mercadoria humana, enfrentavam enormes perigos, visto ter sido o cativo um bem altamente requerido e constantemente exposto à morte.

O risco tinha início na própria África, a partir do momento em que, prisioneiro ou oferecido em tributo, o escravo chegava às mãos dos mercadores nativos. Havia, de início, as mortes durante o longo trajeto entre as zonas da captura no interior e a costa africana, que se somavam às ocorridas durante a espera nos barracões e portos. Joseph Miller (1981:413-4) afirma que provavelmente 40% dos negros escravizados em Angola pereciam durante o deslocamento até o litoral, onde outros 10% ou 20% morriam antes de serem embarcados. Em geral, pois, cerca de metade do contingente de cativos poderia perecer ainda em solo africano. Outro estudioso, Antônio Carreira (1988:136), buscou contabilizar as perdas sofridas pela Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão na sua atuação em Luanda e Benguela entre 1756 e 1781. Da documentação da companhia, descobre-se em arquivos de Lisboa, depreende-se que, entre escravos falecidos nos barcos e evadidos, perdeu-se 6% dos 8854 cativos adquiridos — outros 1% foram deixados nos portos de embarque por estarem doentes.

Os mercadores de almas ainda sofriam freqüentes roubos durante as longas jornadas entre o interior e os portos africanos (Adamu, 1979). Nestes últimos, nos barracões onde os cativos ficavam concentrados à espera do embarque, ou mesmo nas próprias embarcações — ancoradas às vezes por semanas ou meses, à espera de completar a lotação —, também havia a possibilidade de perdas. Foi o que ocorreu em fevereiro de 1827, quando o negro *Estrela do Mar*, consignado a Joaquim de Mattos Costa, foi roubado em 213 escravos dentro do próprio porto de Moçimbo.¹ O mesmo se deu com traficantes como Felipe Ribeiro da Cunha, em Moçimbo (1828), e Joaquim Martins Mourão, em Cabinda (1829), roubados em 188 e 103 escravos, respectivamente, antes de zarpar.²

Durante a etapa marítima, mais do que em qualquer outra, aumentavam os riscos dos traficantes estabelecidos no Rio. A perda da mercadoria humana através da ação corsária ou mesmo do naufrágio era possibilidade sempre presente em qualquer tipo de operação mercantil marítima, importando menos a natureza da mercadoria do que seu valor enquanto presa. Não se deve esquecer, porém, que o escravo se constituía em uma mercadoria literalmente perecível, dado constantemente levado em conta pela ação empresarial.

Uma vez no mar, o primeiro perigo era a subtração da mercadoria humana por piratas. Os escravos comprados em Moçambique, por exemplo, estavam sob constante pressão de corsários franceses, que costumavam enviar para as ilhas Maurício os cativos interceptados. Assim, em 1796, o *Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio* foi apresado por um pirata francês. Quando se dirigia às ilhas Maurício, os marinheiros negros, temerosos de serem escravizados, se revoltaram, tomaram o comando do navio pirata e o levaram para Moçambique, onde terminaram por receber 32 mil cruzados pelos cativos.³ Em outro episódio, a escuna *Feiticeira*, atuando no Norte de Angola, em 1825, “foi tomada com o seu carregamento pelo genito de Soyo, depois de possível resistência feita pelo mestre e companhia, que ficaram maltratados e feridos, sofrendo abordagem”.⁴

Problema antigo, o corso não atingia somente os traficantes de escravos. Sua freqüência podia chegar a níveis tão altos que, muitas vezes, aos comerciantes não restava alternativa senão recorrer à pro-

teção do Estado. Foi o que fizeram os mercadores lisboetas, em 1761, quando solicitaram ao Conselho de Estado a organização de uma armada para a defesa dos navios e frotas do Brasil, constantemente atacadas por naus mouras e holandesas. Estas, em apenas três anos, haviam roubado mais de 60 mil caixas de açúcar, couros, tabaco, algodão e âmbar. Perderam-se também inúmeros escravos, levados para Argel e Salem (Nova Inglaterra), enriquecendo a estas em detrimento do próprio reino (Rau, 1955:21-2).

Situação diversa ocorreu em 1819, quando parecer da Junta do Comércio detectava que "continua a ser infestado o mar de piratas", contra o que se propunha o estabelecimento de comboios regulares, já que não bastava "se armarem em guerra os navios de comércio". Percebendo o perigo de tal proposta, os comerciantes cariocas consultados a respeito foram diplomáticos, porém firmes, ao exigirem a manutenção da liberdade de comércio apenas conquistada. O traficante Amaro Velho da Silva, por exemplo, afirmava ser de seu parecer "que se não prive qualquer negociante de poder mandar independente de comboio, qualquer navio seu, só ou em companhia de outrem, contanto que vão armados em forma reconhecida". A mesma opinião era emitida por outro negociante carioca, José Marcelino dos Santos. Já Fernando Carneiro Leão chegava a afirmar ser a pirataria um risco normal.⁵ Entretanto, ao que parece, a formação de comboios era tida como a mais eficiente resposta à pirataria, fato insinuado pelas saídas conjuntas (dois ou mais navios) do porto do Rio de Janeiro rumo à África. Desse modo, entre outubro de 1827 e janeiro de 1830, de 119 saídas registradas pelos periódicos, apenas 42 (35%) ocorreram com naus que partiram sozinhas, enquanto que sessenta (50%) congregaram duas e três naus, e dezessete (15%) ocorreram juntando oito ou nove barcos negreiros.⁶

Contra o imponderável que era a pirataria, contudo, e tendo em conta a debilidade dos recursos portugueses, talvez fossem de maior valia as informações cotidianamente obtidas em bebedeiras impuras, quase pagãs, o ouvido atento às conversas à boca pequena entre marujos, mestres e capitães, ou mesmo as confissões trocadas no interior de sórdidos lupanares. Aí se passava a tener determinada

rota ou navio, tomando-se ciência dos métodos de ação e idiosincrasias de tal ou qual famoso bucaneiro (Burg, 1984; Defoe, 1978). O curso a negreiros era tanto mais freqüente quanto maior fosse a demanda por africanos, como durante a década de 1820. Assim, dando parte da entrada da escuna *Desurrião*, completava o *Diário do Governo*, reproduzindo as informações prestadas pelo comandante do navio, mestre Francisco Pires de Carvalho: "(...) aos 28 dias de viagem, na altura de um grau e cinquenta minutos, latitude sul equinocial e pelo meridiano a oeste de Londres, às oito horas do dia apareceu-lhe um corsário saído de Cuba, armado a brigue com sete colombinas por banda de calibre dezoito, com oitenta homens de tripulação e comandante espanhol; tendo firmado com um tiro a bandeira francesa e prolongando-se até ele deu três tiros de bala, ameaçando-o de o meter a pique e mandando gente armada a bordo lhe roubou 256 escravos, marfim, fazendas, passaportes e mais papéis, também cinco da tripulação incluso um escravo, os quais foram voluntários para o serviço do dito, e que foi cutiado o contramestre e o praticante".⁷

Durante a mesma década os jornais cariocas registraram dezesseis ataques de piratas a negreiros com destino ao Rio, a maior parte perpetrada por corsários norte-americanos. Dois destes ataques não resultaram em nenhuma perda, pois os negreiros conseguiram fugir. Um caso que mostra que alguns piratas não estavam interessados em escravos, mas sim em outros produtos, ocorreu com a escuna *Luiz de Camões*, abordada já perto da costa brasileira pelo pirata *Sarrandi*, que nada roubou.⁸ Dos outros catorze ataques computam-se perdas que variavam entre a totalidade dos africanos (inclusive o navio), até menos de um quinto de carga humana. Um destes negreiros, o *São José*, de acordo com o relato de seu capitão, viera de Cabinda, onde adquirira 382 escravos. Em 16 de dezembro de 1825, a dezoto léguas de Cabo Frio, a nau foi atacada pelo corsário *La Vallega*, que lhe roubou toda a escravaria, onze tripulantes e o cirurgião, lançando o restante na lanchara *Penha*.⁹ O negroiro *Ceres*, por sua vez, adentrou a Baía de Guanabara em março de 1830 com 341 cativos adquiridos em Ambriz. Dezesseis haviam perecido durante a tra-

vessia do Atlântico e 61 foram roubados perto do litoral africano por pirata de bandeira norte-americana.¹⁰

Durante a década de 1820 mais de 4 mil africanos passaram para as mãos de piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos. Estimando-se em 200\$000 réis o preço de cada escravo no Rio e acrescentando-se ao total os valores dos navios, é possível que na última década do tráfico legal a pirataria tenha causado aos traficantes cariocas um prejuízo entre oitocentos e novecentos contos de réis.¹¹

O naufrágio era, por definição, outro tipo de risco marítimo. Suas causas debitavam-se ao acaso, que punha homens e equipamentos frente a uma natureza por vezes volúvel, e a erros de comando e cálculo. Parece ter sido grande o número de naus idas a pique, mas mesmo assim os prejuízos dependiam dos caprichos de Netuno. Sabe-se que dos 43 navios que transportavam escravos para a Companhia do Grão-Pará e Maranhão durante a segunda metade do século XVIII, nada menos que catorze (32,6%) naufragaram (Carreira, 1988:112-3). Já o negreiro *Atlaneo*, proveniente de Cabinda, aportou no Rio durante o Natal de 1812 trazendo entre seus homens o piloto, o cirurgião, o contramestre e oito marujos do também negreiro *Rainha Nantes*, que naufragara perto da costa brasileira. Dos escravos por ele transportados, nunca mais se soube.¹² Sorte distinta teve o bergantim *Lisboa*, proveniente de Ambriz, que fora a pique também durante o Natal, só que do ano de 1824. Estando a 140 léguas de Cabo Frio, ele teve 25 de seus tripulantes e 138 escravos salvos pelo também negreiro *Vigilante*, que aportou no Rio no primeiro dia de 1825.¹³

Logo depois do corso eram as mortes durante a travessia oceânica as que mais diretamente atingiam os traficantes do porto do Rio de Janeiro. Mortandades frequentes no tempo, mas extremamente variáveis em cada expedição. Os navios provenientes de Cabinda, por exemplo, perderam de 0,3% a 18% de sua carga em 1811, enquanto os que partiram de Molemo, em 1829, conheceram taxas de mortalidade que variaram de 1,2% a 34,0% de seus escravos.¹⁴

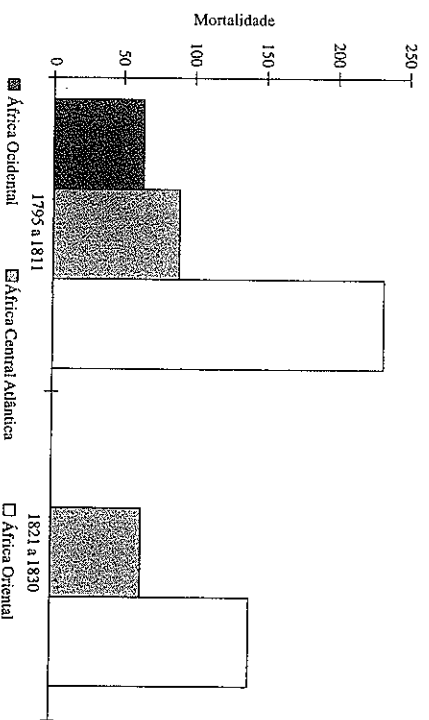
Pode-se imputar as mortes a bordo a fatores como a escassez de alimentos e água, maus tratos, superlotação e até mesmo ao medo,

Quilômetros
da costa brasileira

que minava a resistência física, moral e espiritual de contingentes formados muitas vezes por fatigados prisioneiros de guerra. Havia, porém, o próprio tráfico enquanto veículo de aproximação e contato entre esfêras microbianas distintas, cujos resultados, mesmo quando tendessem à acomodação a médio e longo prazos, traduziam-se de imediato em mortes (Curtin, 1968). É evidente que, no contexto do choque entre tais esfêras, os navios negreiros funcionavam como vias de duplo sentido, levando e trazendo da África enfermidades típicas da América e Europa, e vice-versa. Informações dispersas indicam grandes mortandades entre populações euroamericanas estabelecidas em portos africanos (Curtin, 1975:94; Postma, 1990:66; Stein, 1979:98). A dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem, como aliás a bordo de todos os navios da época (Barreto, 1987:21-2). No caso do tráfico para o Rio de Janeiro, sabe-se, por exemplo, que a galera *São José Indiano*, aportada em outubro de 1811, provinha de Cabinda. Possivelmente por causa da superlotação e da eclosão de algum tipo de peste, perderam 121 de seus 667 escravos, mais o capelão e três marinheiros.¹⁵ Outro caso é o do negreiro *Imperio do Brasil*, que perdeu seu comandante durante a viagem realizada em meados de 1825. Curiosamente, dois anos depois, em nova expedição negreira, o mesmo barco perdeu o mestre, o cirurgião e dois marujos.¹⁶

Ver-se-á, quando da discussão acerca da rentabilidade dos negócios negreiros, as relações entre a mortalidade a bordo e o cálculo econômico empresarial. Basta, por ora, assinalar que nada era mais propício à expansão de pestes e doenças em geral do que um receptor débil. Daí porque a travessia ceifasse sobretudo os escravos. Uma mortalidade geograficamente diferenciada, por certo, pois dependente em última instância da duração da travessia oceânica, o que configurava padrões distintos de perdas de acordo com a região africana de embarque dos escravos. O gráfico 10 foi construído a partir das listas navais, para o período 1795-1811, e dos registros de entradas de navios constantes dos periódicos cariocas para o intervalo 1821-30. Ele alerta tanto para a diferenciação espacial da mortalidade escrava como para sua variação no tempo.

GRÁFICO 10
Flutuações regionais da mortalidade escrava (por mil) durante a travessia oceânica para o porto do Rio de Janeiro, 1811-30



Fonte: Apêndice 17.

Observando-se somente aquelas duas áreas que efetivamente abasteciam o Rio de Janeiro, a África Central Atlântica e a África Oriental, infere-se a permanência temporal da tendência ao aumento da mortalidade de acordo com o crescimento da distância entre o porto carioca e a região africana de embarque. Em todos os períodos perdiam-se quase três vezes mais escravos entre os cativos embarcados no Índico do que na área congo-angolana, fato perfeitamente explicável pela duração da travessia: enquanto os negreiros provenientes desta última região levavam de 33 a 40 dias no mar até o Rio de Janeiro, os daquela podiam navegar até durante 76 dias.¹⁷

Com o passar do tempo diminuíram substancialmente os níveis de mortalidade a bordo, tanto na área moçambicana como na congo-angolana. Assim, entre as naus provenientes desta última, os índices baixaram de 89 por mil entre 1795 e 1811, para 55 por mil na década de 1820. Em termos gerais, com exceção de Cabinda (cuja taxa permaneceu praticamente inalterada), os dois outros principais portos abastecedores da região — Luanda e Benguela — acompanharam a tendência global. Com relação aos cativos provenientes do

Índico, suas taxas de mortalidade baixaram de 234 por mil entre 1795 e 1811 para 132 por mil na década de 1820. O principal porto de embarque da região, a ilha de Moçambique, foi o grande responsável por tal fenômeno.

Se é correto que as perdas dependiam sobretudo da distância entre o porto africano e o ponto de recepção na América, então somente haverá sentido na comparação entre comércios negreiros estabelecidos nas mesmas áreas de exportação/importação. De qualquer modo, as "perdas em trânsito" inglesas entre a África e o Caribe (em viagens que duravam de dois a três meses) chegaram a cerca de 100 por mil durante a segunda metade do século XVIII. No mesmo século, os navios franceses também direcionados ao Caribe perderam aproximadamente 130 por mil embarcados, índice que para o tráfico holandês chegava a 110/1000 entre 1730 e 1803 (Ansley, 1975:414-5; Stein, 1979:99; Postma, 1990:249).

A resposta para esta tendência decrescente das taxas de mortalidade no tráfico carioca deve ser buscada sobretudo nas modificações observadas na duração da travessia oceânica no período que interessa a este estudo. Os jornais cariocas permitem observar que, entre 1811 e 1830, de um total de 1187 viagens, apenas dez deixaram de indicar em quantos dias se efetivava a viagem de regresso dos negreiros.¹⁸ A partir dos registros existentes construí o gráfico 11 que, operando com as médias quinqüenais entre 1811 e 1830, mostra uma tendência global rumo à queda no tempo de duração da travessia oceânica. Entre o primeiro período e o último diminuiu em 13% para os negreiros que zarparam da África Central Atlântica, e em 18% para os que vinham de Moçambique.

É possível que tal fato estivesse relacionado a mudanças no padrão tecnológico dos barcos da época. Porém, o incremento da participação de pequenas naus, em princípio mais velozes, pertencentes a traficantes não especializados que buscavam lucrar com o grande aumento da demanda depois da abertura dos portos, pode ter sido a causa maior do encurtamento das viagens e, portanto, da queda da mortalidade a bordo. Isto é particularmente observado a partir do surto especulativo negreiro iniciado com as discussões entre Brasil e Grã-Bretanha, quando se incrementou a participação dos

vessia do Atlântico e 61 foram roubados perto do litoral africano por pirata de bandeira norte-americana.¹⁰

Durante a década de 1820 mais de 4 mil africanos passaram para as mãos de piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos. Estimando-se em 200\$000 réis o preço de cada escravo no Rio e acrescentando-se ao total os valores dos navios, é possível que na última década do tráfico legal a pirataria tenha causado aos traficantes cariocas um prejuízo entre oitocentos e novecentos contos de réis.¹¹

O naufrágio era, por definição, outro tipo de risco marítimo. Suas causas debitavam-se ao acaso, que punha homens e equipamentos frente a uma natureza por vezes volúvel, e a erros de comando e cálculo. Parece ter sido grande o número de nau idas a pique, mas mesmo assim os prejuízos dependiam dos caprichos de Netuno. Sabe-se que dos 43 navios que transportavam escravos para a Companhia do Grão-Pará e Maranhão durante a segunda metade do século XVIII, nada menos que catorze (32,6%) naufragaram (Carreira, 1988:112-3). Já o negreiro *Athanao*, proveniente de Cabinda, aportou no Rio durante o Natal de 1812 trazendo entre seus homens o piloto, o cirurgião, o contramestre e oito marujos do também negreiro *Rainha Naves*, que naufragara perto da costa brasileira. Dos escravos por ele transportados, nunca mais se soube.¹² Sorte distinta teve o bergantim *Lisboa*, proveniente de Ambriz, que fora a pique também durante o Natal, só que do ano de 1824. Estando a 140 léguas de Cabo Frio, ele teve 25 de seus tripulantes e 138 escravos salvos pelo também negreiro *Vigilante*, que aportou no Rio no primeiro dia de 1825.¹³

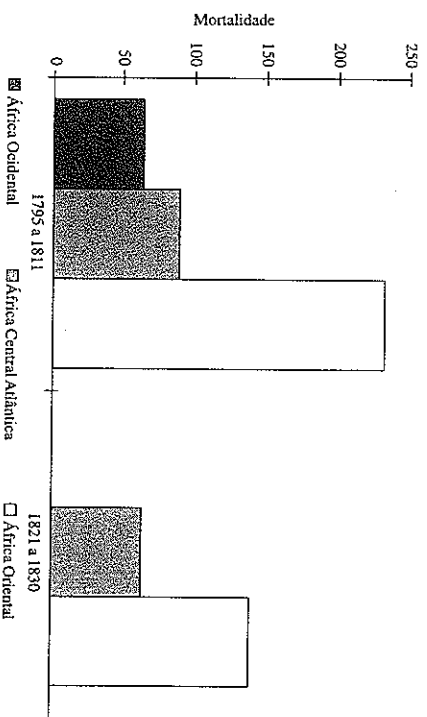
Logo depois do corso eram as mortes durante a travessia oceânica as que mais diretamente atingiam os traficantes do porto do Rio de Janeiro. Mortandades frequentes no tempo, mas extremamente variáveis em cada expedição. Os navios provenientes de Cabinda, por exemplo, perderam de 0,3% a 18% de sua carga em 1811, enquanto os que partiram de Molembo, em 1829, conheceram taxas de mortalidade que variaram de 1,2% a 34,0% de seus escravos.¹⁴

Pode-se imputar as mortes a bordo a fatores como a escassez de alimentos e água, maus tratos, superlotação e até mesmo ao medo,

que minava a resistência física, moral e espiritual de contingentes formados muitas vezes por fatigados prisioneiros de guerra. Havia, porém, o próprio tráfico enquanto veículo de aproximação e contato entre esferas microbianas distintas, cujos resultados, mesmo quando tendessem à acomodação a médio e longo prazos, traduziam-se de imediato em mortes (Curtin, 1968). É evidente que, no contexto do choque entre tais esferas, os navios negreiros funcionavam como vias de duplo sentido, levando e trazendo da África enfermidades típicas da América e Europa, e vice-versa. Informações dispersas indicam grandes mortandades entre populações euroamericanas estabelecidas em portos africanos (Curtin, 1975:94; Postna, 1990:66; Stein, 1979:98). A dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem, como aliás a bordo de todos os navios da época (Barreto, 1987:21-2). No caso do tráfico para o Rio de Janeiro, sabe-se, por exemplo, que a galera *São José Indiano*, aportada em outubro de 1811, provinha de Cabinda. Possivelmente por causa da superlotação e da eclosão de algum tipo de peste, perdeu 121 de seus 667 escravos, mais o capelão e três marinheiros.¹⁵ Outro caso é o do negreiro *Império do Brasil*, que perdeu seu comandante durante a viagem realizada em meados de 1825. Curiosamente, dois anos depois, em nova expedição negreira, o mesmo barco perdeu o mestre, o cirurgião e dois marujos.¹⁶

Ver-se-á, quando da discussão acerca da rentabilidade dos negócios negreiros, as relações entre a mortalidade a bordo e o cálculo econômico empresarial. Basta, por ora, assinalar que nada era mais propício à expansão de pestes e doenças em geral do que um receptor débil. Daí porque a travessia ceifasse sobretudo os escravos. Uma mortalidade geograficamente diferenciada, por certo, pois dependente em última instância da duração da travessia oceânica, o que configurava padrões distintos de perdas de acordo com a região africana de embarque dos escravos. O gráfico 10 foi construído a partir das listas navais, para o período 1795-1811, e dos registros de entradas de navios constantes dos periódicos cariocas para o intervalo 1821-30. Ele alerta tanto para a diferenciação espacial da mortalidade escrava como para sua variação no tempo.

GRÁFICO 10
Flutuações regionais da mortalidade escrava (por mil) durante a travessia oceânica para o porto do Rio de Janeiro, 1811-30



Fonte: Apêndice 17.

Observando-se somente aquelas duas áreas que efetivamente abasteciam o Rio de Janeiro, a África Central Atlântica e a África Oriental, infere-se a permanência temporal da tendência ao aumento da mortalidade de acordo com o crescimento da distância entre o porto carioca e a região africana de embarque. Em todos os períodos perdiam-se quase três vezes mais escravos entre os cativos embarcados no Índico do que na área congo-angolana, fato perfeitamente explicável pela duração da travessia: enquanto os negreiros provenientes desta última região levavam de 33 a 40 dias no mar até o Rio de Janeiro, os daquela podiam navegar até durante 76 dias.¹⁷

Com o passar do tempo diminuíram substancialmente os níveis de mortalidade a bordo, tanto na área moçambicana como na congo-angolana. Assim, entre as naus provenientes desta última, os índices baixaram de 89 por mil entre 1795 e 1811, para 55 por mil na década de 1820. Em termos gerais, com exceção de Cabinda (cuja taxa permaneceu praticamente inalterada), os dois outros principais portos abastecedores da região — Luanda e Benguela — acompanharam a tendência global. Com relação aos cativos provenientes do

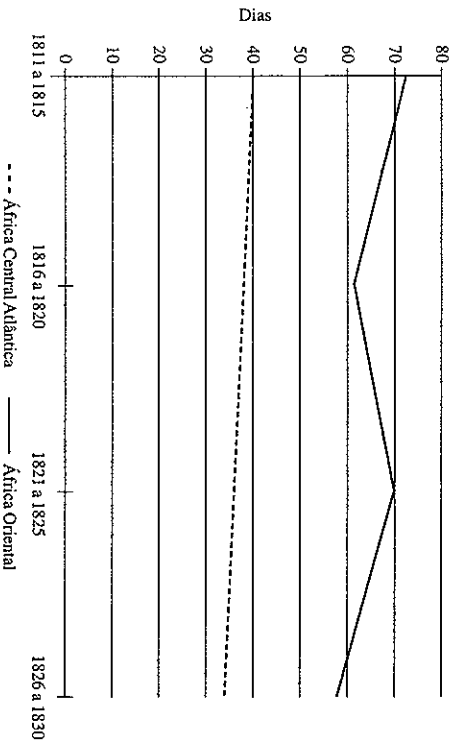
Índico, suas taxas de mortalidade baixaram de 234 por mil entre 1795 e 1811 para 132 por mil na década de 1820. O principal porto de embarque da região, a ilha de Moçambique, foi o grande responsável por tal fenômeno.

Se é correto que as perdas dependiam sobretudo da distância entre o porto africano e o ponto de recepção na América, então somente haverá sentido na comparação entre comércios negreiros estabelecidos nas mesmas áreas de exportação/importação. De qualquer modo, as “perdas em trânsito” inglesas entre a África e o Caribe (em viagens que duravam de dois a três meses) chegaram a cerca de 100 por mil durante a segunda metade do século XVIII. No mesmo século, os navios franceses também direcionados ao Caribe perderam aproximadamente 130 por mil embarcados, índice que para o tráfico holandês chegava a 110/1000 entre 1730 e 1803 (Anstey, 1975:414-5; Stein, 1979:99; Postma, 1990:249).

A resposta para esta tendência decrescente das taxas de mortalidade no tráfico carioca deve ser buscada sobretudo nas modificações observadas na duração da travessia oceânica no período que interessa a este estudo. Os jornais cariocas permitem observar que, entre 1811 e 1830, de um total de 1187 viagens, apenas dez deixaram de indicar em quantos dias se efetuava a viagem de regresso dos negreiros.¹⁸ A partir dos registros existentes construí o gráfico 11 que, operando com as médias quinquenais entre 1811 e 1830, mostra uma tendência global rumo à queda no tempo de duração da travessia oceânica. Entre o primeiro período e o último diminuiu em 13% para os negreiros que zarparam da África Central Atlântica, e em 18% para os que vinham de Moçambique.

É possível que tal fato estivesse relacionado a mudanças no padrão tecnológico dos barcos da época. Porém, o incremento da participação de pequenas naus, em princípio mais velozes, pertencentes a traficantes não especializados que buscavam lucrar com o grande aumento da demanda depois da abertura dos portos, pode ter sido a causa maior do encurtamento das viagens e, portanto, da queda da mortalidade a bordo. Isto é particularmente observado a partir do surto especulativo negreiro iniciado com as discussões entre Brasil e Grã-Bretanha, quando se incrementou a participação dos

GRÁFICO II
*Flutuações regionais (em dias) da duração da travessia oceânica
 para o porto do Rio de Janeiro, 1811-30*



Fonte: Apêndice 18.

traficantes não especializados, fazendo com que a duração da viagem caísse a níveis médios jamais alcançados, tanto na África Central Atlântica como em Moçambique.

Contudo, não se deve pensar que as mortandades de africanos cessassem com o desembarque no Brasil. Certamente, muitos chegavam doentes e pereciam antes de serem revendidos aos fazendeiros do interior. O enfrentamento da nova estera microbiana e a longa jornada até o interior faziam com que fossem extremamente altas as taxas de mortalidade dos africanos, ainda em mãos dos redistribuidores brasileiros. Em carta a seu correspondente em Angola, o traficante Manoel Gonçalves de Carvalho acusava o recebimento de onze escravos vivos (de uma remessa de quinze), dos quais "mandei dois no mesmo dia para o cemitério".¹⁹ Afirma-se que um negociante brasileiro que comprava africanos no porto e os revendia a fazendeiros de café, perdia cerca de 15% da carga humana durante o intervalo da negociação. Uma vez vendidos, o longo percurso para o interior ceifava a vida de mais 11% da escravaria

— o que resulta em um índice de perdas de mais de um quarto do total de africanos em terras brasileiras (Mello, 1983:172-3).

Por fim, a conjuntura específica marcada pelas pressões inglesas e pela proibição do tráfico ao norte do Equador configurava um outro fator de risco para os traficantes. Neste caso, sabe-se que, por não depender da África Ocidental para o seu abastecimento de mão-de-obra, o porto carioca teve poucos navios apresados pelos ingleses, comparativamente às perdas sofridas pela praça de Salvador, por exemplo. Enquanto que, de acordo com Verger, os traficantes batanos tiveram 85 negreiros apresados até 1830, segundo um relatório da época, os do Rio de Janeiro sofreram apenas seis perdas desse tipo até 1821.²⁰ De qualquer modo, apesar de poucos, estes apressamentos causaram prejuízos que, embora bem menores do que os ocasionados pelo corso, ainda assim eram consideráveis. É o que indica a documentação da Junta do Comércio para o ano de 1815, quando fixa em 93:161\$989 réis o total de perdas advindas da ação inglesa, cifra que, para o ano seguinte, foi refeita para 255:519\$343 réis.²¹

Em resumo, o risco da perda dos escravos (e muitas vezes dos navios) era uma constante, enfrentada igualmente por todos os traficantes. As respostas dos traficantes, porém, dependiam da capacidade de cada um deles em absorver vultosos prejuízos. Daí que, ao menos em tese, os grandes traficantes, aqueles cuja participação no comércio negreiro não era de modo algum eventual, estivessem em posição menos desconfortável, mesmo levando-se em consideração que alguns pudessem se arruinar. Foi o caso de João Alves da Silva Porto, um dos maiores mercadores de africanos entre 1811 e 1830, que foi à falência no início dos anos 30. Dentre as razões alegadas para a bancarrota consta a perda de mais de seiscentos africanos, cifra derivada tanto da mortalidade durante a travessia quanto da ação de piratas.²² Porém, sendo o tráfico um negócio altamente rentoso e especulativo, muitos foram os traficantes de última hora, homens que, diante de uma conjuntura excepcionalmente favorável, canalizavam boa parte de seus recursos para a aventura do comércio de homens. Alguns deles conseguiram, a partir de então, dar início à montagem de grandes fortunas; outros, porém, conheceram a mais completa ruína, a *déjà-vue* total. Foi o caso do traficante

Francisco Antônio Malheiros, que teve um de seus negreiros, no qual investira mais de sete contos, apreendido pelos ingleses na Costa da Mina, em 1813. O mesmo traficante teve outro navio, o *Júlia*, que ia resgatar escravos em Cabinda, marcado por "enormes desgraças": fez água, necessitando por isso ser consertado na própria África, seu capitão acabou por realizar negociações com enorme prejuízo, e vários escravos morreram durante a travessia oceânica. Sua dívida com os traficantes da praça do Rio (José Ignacio Vaz Vieira, José Ignácio Tavares e Manoel Dias de Lima) chegava a 52.504\$380 réis, e seus bens somavam apenas 34.211\$226 réis. Malheiros, alertando para a cadeia de endividamentos que marcava suas operações, a qual tornava os credores intimamente ligados aos destinos dos devedores, lembrava que o pedido de embargo de seus bens, feito pelos credores cariocas, poderia generalizar-se em prejuízos que lhes poderiam vir a ser maiores do que a ele mesmo.²³

MONOPOLISTAS, ESPECULADORES E ESPECIALISTAS

Embora o tráfico atlântico se constituísse em um negócio de base local, em mãos de homens e mulheres (ver o caso da Viúva Velho e Companhia) residentes nos maiores portos do Atlântico, sua rede de interesses abrangia milhares de pessoas na América, Ásia, Europa e África. Muitos participavam diretamente de sua organização, nas tripulações dos tumbeiros, nas capturas, vendas e revendas dos cativos, dentre outras etapas. Indiretamente, porém, esse número era ainda maior, como por exemplo na construção de navios e na produção de manufaturas que, junto com produtos tropicais, participavam do escambo. Poucos, entretanto, dominavam as condições de operacionalização do comércio negro, provendo-o do capital necessário e, por conseguinte, dele auferindo os maiores lucros.

Os jornais da época, ao oferecerem quase todos os nomes dos consignatários dos negreiros que entravam no porto do Rio de Janeiro, permitem proceder à hierarquização dos empresários traficantes de acordo com o número de viagens por eles realizadas entre 1811 e 1830. Trata-se apenas de uma aproximação do perfil de con-

centração dos negócios negreiros, já que, em virtude do alto investimento inicial, muitas das entradas de negreiros que nos jornais aparecem consignadas a apenas um empresário estavam provavelmente consignadas a um grupo de sócios.

Das 1187 entradas de negreiros registradas durante o período, 1092 nos permitiram detectar os consignatários dos negreiros, com predomínio quase total de negociantes estabelecidos na praça mercantil do Rio de Janeiro. As dezessete maiores empresas traficantes (9,1% do total) foram responsáveis por quase metade das viagens, e as 28 maiores (15%) organizaram dois terços de todas as expedições negreiras. Enquanto isso, as 108 menores empresas negreiras (58%) organizaram apenas 13% das viagens.²⁴ Por outro lado, apenas as dezessete maiores empresas atuaram durante quase todo o período, realizando uma ou mais viagens por ano e sendo responsáveis por 505 expedições negreiras (veja na tabela 8). Seguiu-se um grupo intermediário de dezesseis empresas (9% do total) que, por vários motivos, não participaram do tráfico durante todos os anos do intervalo considerado, e realizaram em média apenas uma expedição negreira a cada dois ou três anos. Estas empresas foram responsáveis por cerca de um quinto do total das expedições. Havia, por fim, aqueles empresários de passagem eventual pelo circuito atlântico de homens (153, ou seja, 82% do total), donos de firmas que em média puderam

TABELA 8

Hierarquização das empresas traficantes da praça do Rio de Janeiro de acordo com os anos de atuação no tráfico para o porto carioca, 1811-30

| Anos de Atuação | Número de Empresas | % | Número de Viagens | % |
|-----------------|--------------------|-------|-------------------|-------|
| Mais de 10 Anos | 17 | 9,1 | 571 | 52,3 |
| de 5 a 9 Anos | 16 | 8,6 | 203 | 18,6 |
| de 1 a 4 Anos | 153 | 82,3 | 318 | 29,1 |
| Total | 186 | 100,0 | 1092 | 100,0 |

Fontes: Os periódicos citados no Apêndice 3.

organizar uma expedição negreira a cada quatro ou mais anos e que, no final, foram responsáveis por quase um terço das viagens à África.

O comércio de homens para o porto do Rio de Janeiro era, portanto, altamente concentrado, além de se constituir em um campo privilegiado para a atuação de especuladores. De fato, a compra ou o aluguel dos navios, sua equipagem com pessoal especializado — mestres, contramestres, cirurgiões, capelães e marinheiros, estes últimos quase sempre escravos —, com instrumentos também especializados e, o mais importante, produtos como tecidos, pólvora, armas de fogo, tabaco e aguardente, tudo isso tornava as expedições negreiras altamente vultosas. Os processos junto a companhias de seguro da praça do Rio de Janeiro mostram que, enquanto um negreiro equipado (casco e ferros) podia ter um custo nominal de 15:199\$820 réis (o caso do *Volador*, em 1814), gêneros e mantimentos podiam chegar a até 26:600\$000 réis (o caso do *Andorinha*, em 1812), sem contar comissões, taxas de importação e exportação, soldos da tripulação e gastos extras em geral (veja na tabela 11).²⁵ Mesmo quando o recurso à associação baixasse os custos, o investimento inicial de um traficante podia ser altíssimo. É o que se nota na participação de Luiz Inácio de Souza (por seu procurador Lourenço Justiniano Pereira Camizão), dono de um terço da sociedade que em 1822 levava o *Europa* a resgatar escravos na costa moçambicana. Ele teve seu investimento inicial avaliado em 11:733\$260 réis (2396 libras esterlinas) pela Companhia Providente de Seguros.²⁶ Se se pensa, além disso, em quão artiscado era o investimento, é natural que poucos empresários possuissem capital suficiente para alimentar, em continuidade e de forma sistematizada, o fluxo de homens para o porto carioca.

Embora custoso, o tráfico era um negócio em que a especulação assumia um papel estrutural. É o que se deduz quando se constata que, embora quase 90% das empresas não tivessem participação contínua no périplo negreiro, elas acabaram sendo responsáveis por cerca de um terço das viagens realizadas entre 1811 e 1830. Tratando-se de uma conjuntura ascendente, o intervalo 1790-1830, especialmente depois da abertura dos portos, mostrava-se altamente propício a este tipo de prática, e os índices da participação

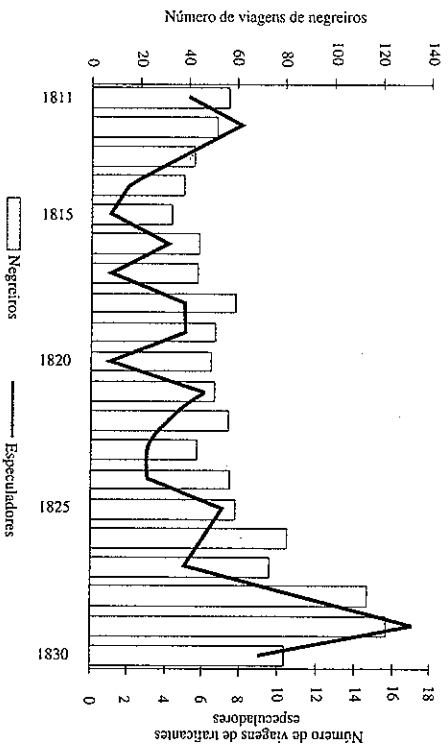
dos especuladores em todo o intervalo não devem ter sido muito menores do que o observado para 1811-30.

Estes especuladores, traficantes eventuais na realidade, eram comerciantes estabelecidos na própria praça do Rio de Janeiro, além dos capitães e mestres dos negreiros que, por desempenharem funções de importância vital para a consecução dos negócios, acabavam por aventurar-se ao patrocínio de algumas expedições. Partindo para os portos africanos munidos de instruções mais ou menos precisas nas chamadas *Cartas de Ordens*, eles eram um dos mais importantes elos de ligação com os comerciantes africanos, com quem faziam as negociações. O conhecimento, a experiência e os recursos aí obtidos os levavam a empreender expedições independentes, passando a atuar como comerciantes de escravos *stricto sensu*. Entre 1811 e 1830, dos traficantes que realizaram viagens à África, 46 eram mestres ou capitães dos negreiros. No conjunto, eles acabaram por se tornar consignatários de 5,5% de todas as entradas de negreiros no porto carioca.

O gráfico 12 demonstra, por meio dos casos dos traficantes que realizaram apenas duas ou uma viagem à África, o perfil típico da ação especulativa traficante. Como era de se esperar, em termos gerais a participação destes comerciantes não especializados e aventureiros se pautava pela intensificação dos investimentos em momentos de maior demanda, e, portanto, de maior cotação dos escravos no mercado brasileiro. Era quando eles assumiam o papel estrutural antes mencionado, que os tornava imprescindíveis ao bom funcionamento das importações de mão-de-obra e da própria economia escravista. Note-se que a participação destes especuladores chegou a ser frenética durante a segunda metade da década de 1820, no bojo da luta diplomática pelo reconhecimento da independência.

Na verdade, o tráfico de africanos era duplamente especializado. A tabela 8 mostrou que aquelas poucas empresas que tradicionalmente atuavam no comércio negreiro foram responsáveis por quase metade dos desembarques de africanos — uma especialização profissional, portanto. Mas o tráfico era também altamente especializado do ponto de vista geográfico. É o que se infere da ação empresarial dos dezessete maiores empresários da comunidade de traficantes do Rio, cujas empresas tiveram uma participação cons-

GRÁFICO 12
Flutuações da participação de especuladores (com uma ou duas viagens)
nas entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro, 1811-30



Fontes: Apêndices 3 e 19.

tante no comércio de homens entre 1811 e 1830.²⁷ Estes grandes e tradicionais traficantes atuavam fundamentalmente na região congo-angolana, e apenas dois deles tinham no Índico sua base de ação, sem, entretanto, deixarem de efetuar vultosas compras na África Central Atlântica. E mais: a especialização geográfica não se restringia à esfera regional, aprofundando-se para o nível portuário. Por isso, observa-se que a maior parte destes grandes traficantes tinha apenas um porto africano como base de operações, o que denota ligações profundas entre eles e os comerciantes nativos.

A LUCRATIVIDADE DO COMÉRCIO DE ALMAS

Passarei agora à análise da lucratividade do tráfico e, portanto, da capacidade de acumulação do comércio negreiro carioca. Viu-se que o giro comercial do traficante se iniciava com o dinheiro (moedas, créditos ou letras) que lhe permitia adquirir uma determinada

quantidade de mercadorias, comprar ou alugar o negreiro, manter a tripulação e a escravaria em trânsito, e segurar todo o empreendimento. Portanto, seu capital-dinheiro transformava-se em bens que, através do escambo, se transmuntavam em mercadorias humanas junto aos régulos do interior da África. Efetuada a troca, o circuito que levava o escravo até a costa africana conhecia uma nova troca, finda a qual o traficante carioca tinha em mãos uma mercadoria especial, posto que viva. Esta era revendida no mercado brasileiro, onde, mais uma vez, se transmuntava em dinheiro (moedas, crédito ou letras). O ciclo se fechava quando o escravo assumia a forma de capital-dinheiro.

Da perspectiva do traficante carioca, a fórmula desse circuito se desdobrava em D-M (dinheiro × mercadoria), M-M (mercadoria × mercadoria) e M-D' (mercadoria × mais dinheiro do que o inicialmente investido). Já se viu que a troca M-M não era, em si mesma, uma troca equivalente (em horas-trabalho), pois a violência, e portanto o trabalho social não restituído, constituía a forma primária de "produção" do cativo. Viu-se também que esta subtração de trabalho socialmente necessário através da força permitia que o valor mercantil da mercadoria escrava fosse relativamente baixo no mercado brasileiro, com o que se explica a extensão da produtividade escravista por todo o tecido social. Isto denota ainda que a rentabilidade auferida por todos os agentes mercantis que participavam do processo (os sertanejos, os negociantes africanos e, sobretudo, os organizadores do circuito, ou seja, os traficantes cariocas) dependia, em princípio, da diferença de preços *per capita* que podiam obter em cada uma das etapas que compunham a circulação dos escravos.

Neste processo, ao menos em tese, todos eles, primeiro os sertanejos e depois, em cadeia, os negociantes africanos e os traficantes cariocas, estavam de posse de uma vantagem substancial: o mínimo que podiam exigir por sua mercadoria humana (no caso, algo próximo daquele patamar em que o preço se equivalia ao custo de produção) era relativamente baixo, pois em sua origem o escravo era fruto da violência pura e simples. Daí que a atividade traficante *quase sempre* redundasse em ganhos reais, e que o tráfico (e, com

ele, o próprio sistema escravista) enfrentasse com êxito conjunturas adversas dos mais variados tipos.

Contudo, o traficante era, por definição, um comerciante, o que significa dizer que o móvel de sua atuação era a obtenção não apenas de lucros líquidos "razoáveis", mas sim das *mais altas taxas de lucros possíveis*. Para tanto, especialmente nas épocas de expansão da demanda, sua racionalidade seria pautada por algumas singularidades. O fato de que a propriedade escrava estivesse organicamente disseminada na esfera da demanda indica que, com poucas exceções (como durante o último quinquênio deste estudo), o preço da mercadoria humana não atingia níveis exorbitantes. Isto por si só já indicaria que, para a racionalidade dos traficantes de almas, a lucratividade dos empreendimentos não se baseava tão-somente na possibilidade de aumentar o diferencial de preços entre a demanda e a oferta. Em outras palavras, não era mediante a manipulação de preços na procura que se lograva a maior parte do lucro. Restariam, de fato, duas outras alternativas, intimamente relacionadas: a. aumentar esse diferencial na própria esfera da oferta, ou seja, fazer com que o agente provedor de cativos (o régulo local em relação ao sertanejo, o sertanejo em relação ao comerciante citadino africano, este em relação ao traficante marítimo ou, por fim, o traficante marítimo em relação ao comboieiro) cobrasse o mínimo possível por sua mercadoria; b. multiplicar o diferencial de preços mediante o aumento da quantidade de escravos transacionados.

Como estes dois mecanismos eram acionados pelos diferentes agentes da circulação?

Começarei pelo elo inicial da cadeia, o régulo local, responsável pela produção imediata do escravo. Aqui há que se discutir, de início, se o apresamento por ele realizado possuía uma natureza econômica no sentido restrito, por um lado, ou se, por outro, tratava-se de um empreendimento político, com os escravos tornando-se um mero subproduto. De acordo com Curtin (1975:156ss), dependendo da região e da época, a África (ele se refere mais especificamente à África Ocidental, mas suas conclusões podem ser generalizadas) conheceu dois grandes modelos de produção imediata de escravos através da guerra. No primeiro, o objetivo era essencial-

mente político, pois os ataques visavam a conquista de povos tributários: os derrotados podiam ou não converter-se em escravos e, caso o fossem, o eram como subprodutos do objetivo maior, qual seja, o de obter o controle sobre povos tributários. A venda de cativos aos traficantes euroamericanos, mesmo que em grande escala, era, neste caso, um fenômeno ancilar. Em contraposição, havia um segundo modelo, em que a guerra de captura se transmutava em uma atividade econômica em si mesma, visto que desde o início seu objetivo maior era a captura para a venda, fosse na própria África, fosse para além-mar.

Em qualquer dos casos, a venda deve ser entendida como uma troca direta do bem vivo por outros, com o que se atendia à natureza não mercantil das estruturas econômicas da África tradicional. Atento a esse aspecto, quando da estadia de Antônio Alves da Silva no Rio de Janeiro, Francisco de Queiroz Monteiro Regadas — ao que parece, um sertanejo ligado àquele em Luanda — escreveu-lhe da África em dezembro de 1820, quando observou: "V. M. (...) devia trazer a terça parte do importe que trouxer em fazenda, pois aqui nada se vende a dinheiro; este gênero está todo na Junta da Real Fazenda, e quem dá a troca de escravos duas partes em fazenda e huma em dinheiro, compra sofrivelmente, e dinheiro só, escolhe a gente e põem-lhe o preço, que inda hé menor".²⁸ Naturalmente, Regadas se referia às transações entre os sertanejos e os régulos locais, pois que, como viu-se antes, eram muitas as operações entre traficantes brasileiros e negociantes das cidades africanas em que a moeda era o bem mais exigido.

Embora — como o próprio Curtin o reconhece — os dois modelos de apresamento, o político e o econômico, remetam a situações ideais, casos extremos de realidade sempre em movimento, parece que, na África Central Atlântica, quanto mais envolvida no tráfico litorâneo estivesse uma determinada área, mais "econômicas" se tornavam as expedições guerreiras, independentemente dos ganhos políticos do vencedor. Desse ponto de vista, mesmo que os custos da produção imediata do cativo fossem baixos, as autoridades nativas encontravam um meio de baixá-los ainda mais, especialmente a partir do século XVIII. Referimo-nos à cada vez mais intensa utilização de armas de fogo, que tornavam mais rápidos e mais

eficientes os processos de escravização, permitindo aos régulos locais escolher o momento exato de realizar a captura (quando às aldeias chegavam os sertanejos), exigir adiantadamente as mercadorias para o escambo e, sobretudo, livrá-los de grande parte dos custos de manutenção da escravaria (Richards, 1980).

Para o sertanejo, também já se viu, esta situação configurava um contexto no qual seu interlocutor se encontrava em uma posição monopolista. Ele era, portanto, o único agente mercantil cujas possibilidades de auferir maior rentabilidade repousavam também — mas não exclusivamente — na pressão sobre os preços na esfera da demanda. E, de fato, sem poder baixar o preço na esfera da oferta primária, ele buscava atuar junto ao comprador: seja, até fins do século XVIII, adquirindo mercadorias a preços mais baixos junto aos traficantes ingleses, franceses e holandeses que atuavam no Norte de Angola; seja nos próprios portos sob a jurisdição portuguesa, vendendo seus escravos a preços maiores através do *reviro*. Não é gratuito que, com a retirada dos estrangeiros e com o aumento da demanda brasileira, o século XIX tenha assistido à multiplicação do *reviro* como estratégia de aumento da rentabilidade sertaneja (Miller, 1979:91-2).

No que tange ao traficante citadino, endividado como estava frente aos traficantes cariocas, sua rentabilidade dependia da possibilidade de manter dependentes de si os sertanejos, transferindo para eles parte dos custos da empreitada escravista e cobrando-lhes preços muito altos pelas mercadorias adiantadas para o escambo interiorano. Os negociantes de Luanda, por exemplo, chegavam a colar seus estoques a preços duas vezes superiores aos custos da importação. Por outro lado, exigiam que os *libambos* não ultrapassassem contingentes de trinta ou cinquenta escravos, o que minorava seus gastos com a manutenção da escravaria nos barracões dos portos, mas aumentava o gasto do sertanejo por escravo transportado. O resultado era a manutenção do sertanejo em permanente estado de endividamento, benéfico aos traficantes portuários por, até certo ponto, impedir que seus agentes trabalhassem para concorrente (Miller, 1979:90-5).

A documentação existente no Brasil não permite mensurar a rentabilidade dos agentes africanos da circulação escravista. Por isto busquei apenas indicar os meios por eles manejados para au-

mentar seus ganhos nesta primeira etapa do tráfico. Com relação ao pólo hegemônico do comércio negro, no entanto, a situação é distinta. É certo que a documentação comercial dos traficantes cariocas não apresenta, nem de longe, o potencial da de outros tráficos. Não há, por exemplo, registros, balanços e balancetes referentes aos custos e benefícios globais específicos de qualquer uma das centenas de viagens realizadas durante nosso período. Em uma palavra, não há como quantificar diretamente a rentabilidade dos negócios negreiros. Existem, isto sim, documentos isolados, referentes a um ou outro aspecto de pouquíssimas expedições, que ora indicam custos tais como os valores dos seguros ou dos navios (incluindo apetrechos), ora avaliam os gêneros e mantimentos com os quais estes estavam carregados, além dos soldos para a tripulação. Este débil material permite ter apenas uma visão superficial da rentabilidade da empresa escravista. Trata-se, portanto, de utilizá-los como parte de um quebra-cabeça, buscando reunir as peças existentes a partir de critérios razoáveis para, só então, generalizar a paisagem pensosamente esboçada rumo à construção de estimativas. Mais que isso, tentarei, a partir das mesmas fontes, apreender em maiores detalhes o comportamento dos diferentes estratos de traficantes marítimos (o especulador e o traficante tradicional) frente às flutuações dos negócios. Neste ponto faz-se necessário reiterar: para o traficante marítimo, tal como para todos os agentes que participavam do tráfico (à exceção do sertanejo), a forma de aumentar a rentabilidade era, sobretudo, pressionar para baixo os preços da oferta (rumo ao limite do custo da produção imediata do caivo) e multiplicar o diferencial entre preço de compra e de venda mediante o aumento da quantidade de escravos adquiridos. O traficante carioca não fugia a esta lógica, para cujo exercício se encontrava em posição privilegiada.

Tomem-se a tabela 9, que indica importantes aspectos acerca dessa estratégia. Nela, comparem-se os preços médios de compra de africanos em Luanda com a cotação dos escravos no mercado carioca. Sua montagem se deu a partir de registros alfândegários remetidos de Luanda para o Rio de Janeiro, e dos preços médios (ajustados) encontrados para os escravos constantes em listagens de inventários *post-mortem* da Corte.²⁹

TABELA 9
Preços dos escravos africanos na rota Luanda—Rio de Janeiro, 1810-20 (em Reais)

| Ano | Número de Escravos Exportados por Luanda | Preços (per capita) em Luanda | Preços (per capita) no Rio de Janeiro | Diferença (%) |
|------|--|-------------------------------|---------------------------------------|---------------|
| 1808 | 8588 | 67\$000 | - | - |
| 1809 | 7331 | 72\$000 | - | - |
| 1810 | 8837 | 70\$000 | 119\$000 | +70 |
| 1811 | 9098 | 70\$000 | - | - |
| 1812 | 6891 | 69\$000 | 104\$000 | +51 |
| 1813 | 6126 | 75\$000 | - | - |
| 1814 | - | - | - | - |
| 1815 | 7370 | 70\$000 | 109\$000 | +56 |
| 1816 | 6115 | 68\$000 | - | - |
| 1817 | 5425 | 75\$000 | 132\$000 | +76 |
| 1818 | 4645 | 75\$000 | - | - |
| 1819 | 4873 | 75\$000 | - | - |
| 1820 | 8215 | 75\$000 | 152\$000 | +103 |

Fontes: *Rezumo (...) 1808-9* (Junta do Comércio, Arquivo Nacional, caixa 448, pacote 1); *Movimento de Comércio do Porto de Luanda, 1810-20* (Junta do Comércio, Arquivo Nacional, caixa 449, pacote 1); e *Inventários post-mortem, 1810-20* (Arquivo Nacional) — submetidas ao ajustamento explicitado na nota 29.

A análise dos resultados de 1810, 1812, 1815, 1817 e 1820 somente terá sentido quando inserida no quadro global das flutuações das importações cariocas (veja o gráfico 4). Em primeiro lugar, nota-se uma correspondência tendencial entre as flutuações de preços da oferta e as da procura, que não era acompanhada em todos os anos, quando se compararam as flutuações dos preços na esfera da demanda e a quantidade de escravos exportados. O ano de 1810 se insere, já se assinalou, em uma conjuntura de alta das importações de africanos, subseqüente à abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional. Preços de compra e venda situavam-se, respectivamente, em 70 e 119 mil réis, com Luanda exportando mais de 8800 escravos. Em contrapartida, 1812 prenunciava a queda das importações globais cariocas, ocasionada pela saturação do mercado, pelo que caíram o número e o preço dos escravos exportados por Luanda.

Quando, porém, em 1815 o ciclo descendente chegou a seu nível mais baixo desde a abertura dos portos, observa-se que em Luanda aumentaram tanto a quantidade quanto o preço dos cativos exportados para o Rio. A explicação é simples: em épocas de crise, como se viu no gráfico 12, os traficantes eventuais (especuladores, na verdade) abandonavam o mercado e, por conseguinte, diminuía o volume da exportação de áreas recentemente incorporadas ao tráfico, o que nesse caso significava os portos do Índico.

Os participantes do tráfico passavam a ser basicamente os traficantes mais tradicionais, com uma atuação constante no comércio de almas. Foram eles, atentos aos menores movimentos do mercado, os que primeiro se deram conta de que 1815 já sinalizava (por exemplo, por meio da própria cotação dos africanos no Rio de Janeiro, maior do que a de 1812) que a demanda global do Sul-Sudeste brasileiro ultrapassava a fase de saturação. Por isso incrementavam as importações provenientes de portos onde estavam solidamente assentados, como Luanda, os quais somente com o aumento da demanda voltaram a conhecer a competição de áreas mais recentemente incorporadas ao tráfico, como Moçambique, por exemplo. Por último, de acordo com o gráfico 4, em termos de movimentos gerais do porto do Rio, o período 1816-23 conheceu uma recuperação dos desembarques, cujo pico foi atingido em 1818, observando-se uma diminuta queda em 1820.

Os preços dos escravos em Luanda (onde passaram de 68\$000 réis em 1816 para 75\$000 réis em 1817-20) demonstram que o mercado desse porto refletia tal tendência, ainda que o número de cativos exportados em 1815 somente fosse superado em 1820.

Além de insinuar a estratégia e o papel dos traficantes tradicionais, a tabela 9 mostra que as flutuações de preços na demanda e na oferta, embora apresentassem uma correspondência tendencial, obedeciam a ritmos totalmente distintos em se tratando de África e Brasil. Enquanto no mercado carioca a diferença entre o maior e o menor preço da década de 1810 foi de 46,2%, em Luanda essa porcentagem era de apenas 11,9%; ou seja, o ritmo das flutuações de preços era violento no Rio e bastante fraco na África. Chega a ser espantosa a enorme estabilidade dos preços médios no mercado angolano no período de alta pós-1815 (75\$000 réis).

O que denota essa disjunção?

Ela nada mais faz do que afirmar uma das estratégias do pólo hegemônico do tráfico. Por ter os intermediários mercantis africanos (em cadeia) subordinados a si por meio do endividamento, o traficante carioca, sobretudo aquele de atuação mais freqüente no mercado de almas, tinha força suficiente para impedir altas muito pronunciadas da mercadoria que lhe era oferecida. É certo que o alto nível de concentração dos negócios negreiros permitia aos comerciantes de homens interferir consideravelmente nos preços da demanda, buscando, em especial nas épocas de crescimento, elevá-los aos níveis mais altos possíveis. No entanto, a disseminação da propriedade escrava no Rio de Janeiro mostra que estes níveis não pareciam, na média, terem sido economicamente muito excludentes. Em última instância, além do mais, os verdadeiros vetores das flutuações de preços na demanda eram os próprios movimentos da economia escravista. Por isso é que a estratégia inicial do empresário escravista carioca se pautava pela busca do controle (ou pelo menos inibição das altas) dos preços na esfera da oferta.

Retorne-se à tabela 9. Ali se nota que os anos de 1810, 1812, 1815, 1817 e 1820 apresentavam diferenciais *per capita* entre preço de compra e venda de, respectivamente, 49\$000, 35\$000, 39\$000, 57\$000 e 77\$000 réis. Ora, amortecidos os preços na

oferta, a rentabilidade bruta da empreitada negreira passava a derivar da possibilidade de multiplicar esse diferencial, e não exatamente de dilatá-lo. Daí que a primeira chave para a apreensão da rentabilidade bruta do tráfico radicasse no vulto do investimento inicial para a formação dos bens do escambo. É sintomático que, provavelmente ao arripio da lei, os agentes dos traficantes cariocas nos portos africanos utilizassem métodos de cálculos da capacidade máxima de escravos por navio que tendiam a ser substancialmente maiores do que aqueles adotados pela Intendência da Marinha no Rio de Janeiro. Por exemplo: de acordo com as medições desta última, em 1824 as galeras *Maria Justina*, *Três Corações* e *Conde dos Arcos* deveriam admitir no máximo, respectivamente, 463, 802 e 555 cativos. Já segundo os padrões adotados pelas autoridades portuárias de Angola, Benguela e Moçambique (claramente vinculados às exigências dos traficantes cariocas), estes mesmos navios podiam ser carregados com até 590, 965 e 782 africanos, respectivamente.³⁰

A partir deste parâmetro torna-se possível tentar estimar a rentabilidade bruta média, na busca de oferecer cifras também estimadas sobre o lucro líquido dos negócios negreiros. Assumirei que as taxas de mortalidade verificadas entre os escravos vindos de Luanda eram aquelas observadas para os negreiros vindos de toda a área congo-angolana, e que, além disso, elas tendessem a baixar entre 1810 e 1820. Aceite-se, para efeito de cálculo, mortalidades médias de 80 por mil em 1810, 1812 e 1815, e de 57 por mil em 1817 e 1820.³¹ Ora, a diferença monetária entre o investimento global para compra de escravos e o produto da venda no mercado carioca expressará a rentabilidade bruta média para estes anos. Para tanto, em cada um deles deve-se estimar o que significaram monetariamente os escravos comprados em Luanda, e do resultado obtido subtrair o retorno (também monetário) registrado no ato da venda na urbe carioca.

Na tabela 10, a coluna "Investimento para Compra" foi montada a partir da multiplicação da quantidade de cativos exportados pelo preço médio no mercado de Luanda. Logo depois apliquei as taxas médias de mortalidade durante a travessia ao total de cativos

TABELA 10
 Estimativa do rendimento bruto médio do comércio escravista entre os portos do Rio de Janeiro e de Luanda, 1810-20 (em Reais)

| Ano | Investimento para Compra | Produto da Venda | Rentabilidade Bruta Média | (%) |
|------|--------------------------|------------------|---------------------------|------|
| 1810 | 618.590\$000 | 967.475\$000 | 348.885\$000 | 56,4 |
| 1812 | 475.479\$000 | 659.360\$000 | 183.881\$000 | 38,7 |
| 1815 | 515.900\$000 | 739.064\$000 | 223.164\$000 | 43,3 |
| 1817 | 406.875\$000 | 675.998\$000 | 269.123\$000 | 66,1 |
| 1820 | 606.125\$000 | 1.178.754\$000 | 572.629\$000 | 94,5 |

Fontes: O texto e a Tabela 9.

exportados, o que me permitiu estimar o total de escravos desembarcados vivos no porto do Rio. Estes foram, então, multiplicados por seu valor no mercado carioca, com o resultado indicando o "Produto da Venda" apropriado pelos traficantes.

É possível estimar a rentabilidade líquida média do comércio negreiro durante estes mesmos anos? Trata-se de uma tarefa quase impossível, tendo em vista a pobreza das fontes comerciais brasileiras e, ao mesmo tempo, a necessidade de conseguir informações detalhadas acerca de vários itens. Em termos gerais, ter-se-ia de observar que, no orçamento de cada expedição negreira, ao investimento para a compra de cativos na África (o valor das mercadorias para o escambo) se somavam as despesas com a alimentação da escravaria e da tripulação, o desgaste dos equipamentos, as jornadas dos tripulantes e os direitos alfândegários. Robert Stein (1979:129-61), de posse de documentos bem mais precisos, calculou que, no caso do tráfico francês, a carga para o escambo variava entre 50% e 80% do orçamento de cada viagem. Outros 5% estavam adscritos às despesas do abastecimento de marinheiros e cativos, de 10% a 13% cobriam o desgaste do material, 2% se destinavam aos salários da tripulação e 5% cobriam os seguros.

Em meu caso, a debilidade das fontes obrigará à utilização de métodos distintos. O eixo de atenção recairá sobre os dados disponíveis acerca do peso das mercadorias do escambo no orçamento

das empreitadas. Com isso poderei aferir, em termos de gastos, o que representava percentualmente o item "Investimento para Compra" da tabela 10. De posse desse dado, estimarei quanto teria de ser deduzido do resultado das vendas para, assim, obter a rentabilidade líquida média dos negócios negreiros em 1810, 1812, 1815, 1817 e 1820. Com tal objetivo analisei exaustivamente o material da Junta do Comércio, e observei serem os processos relativos aos seguros de viagens negreiras o material mais indicado para a empreitada. São onze processos onde os segurados requeriam o reembolso total ou parcial de seus investimentos, por motivos que iam desde graves avarias nos negreiros até o apresamento por barcos ingleses.

Não inclui na tabela 11 o processo do *Flor D'América*, que será analisado adiante. Por outro lado, os orçamentos relativos ao *Boa União* e *Voador* se referem, respectivamente, a um quarto e um terço do valor das empreitadas, pois estas foram feitas em sociedade. No caso do *Vitória*, os 7.200\$000 réis constantes da quarta coluna se referem somente a têxteis, sem incluir o valor dos mantimentos.

Nestes dez processos em geral o valor dos gêneros para o escambo aparecia somado ao do custo dos mantimentos. Em três casos, mais o do *Flor D'América*, entretanto, foi-me permitido estimar o custo diferenciado entre produtos para o escambo e gêneros de abastecimento. Voltando para o Rio de Janeiro, o *Urânia* começou a fazer água, pelo que teve de fazer escala em Pernambuco. Ai, constatado que o navio se tornara inavegável, o capitão resolveu vender os 209 escravos que trazia vivos, embolsando 15.530\$728 réis, do que deduziu despesas de 821\$000 réis. No processo que se seguiu junto à Companhia Indermidade de Seguros, o organizador da viagem, Manoel Joaquim de Azevedo, informava que o frete foi de 570\$800 réis (pagos ao mestre), e que antes da viagem o navio estava carregado com 11.237\$500 réis em têxteis. Outro caso é o do negreiro *Isabel*, que em 1812 comprou em Moçambique 107 escravos, o que implica que os gêneros para o escambo deveriam somar 5.122\$000 réis. Teve despesas de custeio na África no valor de 3.448\$400 réis, pagando de direitos 6\$600 réis por escravo. O *Andorinha*, por sua vez, levava quinze contos em fazendas inglesas e asiáticas, 8.600\$000 réis em pólvora, armas de fogo e aguardante,

TABELA 11
Orçamento das viagens negreiras do porto do Rio de Janeiro para a África, de acordo com as avaliações das companhias de seguro (em Reais)

| Navio | Destino | Valor do Casco e Aparelhos | Valor dos Gêneros e Mantimentos | Avaliação Total | Seguro (%) | Ano |
|-----------|----------------|----------------------------|---------------------------------|-----------------|------------|------|
| Isabel | Moçambique | 10:000\$000 | 10:000\$000 | 20:000\$000 | 10 | 1812 |
| Andorinha | Cabinda/Ambriz | 4:035\$749 | 26:600\$000 | 30:635\$749 | 5 | 1812 |
| Feliz Dia | Moçambique | 5:000\$000 | 3:000\$000 | 8:000\$000 | 7 | 1813 |
| Olimpia | Luanda | 10:000\$000 | 3:500\$000 | 13:500\$000 | 5 | 1814 |
| Voador | Moçambique | 10:000\$000 | 15:000\$000 | 25:000\$000 | 8 | 1814 |
| Boa União | Moçambique | 2:000\$000 | 6:000\$000 | 8:000\$000 | 4 | 1815 |
| Urânia | Benguela | 8:000\$000 | 14:000\$000 | 22:000\$000 | 5 | 1817 |
| Europa | Moçambique | 8:000\$000 | 2:666\$600 | 10:666\$600 | 10 | 1822 |
| Vulcano | Moçambique | 6:000\$000 | 6:000\$000 | 12:000\$000 | 10 | 1827 |
| Vitória | Moçambique | 2:529\$729 | 7:200\$000 | 9:729\$729 | 12 | 1828 |

Fontes: Junta do Comércio, Arquivo Nacional, pela ordem em que aparecem na tabela: caixa 376, pacote 1 e caixa 445, pacote 1 (nas quais estão partes do processo do *Isabel*); caixa 372, pacote 3; caixa 372, pacote 2; caixa 431, pacote 1; caixa 430, pacote 1; caixa 431, pacote 1; e caixa 434, pacote 3.

Há, por fim, o *Flor D'America*. Tratava-se de um navio que em 1812 comprou escravos na África, sendo, depois, apresado por forças navais inglesas. Na verdade, a nau fora devida em Loango, quando seu capitão se encontrava em Cabinda negociando escravos. Perderam-se 363 cativos que já estavam embarcados; além disso, os 47 que, adquiridos em Cabinda, não encontraram seu barco, tiveram de ser remetidos para o Rio de Janeiro a bordo do *Trajano*. Chegaram vivos 44 cativos, vendidos a 104\$200 réis por cabeça. Segundo os organizadores da viagem, Joaquim José da Rocha, Francisco José da Rocha, José Marcelino Gonçalves e Antônio Fernandes da Costa Pereira; apesar de a empreitada ter sido avaliada pela Companhia Indemnidade de Seguros em 25 contos, seu valor real foi de 37:908\$395 réis, computados o valor do navio (5:346\$860 réis), mantimentos e soldos, seguro de 7% sobre 25 contos e outros. Somente em gêneros para o escambo (fazendas inglesas, espingardas, facas, tabaco e quinquilharias em geral) levaram 20:058\$204 réis. De frete pagaram 800\$000 réis ao capitão.³³

Nestes quatro casos, o valor dos bens para o escambo era bastante variável. Incluindo o seguro e, ao mesmo tempo, assumindo que o valor dos fretes refletia o próprio desgaste do navio e equipamentos (algo em torno de 700\$000 réis), o que faz tirar do orçamento o custo da nau e acrescentar somente os 700\$000 réis relativos ao desgaste, temos: a. que o custo total da viagem realizada pelo *Urânia*, *Isabel*, *Andorinha* e *Flor D'America* teria sido de, respectivamente, 15:800\$000, 12:700\$000, 28:920\$000 e 33:261\$535 réis; b. valendo os gêneros para o escambo, respectivamente, 11:237\$000, 5:122\$000, 23:600\$000 e 20:058\$204 réis, eles representariam, em relação ao orçamento inicial de cada viagem ainda respectivamente, 71,2%, 40,3%, 81,6% e 60,3%.

Não me parece absurdo admitir, a partir destes dados, que o investimento médio para a troca por escravos girasse, ao redor, de 65% dos custos de cada expedição negreira. Se se retorna à tabela 10, observa-se que, de acordo com o raciocínio até agora empregado, os valores adscritos à coluna "Investimentos para Compra" equivale-

riam a 65% dos custos globais das viagens negreiras em cada um dos anos assinalados. Isto assumido, posso agora redefinir a mesma tabela 10, em busca da estimativa de rentabilidade líquida dos negócios. Basta acrescentar ao mesmo "Investimento para Compra" 35% a título de seguro, desgaste do equipamento ou fretes, soldos à tripulação e gêneros para o abastecimento, direitos de exportação/importação e despesas eventuais. O resultado será subtraído do "Produto da Venda" no Rio de Janeiro, com o que se obterão os níveis médios de rendimento líquido durante a década de 1810 indicados na tabela 12.

As frágeis estimativas a que cheguei são, apesar de tudo, muito significativas. Tomando-as como representativas do tráfico carioca como um todo (afinal, Luanda era o principal centro provedor de cativos para o Rio de Janeiro), a lucratividade média de 19,2% passa a ser muito superior à de qualquer tráfico anterior a 1830 já estudado.²⁴ Por exemplo: o comércio britânico de homens entre 1761 e 1807 gerava uma lucratividade média de 9,5%. Salvo os últimos anos (quando, por pressão dos abolicionistas, o comércio de almas inglês já estava com seus dias contados), as médias decenais variaram entre 8,2% e 13% (Anstey, 1975:47). Com relação ao tráfico francês entre 1713 e 1792, seu lucro médio de 10% era muito superior ao que normalmente se lograva nos negócios do Antigo Regime,

TABELA 12
Estimativa de rendimento líquido médio do comércio negreiro entre o porto do Rio de Janeiro e o de Luanda, 1810-20

| Ano | Investimento | Produto da Venda | Rentabilidade Líquida Média | (%) |
|-------|----------------|------------------|-----------------------------|------|
| 1810 | 835.096\$500 | 967.475\$000 | 132.378\$500 | 15,9 |
| 1812 | 641.896\$650 | 659.360\$000 | 17.463\$350 | 2,7 |
| 1815 | 696.465\$000 | 739.064\$000 | 42.599\$000 | 6,1 |
| 1817 | 549.281\$250 | 675.998\$000 | 126.716\$750 | 23,1 |
| 1820 | 818.268\$750 | 1.178.754\$000 | 360.485\$250 | 44,1 |
| Média | 3.541.008\$150 | 4.220.651\$000 | 679.642\$850 | 19,2 |

Fontes: O texto e a Tabela 10.

que giravam ao redor de 5% (Stein, 1979). Por fim, o tráfico holandês entre 1740 e 1795 registrava uma lucratividade média de apenas 2,9% (Postma, 1990:278-80).

Salta aos olhos, porém, que o tráfico carioca estivesse marcado por ritmos muito pronunciados nas flutuações de sua rentabilidade: lucros acentadamente reduzidos nas fases B e altíssimos nas fases A. Este último aspecto tem sido, com frequência, reiterado pela historiografia (Postma, 1990:407-10). E, de fato, aceitando-se que o lucro médio anual de uma fazenda de café alcançasse um limite máximo (e excepcional) de 15%, então certamente o comércio negreiro apareceria como o verdadeiro *El Dorado* para aqueles que dele pudessem participar (Fragoso, 1992). Certamente era este o sentimento daqueles que atuaram nos últimos anos do tráfico legal, quando uma estimativa superficial — posto que baseada em inventários *post-mortem* — indica que no mercado da Corte os africanos adultos custavam em média 194\$000 réis em 1827 e 386\$000 réis em 1830.

A novidade nestes dados é a baixa lucratividade que, em determinados períodos, o negócio podia apresentar. Ela é a outra face de um negócio cujas frenéticas mudanças de ritmo explicam não somente a forte presença de traficantes não especializados durante as fases de expansão, mas também sua imediata retirada em época de crise. A comparação com a relativa estabilidade do tráfico inglês enseja a seguinte conclusão: ritmos tão violentos denotam um mercado estruturalmente instável e atrofiado, arriscado em si mesmo. Daí que, como se verá no capítulo seguinte, o traficante tradicional, o típico comerciante de homens da virada do século XVIII, fosse acima de tudo um empresário com investimentos em vários setores.

Mas a tabela 12 pode levar a inferências enganosas. Em última instância, ela mostra que a rentabilidade empresarial flutuava ao sabor da demanda, o que é definitivamente correto. Não haveria, porém, mecanismos outros que, para além dos movimentos da procura, determinassem a amplitude do lucro traficante? Um deles já mencionei: a possibilidade de pressionar os preços dos cativos no mercado africano, aumentando o diferencial entre compra e venda e, depois, multiplicando-o por meio da compra do maior volume

possível de cativos. O outro mecanismo surgirá de uma atenta análise dos dados da tabela 13.

Esta tabela foi construída a partir da utilização da mesma metodologia que permitiu chegar à rentabilidade líquida anual dos negócios negreiros. Como a *Gazeta do Rio de Janeiro* oferece, para algumas expedições, a quantidade de escravos comprados, o total de mortos durante a travessia oceânica e o número de cativos desembarcados vivos, poderei, a partir destes dados, calcular a rentabilidade líquida de cada empreitada. Já se sabe que em 1812 o preço médio dos africanos no mercado carioca era de 104\$000 réis, e que eles custavam 69\$000 réis no mercado de Luanda. A mesma documentação da Junta de Comércio indica que, nesse mesmo ano, o preço médio em Benguela era de 50\$000 réis, contra os 40\$000 réis no porto da ilha de Moçambique.³⁵ É óbvio que sigo assumindo que o investimento em mercadorias para a compra de escravos significava 65% do orçamento de cada viagem à África.

Pode-se pensar, a partir da coluna dois, que a lucratividade aumentasse na medida em que os preços de compra fossem baixos: o que é certo, pois em termos gerais os maiores lucros eram de expedições a Benguela e Moçambique, onde os preços de compra de escravos eram substancialmente menores do que em Luanda. Tal dado nada mais faz do que reiterar a já referida estratégia traficante de atuar na oferta por preços mais baixos e, desse modo, distender o diferencial. O passo seguinte seria o de multiplicá-lo mediante o aumento do volume de compras, o que deveria traduzir-se no crescimento da média de escravos transportados. Ora, a coluna três da tabela 13 mostra que a média de escravos por navio nas áreas de maior diferencial de preços (Benguela e Moçambique) era de 410, bem menor do que a porcentagem verificada para os barcos que operavam no mercado de Luanda (485). Pode-se argumentar que os traficantes que atuavam nesse último porto, vendo diminuir seu diferencial, resolveram compensar incrementando a quantidade de escravos adquiridos. Isto seria razoável, a não ser por um pequeno detalhe: enquanto as viagens realizadas para Benguela e Moçambique atingiram altos níveis de lucratividade, quase todas as que se destinaram a Luanda acumularam prejuízos. Um paradoxo?

Investimento Total
 Produto da Venda
 Escravos Mortos
 Escravos Comprados
 Escravos Vendidos
 Rentabilidade Líquida (%)

TABELA 13
 Estimativa do rendimento líquido médio de algumas expedições negreiras cariocas em 1812

| Navio | A | B | C | D | E | F | G |
|-----------------|------------|-----|-------------|------|-----|-------------|-------|
| Mercúrio | Benguela | 404 | 27:270\$000 | 5,0 | 384 | 39:936\$000 | +46,4 |
| Feliz Dia | Moçambique | 235 | 12:690\$000 | 5,1 | 223 | 23:192\$000 | +82,8 |
| S. J. Americano | Benguela | 547 | 36:922\$000 | 5,7 | 516 | 53:664\$000 | +45,3 |
| Carolina do Sul | Benguela | 571 | 38:542\$500 | 6,1 | 536 | 55:744\$000 | +44,6 |
| Providente | Moçambique | 247 | 13:338\$000 | 7,3 | 229 | 23:816\$000 | +78,6 |
| N. S. Conceição | Luanda | 478 | 44:525\$700 | 7,9 | 440 | 45:760\$000 | + 2,8 |
| Canoa | Luanda | 534 | 49:742\$100 | 10,9 | 476 | 49:504\$000 | - 0,5 |
| M. Dafne | Luanda | 572 | 53:281\$800 | 11,5 | 506 | 52:624\$000 | - 1,2 |
| Fiança | Luanda | 473 | 44:059\$950 | 12,5 | 414 | 43:056\$000 | - 2,3 |
| Flor do Mar | Luanda | 462 | 43:035\$300 | 12,6 | 404 | 42:016\$000 | - 2,4 |
| Feliz Indiana | Luanda | 462 | 43:035\$300 | 12,6 | 404 | 42:016\$000 | - 2,4 |
| Guadalupe | Benguela | 458 | 30:915\$000 | 15,9 | 385 | 40:040\$000 | +29,5 |
| Júlia | Luanda | 500 | 46:575\$000 | 16,0 | 420 | 43:680\$000 | - 6,2 |
| Protector | Luanda | 397 | 36:980\$550 | 38,0 | 246 | 25:584\$000 | -30,8 |

A: Porto Africano de Compra; B: Número de Escravos Adquiridos; C: Investimento Total; D: % de Escravos Mortos; E: Número de Escravos Vendidos no Rio de Janeiro; F: Produto da Venda; G: Rentabilidade Líquida (%).
 Fontes: O texto e a *Gazeta do Rio de Janeiro* (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional).

Em absoluto. A resposta está na coluna cinco, que mostra haver uma relação inversamente proporcional entre as taxas de mortalidade durante a travessia e os lucros auferidos em cada viagem. Em outras palavras, observa-se que quanto maior a mortalidade menor o lucro, e que, pelo contrário, menores "perdas em trânsito" significavam maiores rendimentos finais. Basta ver que, se em todas essas viagens a mortalidade fosse zero, nenhuma expedição, independentemente da elasticidade do diferencial de preços com o qual trabalhasse, redundaria em prejuízo.

Esta demonstração pode parecer óbvia. Entretanto, seu sentido se esclarece quando se considera a parca historiografia sobre o tráfico brasileiro. Por exemplo, creio que Jacob Gorender aceita quando relaciona a alta mortalidade dos escravos a bordo dos negreiros (dez vezes maior do que a observada entre os homens livres em trânsito, segundo ele, com o próprio cálculo econômico do empresário traficante. A origem da alta letalidade "(...) deve ser buscada no largo diferencial entre o seu (do escravo) preço de compra na África e o preço de venda no Brasil" (Gorender, 1978:140).

Seu argumento é esclarecedor, na medida em que descarta uma suposta e ilógica "perversidade inata" do empresário para com sua mercadoria. Em outras palavras, a mortalidade escrava fazia parte de uma forma específica de cálculo econômico, baseada no aumento da rentabilidade por meio da multiplicação da diferença de preços de compra e venda. Isto, devido à limitação física dos barcos, implicava certo risco de perda. Entretanto, Gorender vai além e afirma que "(...) o aumento do número de escravos transportados traria tão-somente o acréscimo do preço de compra do estoque global de negros e mais a elevação não muito considerável nos gastos com sua manutenção. Em tais circunstâncias, *valia a pena arriscar*" (Gorender, 1978:140 — grifos meus).

Pois bem. Todos os traficantes arriscavam? Se a resposta for afirmativa, qual o limite desse risco? Quem arriscava e quando se arriscava mais? Tome-se a última etapa do tráfico. Sabe-se que em 1827-30 o volume de importações carioca disparou. Como o mesmo se deu em relação aos preços (a cotação dos homens adultos africanos no mercado carioca passou de 153\$000 réis em 1825-7

para 365\$000 réis em 1830),³⁶ é de se presumir que o diferencial entre compra e venda fosse substancialmente maior no intervalo 1827-30 em comparação com o período 1822-6. Tendo em vista este suposto, montei a tabela 14, tomando as saídas provenientes de portos do Índico e do Atlântico para o Rio de Janeiro, e comparei, por região de embarque, o volume exportado, a lotação média das naus e as taxas de mortalidade registradas nos dois intervalos.³⁷

Os números resultantes mostram que os traficantes buscavam aproveitar a conjuntura ascendente de 1827-30 aumentando o volume das exportações de escravos (coluna B), e o logravam mediante o incremento do número de expedições (coluna A). O tráfico afro-oriental indica, além disso, que tal movimento podia dar-se não apenas pelo aumento do número de expedições, mas também por sua combinação com o incremento da média de escravos transportados (coluna D). Contudo, ao contrário do que alguns esperariam, as taxas de mortalidade (coluna C) ou diminuiram ou bem, para o caso congo-angolano, permaneceram estáveis (à custa, neste caso, da diminuição da lotação por navio). Assim, do ponto de vista do cálculo empresarial de aproveitamento das conjunturas de alta, a redução das "perdas em trânsito" ou sua manutenção à custa de uma menor lotação podia aumentar a lucratividade das empreitadas. Arriscar não era, pois, arriscar no escuro, e o traficante buscava manter um equilíbrio entre o total de cativos adquiridos e os índices de mortalidade a bordo.

TABELA 14

Variação das taxas de mortalidade no tráfico para o porto do Rio de Janeiro, 1822-30

| Região de Origem | 1822-6 | | | | 1827-30 | | | |
|------------------|--------|--------|-----|-----|---------|---------|-----|-----|
| | A | B | C | D | A | B | C | D |
| Congo-angolana | 185 | 86 042 | 54 | 465 | 269 | 106 280 | 54 | 395 |
| África Oriental | 59 | 31 241 | 151 | 530 | 80 | 46 471 | 119 | 581 |

A: Número de Saídas de Navios; B: Número de Escravos Exportados; C: Taxa de Mortalidade (por mil); D: Média de Escravos por Navio.
Fontes: Apêndices 7, 8, 9 e 10.

Creio poder agora afirmar que a chave para a compreensão da rentabilidade negra estava no equilíbrio entre o investimento inicial em bens para o escambo (que determinaria o volume da aquisição) e as mercadorias para o abastecimento da escravaria (que determinaria o grosso da mortalidade a bordo). Já se viu que alguns traficantes, como Malheiros e Silva Porto, se equivocaram nesse cálculo, perdendo muitos escravos, o que contribuiu para sua ruína empresarial. A rigor, entretanto, perante estas exigências, os traficantes tradicionalmente estabelecidos no circuito atlântico levavam consideráveis vantagens sobre os de participação eventual. Ao manterem uma relação mais orgânica com os intermediários africanos, os primeiros, através dos capitães dos seus navios, podiam obter escravos mais saudáveis e a melhores preços, pelos quais exigiriam maiores preços no mercado carioca. Por outro lado, por disporem de maiores recursos, eles estavam mais aptos tanto a comprar mais cativos quanto a mantê-los. Em todo caso, como forma de diminuir estes últimos gastos e, ao mesmo tempo, a mortalidade da escravaria, recomendavam que a negociação e a travessia se realizassem na maior brevidade de tempo possível. Não surpreende, portanto, que os maiores traficantes operassem, em geral, com as menores taxas de perda do tráfico atlântico.³⁸